Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

Band (Jahr): **46 (1898)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Berichte von dem Rekurse Kenntnis gegeben, den wir im Monat Februar gegen den Bundesratsbeschluss, betreffend Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und des Anlagekapitals der Nordostbahn, vom 11. Januar 1898, beim Bundesgerichte eingeleitet haben, sowie von den gleichartigen Schritten, welche gegen sie betreffende gleichartige Beschlüsse des Bundesrates von der Schweizer Centralbahn, der Gotthardbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplon-Bahn gethan worden sind. Der Schriftenwechsel in den fünf Rekursen nahm noch mehr als die Hälfte des Jahres in Anspruch, und es fiel der erste Rekursentscheid erst im Januar des laufenden Jahres. Er betrifft die Centralbahn.

Da das Urteil in unserm Rekurse noch aussteht, unterlassen wir es, in diesem Berichte auf die Entscheidungen des Bundesgerichtes näher einzutreten, uns vorbehaltend, im nächsten Berichte an Hand des unseren Rekurs betreffenden, in näherer Zeit zu erwartenden Urteils die wünschbaren Aufschlüsse über den Ausgang der Angelegenheit zu erteilen.

Disp. III des in unserm letzten Geschäftsberichte mitgeteilten Bundesratsbeschlusses vom 22. Februar 1898 bezeichnet die Linien, welche der Bundesrat von der Nordostbahngesellschaft auf dem Wege des konzessionsgemässen Rückkaufes zu erwerben gedenkt. Diesem Beschlusse hat er seither insoweit Folge gegeben, dass er den Rückkauf der im Laufe des Jahres 1898 zu kündenden und im Laufe des Jahres 1903 fälligen Linien angekündigt hat. Es sind dies folgende Linien bezw. konzessionsgemässen Rückkaufsobjekte:

1. Winterthur-Etzweilen-Ramsen (Schweizergrenze gegen Singen), Etzweilen-Konstanz und Emmishofen-Kreuzlingen.
2. Romanshorn-Winterthur-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut (Stammnetz).
3. Winterthur- Schaffhausen.
4. Bötzbergbahn (hälftiger Anteil).
5. Winterthur-Koblenz.
6. Koblenz-Stein (hälftiger Anteil).
7. Niederglatt-Otelfingen und Otelfingen-Wettingen.

11. Aargauische Südbahn auf dem Gebiete der Kantone Luzern und Zug (hälftiger Anteil).

Zu Z. 11 hat der Bundesrat mit Rücksicht auf die Bestimmungen der Bundesbeschlüsse betreffend die Konzessionen für die Aargauische Südbahn, wonach der Bund vom Rückkaufsrechte nur Gebrauch machen darf, wenn er den Konzessionären die ganze Südbahn auf dem Gebiete der Kantone Aargau, Zug, Luzern und Schwyz abnimmt, gleichzeitig die Erklärung abgegeben, dass er bereit sei, auf den 2. bezw. 3. Mai 1903 die ganze Aargauische Südbahn zu übernehmen, während nach den Terminbestimmungen der Konzessionen für die Strecken auf aargauischem und schwyzerischem Gebiete diese erst (vor dem 30. April 1904) auf den 1. Mai 1909 kündbar wären.

Der Anteil der Centralbahn ist, wie überhaupt die Anteile dieser Gesellschaft an den Gemeinschaftsbahnen, gemäss dem Übereinkommen betreffend die Zusammenlegung der Konzessionen der Schweizerischen Centralbahn

für den Rückkauf, auf den 1. Mai 1903 gekündet. Dies ist auch der Fall bezüglich des Anteiles der Schweizerischen Centralbahn an der bekanntlich mit Defizit betriebenen Linie Wohlen-Bremgarten, für welche die Eisenbahn-Gesellschaft Wohlen-Bremgarten, bestehend aus Centralbahn, Nordostbahn und Gemeinde Bremgarten, Konzessionärin ist. Nach dem Bundesratsbeschlusse vom 22. Februar 1898 scheint beim Bunde nicht die Absicht zu bestehen, auch den Anteil der Nordostbahn zu erwerben. Wir sahen uns deshalb veranlasst, hiegegen durch schriftliche Erklärung beim Bundesrat Rechtsverwahrung einzulegen für den Fall, dass wirklich die Absicht nicht bestehen sollte, die Konzession von der Eisenbahn-Gesellschaft Wohlen-Bremgarten als solcher, bezw. auch den Anteil der Nordostbahngesellschaft zurückzukaufen.

Mit Bezug auf den gleichzeitigen Rückkauf der ganzen Aargauischen Südbahn auf 1903, d. h. die Abtretung auch unserer Anteile an den aargauischen und schwyzerischen Strecken auf den genannten Termin, wird eine Erklärung später abzugeben sein.

Die weiteren Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement über die Aufstellung der konzessionsgemässen Sektionsrechnungen führten im Berichtsjahre zu einer gütlichen Erledigung der Angelegenheit. Am 23. Juli waren wir in der Lage, dem Eisenbahndepartement den Entwurf von Normen für die sektionsweise Berechnung der Anlagekosten und des Reinertrages unterbreiten zu können. Auf Grund bezüglichen Berichtes und Antrages des Eisenbahndepartements genehmigte der Bundesrat unterm 13. August unsere Vorschläge mit einer Modifikation, die zu beanstanden nicht gerechtfertigt gewesen wäre.

Die hiernach für die Aufstellung der Sektionsrechnungen massgebenden Grundsätze gewähren nun allerdings die vom Bundesrat verlangte, mehr ins einzelne gehende Genauigkeit des Rechnungsverfahrens, bedingen aber für die Bahnverwaltung einen ganz bedeutend grösseren Aufwand an Zeit und Arbeit.

Im Bundesratsbeschlusse vom 13. August ist vorbehalten, dass neben den für die sektionsweisen Rechnungen aufgestellten Normen die vom Bundesgericht festzusetzenden Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Anlagekapitales und Reinertrages massgebend sein werden.

Die Fristen zur Einreichung der neuen sektionsweisen Rechnungen wurden in teilweiser Abänderung des in unserm letzten Geschäftsberichte, S. 17, angeführten Bundesratsbeschlusses festgesetzt wie folgt:

a) die Rechnungen für das Jahr 1894 sind bis Ende 1898 einzureichen;

b) die übrigen Rechnungen bis Ende 1899, in der Meinung, dass deren Ablieferung successiv nach Fertigstellung der Rechnungen für ein Jahr zu erfolgen hat.

Die Sektionsrechnungen für 1894 sind gemäss litt. a rechtzeitig dem Eisenbahndepartement eingereicht worden, wobei, was den Inhalt der Rechnungen betrifft, alle Rechte gewahrt wurden, welche sich aus der schwebenden Feststellung der Grundsätze zur Bestimmung des konzessionsgemässen Anlagekapitales und Reinertrages ergeben werden. Sodann wurden insbesondere auch alle Rechte gewahrt bezüglich der noch nicht speziell berücksichtigten, konzessionsgemäss unserer Gesellschaft gehörenden, aber gemäss Vertrag von 1855 der Schweizerischen Centralbahn verpachteten Strecke Aarau-Wöschnau (solothurnische Grenze).

Der im letztjährigen Geschäftsberichte besprochene Rekurs gegen die vom Bundesrate verfügte provisorische Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds pro 1896 und einer Ergänzungseinlage für frühere Jahre wurde im Berichtsjahre vom Bundesgerichte, wie übrigens alle pendenten Rechnungsstreitigkeiten, wohl mit Rücksicht auf die Inanspruchnahme durch die erwähnten Rekurse der fünf Hauptbahnen noch nicht erledigt.

Durch Beschluss vom 3. Juni erteilte der Bundesrat dem Eisenbahndepartement den Auftrag, mit den Verwaltungen der fünf Hauptbahnen in Unterhandlung zu treten, um womöglich eine Verständigung über

die Normen zur Feststellung der Einlagen in den Erneuerungsfonds auf Grund des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 zu erzielen. Hiefür erteilte er dem Departement auf Grund eines Expertengutachtens, das im Auftrage des Eisenbahndepartements von den Herren C. Arbenz, gew. Direktor der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich, N. Convert, alt Direktor des Jura-Neuchâtelois in Neuenburg, H. W. Hall, Direktor der Schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur, R. Moser, gew. Oberingenieur für den Bahnbau der Nordostbahn in Zürich, M. Stocker, Stadtingenieur in Schaffhausen und Wolf, Maschineningenieur in Nidau erstattet worden war, bestimmte Wegleitungen. Die hiernach vom Eisenbahndepartement für die verschiedenen Objekte im Sinne von Art. 11 des Rechnungsgesetzes: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften aufgestellten Normen erschienen aber den Bahnen zu einer Verständigung nicht geeignet, weshalb die bezüglichen Verhandlungen zunächst zu keinem positiven Ergebnisse führten. Das Eisenbahndepartement veranlasste hierauf speziell bezüglich der Schienenabnützung auf Grund von den Bahnen mitzuteilender Messungsergebnisse neue Untersuchungen, die längere Zeit beanspruchten und in das laufende Jahr hinübergreifen. Da keine so rechtzeitige Erledigung zu erwarten war, dass auf Grund derselben für die Jahresrechnung 1898 verfügt werden konnte, erliess der Bundesrat abermals eine Verfügung, durch die die Einlagen in den Erneuerungsfonds pro 1898 provisorisch festgestellt werden.

Für 1897 hatte der Bundesrat, was die Nordostbahn betrifft, genau dieselbe provisorische Verfügung erlassen wie für 1896. Damals wurde vereinbart, dass auch für die Verfügung pro 1897 der zu erwartende Rekursentscheid des Bundesgerichtes bezüglich der Verfügung pro 1896 massgebend sein solle, was nun auch für die auf das Rechnungsjahr 1898 bezügliche Verfügung gilt, die wiederum dahin geht, dass für dies Jahr eine Einlage von Fr. 1,835,000 und für die vergangenen Jahre eine Ergänzungseinlage von Fr. 100,000 zu machen sei.

Anlässlich der Genehmigung der Jahresrechungen für 1897 ist mit Bezug auf die Bauzinsenverrechnung während des Baues von Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen zu Lasten des Baukonto mit dem Bundesrate eine gleichartige Differenz entstanden wie bezüglich der Bauzinse für die rechtsufrige Zürichseebahn und Etzweilen-Schaffhausen (s. den letztjährigen Geschäftsbericht, S. 19). Es handelt sich auch hier um die Beanstandung der durchgängigen Verrechnung von $4^1/_2$ %, deren Berechtigung der Bundesrat, gestützt auf das Rechnungsgesetz vom 27. März 1896, zum Teil bestreitet. Die Angelegenheit ist ebenfalls vor Bundesgericht anhängig, und es werden nun voraussichtlich beide Rekurse gleichzeitig zur Erledigung gelangen. In weiterer Entwicklung unseres Rechtsstandpunktes führten wir hiebei insbesondere auch aus, dass Art. 24, Abs. 3, wenn er von der Nichtrückwirkung des neuen Rechnungsgesetzes auf die bereits auf Grund des Rechnungsgesetzes von 1883 vom Bundesrate revidierten und genehmigten Baurechnungen spreche, lediglich die auf Grund der Übergangsbestimmung des alten Gesetzes im Jahre 1884 erfolgte allgemeine Bereinigung der Baukonti der Bahnen im Auge habe. Das Gesetz wolle lediglich bestimmen, dass auf diese allgemeine Bereinigung nicht mehr zurückgekommen werden dürfe. Daraus, wie es der Bundesrat thut, zu folgern, dass für alle seitherigen, noch nicht bundesrätlich genehmigten Baurechnungsposten das neue Rechnungsgesetz zur Anwendung kommen müsse, sei mithin unrichtig; eine Rückwirkung des Gesetzes sei vielmehr hier ausgeschlossen und nach allgemeinem Rechte über die Rückwirkung eines Gesetzes könne auch hier das neue Rechnungsgesetz nicht zur Anwendung kommen, da es sich um lange vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnene Baurechnungen handle und diese als Ganzes betrachtet werden müssen. Das neue Rechnungsgesetz ist am 1. November 1896 in Kraft getreten; die beiden Linien sind am 1. Juni 1897 eröffnet worden. Eventuell können die Grundsätze des neuen Gesetzes erst vom 1. November 1896 an zur Anwendung kommen.

Die streitige Gesamtsumme beträgt ca. Fr. 247,000.

Durch Beschluss vom 22. Mai 1896 erteilten Sie dem Beschlusse des Verwaltungsrates vom 1. Mai gl. J., wonach die infolge des Um- und Ausbaues des Bahnhofes Zürich zu verlegende Hauptreparaturwerkstätte samt Bauwerkstätte und Imprägnieranstalt in Dietikon zwischen der Station und der zürcherisch-aargauischen Grenze erstellt werden sollte, die Genehmigung, infolgedessen dann im Oktober gleichen Jahres dem Eisenbahndepartement ein genereller Plan für diese Baute eingereicht wurde, der am 20. Februar 1897 die Genehmigung erhielt. Zugleich wurden wir zur Einreichung der Detail- oder Ausführungspläne eingeladen.

Das Verlegungsprojekt basierte auf der Voraussetzung, dass den wachsenden Bedürfnissen eines Netzes von 800 *km* auf lange Zeit genügt werden müsse. Danach bestimmte sich dessen bedeutender Umfang, der seinerseits für die Verlegung aus dem Hauptbahnhofe Zürich wesentlich bestimmend war. Mit der Verstaatlichung der schweizerischen Hauptlinien konnte und durfte damals noch nicht gerechnet werden, am allerwenigsten damit, dass nur ein Teil des Nordostbahnnetzes vom Rückkauf werde betroffen werden. Für die Werkstättenfrage ward daher eine ganz andere Sachlage gegeben, als durch die eidgenössische Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 das Bundesgesetz über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen angenommen wurde und auf Grund dieses Gesetzes der Bundesrat durch Beschluss vom 22. Februar verfügte, dass nur ein Teil der Nordostbahnlinien zu künden sei, wonach ca. 5/8 des Nordostbahnnetzes an den Bund übergehen sollen, der Rest von ca. 3/8 aber der Nordostbahngesellschaft verbleibt (s. S. 17/18 unseres Geschäftsberichtes für 1897). Nun schien uns klar, dass das Neubauprojekt für die Werkstätten nicht aufrecht erhalten werden könne, da augenscheinlich für die in der Hauptsache schon 1903 an den Bund übergehenden Linien die jetzigen Werkstätten noch lange genügen können, eine gemeinsame Benutzung der Werkstätten von Bund und Nordostbahn ausgeschlossen erscheinen muss und bis zum Übergang der zurückzukaufenden Linien die Nordostbahn mit den jetzigen Anlagen bei etwelcher Erweiterung noch ganz gut auskommen kann, wie eine eingehende technische Untersuchung ergeben hat. Anderseits bilden die Verhältnisse des Hauptbahnhofes Zürich durchaus kein Hindernis, die Werkstätten an ihrem jetzigen Platze zu belassen und nach Bedürfnis durch Anbau zu erweitern. Eine Erweiterung mit einem Kostenaufwande von Fr. 80,000 hat auch bereits stattgefunden.

Auf die Mahnung zur Einreichung der Ausführungspläne gaben wir deshalb am 1. April des Berichtsjahres die Erklärung ab, dass wir mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse auf die Ausführung des Verlegungsprojektes verzichten. Darauf wollte nun aber das Eisenbahndepartement nicht eingehen, indem es sich darauf stützen zu können glaubte, dass die Werkstätten unter allen Umständen unzulänglich geworden seien und nur durch einen Neubau ein befriedigender Zustand herbeigeführt werden könne. Eine mündliche Verhandlung vermochte ebenfalls nicht zu einer Verständigung zu führen, worauf das Eisenbahndepartement die Sache dem Bundesrate vorlegte, der nun unterm 4. Oktober folgenden Beschluss fasste:

„1. An der Ausführung der von der Aufsichtsbehörde seit Jahren verlangten und von der Bahnverwaltung im Jahr 1896 beschlossenen Anlage neuer Werkstätten für das Netz der Nordostbahn wird festgehalten.

„2. Die Direktion der Nordostbahn wird daher neuerdings eingeladen, die Ausführungspläne für die Werkstätten in Dietikon samt einem Programm über die Ausführung der Arbeiten innert zwei Monaten vorzulegen.

„3. Bei Nichteinhaltung dieses Termines wird der Bundesrat genötigt sein, weitere Massregeln zu treffen."

Bei der vorhandenen Situation unserer Gesellschaft hinsichtlich der Rückkaufsverhältnisse schien es der Verwaltung geboten, alle Mittel zu ergreifen, um eine den berechtigten Interessen der Gesellschaft besser entsprechende Lösung herbeizuführen.

Nach Einsicht eines eingehenden Berichtes unseres den Werkstätten vorgesetzten Departements über die Leistungsfähigkeit der hauptsächlich in Betracht kommenden Lokomotiv- und Wagen-Reparaturwerkstätten, aus

dem hervorging, dass diese Werkstätten noch ganz gut im Stande seien, ausser den laufenden Reparaturen, die in der bundesrätlichen Verordnung vom 5. Februar 1895 vorgeschriebenen periodischen Revisionen zu besorgen, beauftragte uns der Verwaltungsrat, beim Bundesrate das Gesuch um Revision seines Beschlusses von 4. Oktober einzureichen und zugleich vorsorglich, d. h. um die hiefür vorgesehene gesetzliche Frist nicht zu versäumen, gestützt auf Art. 14, Abs. 3 des Eisenbahngesetzes, den Rekurs an die Bundesversammlung gegen die bundesrätliche Auflage zu ergreifen, in der Meinung, dass dieser Rekurs nur dann statthaben solle, wenn das Revisionsgesuch abgelehnt würde. Beide Eingaben, denen der bereits erwähnte Bericht über die Leistungsfähigkeit der jetzigen Werkstätten einverleibt bezw. beigegeben wurde, wurden dem Bundesrate anfangs Dezember zugestellt. Durch Ihren Beschluss vom 20. Dezember, wonach der Generalversammlungsbeschluss vom 22. Mai 1896 aufgehoben und die Verwaltung ermächtigt wurde, das generelle Projekt vom 9. Oktober 1896 zurückzuziehen, wurde unser Vorgehen sanktioniert und die formelle Legitimation desselben gegenüber den Organen des Bundes ausser Zweifel gestellt.

Wir haben Ihnen in unserm Geschäftsberichte für 1896 (S. 23) von dem Abschlusse der Verhandlungen mit der thurgauischen Regierung über das Postulat dieser letzteren, betreffend Erstellung einer zweiten Spur Winterthur-Romanshorn, Kenntnis gegeben. Der Gegenstand, den die genannte Regierung, allerdings ohne Anerkennung unseres ablehnenden Standpunktes, vorläufig fallen liess, ist nun vom Eisenbahndepartement im Berichtsjahre aufgenommen worden, und zwar auf Grund eines Programmes über den weiteren Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes auf die zweite Spur, wonach auch noch die Strecken Brugg-Stein und Neuhausen-Schaffhausen auf die zweite Spur ausgebaut werden sollen.

Das Postulat, das mit Rücksicht auf den bevorstehenden Rückkauf besondere Bedeutung hat, ist von uns mit eingehender Begründung wegen mangelnden Bedürfnisses abgelehnt worden.

Postulate dieser Art sind auf Grund des erwähnten Programmes an alle fünf Hauptbahnen gestellt worden, die die daherigen gemeinsamen Interessen gemeinsam behandeln werden.

Seit 1897 liegt der Bundesversammlung der bundesrätliche Entwurf eines Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vor, das bezweckt, den Bahnlinien dieser Gattung gewisse Erleichterungen beim Bau und Betrieb zu gewähren, namentlich auch im Kontakt mit den Hauptbahnen. Unserer Gesellschaft, wie auch den übrigen, wurde schon vom Eisenbahndepartement bei Vorbereitung der Botschaft Gelegenheit zur Äusserung gegeben und später auch noch mit Bezug auf einzelne Punkte des den Räten vorgelegten Entwurfes.

Das Bestreben der Hauptbahnen musste dahin gehen, eine zu weitgehende Belastung der Hauptbahnen zu gunsten der Nebenbahnen zu verhindern und anderseits darauf hinzuwirken, dass die zu gewährenden Erleichterungen nicht nur selbständige Unternehmungen bildenden Nebenlinien, sondern auch den im Betriebe von Hauptbahn-Unternehmungen befindlichen Nebenlinien zugewendet werden.

Soweit es uns angezeigt schien, äusserten wir uns in diesem Sinne, teils separat, teils als Mitglied des Schweizerischen Eisenbahnverbandes in gemeinsamer Eingabe.

Unterm 15. Dezember 1895 wurde dem Eisenbahndepartement vom Verbande des Personales Schweizerischer Transportanstalten eine Petition eingereicht, durch welche die Revision des Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten angeregt wurde. Die Begehren des Verbandes waren im wesentlichen folgende:

a) Reduktion der Arbeitszeit von 12 auf 10 Stunden.

b) Ausdehnung des gesetzlichen Ruhetages (von 24) auf 36 Stunden.

c) Gewährung von jährlich acht Tagen Urlaub zu den bisherigen gesetzlichen 52 Ruhetagen hinzu.

Der Schweizerische Eisenbahnverband, dem vom Eisenbahndepartement Gelegenheit zur Äusserung über diese Eingabe geboten wurde, sprach sich in ablehnendem Sinne aus und zwar nicht nur wegen der ganz bedeutenden finanziellen Opfer, welche den Bahngesellschaften dadurch erwachsen würden, sondern auch deshalb, weil, wie sie ausführten, gar keine Veranlassung vorhanden ist, das Gesetz nach so kurzem Bestande und für das Personal keineswegs ungenügenden, ja zum Teil über das Ziel hinausgehenden Wirkungen in Hinsicht auf die Ruhezeit im Sinne der Erweiterung der gesetzlichen Vorschriften zu revidieren.

In der Folge machte der Bundesrat insoweit der Bundesversammlung eine der Anregung des Personalverbandes entsprechende Vorlage, als er den Entwurf eines revidierten Gesetzes einbrachte, in welchem die Begehren des Personals teilweise berücksichtigt sind. In der nationalrätlichen Kommission versuchte dann Nationalrat Sourbeck, eine Reihe von Anträgen durchzubringen, welche den Wünschen des Personales weiter entgegenkommen sollten, worauf die Kommission die ganze Vorlage zur nochmaligen Berichterstattung an den Bundesrat zurückwies.

Der Bundesrat gelangte nun mit Schreiben vom 2. August 1898 neuerdings an die Bahnen, um sich namentlich über die finanzielle Tragweite sowohl seines Entwurfes als der Anträge Sourbeck genaue Rechenschaft geben zu können. Der Schweizerische Eisenbahnverband gab mit Schreiben vom 24. November 1898 die erforderlichen Aufschlüsse und stellte sich im übrigen auf den gleichen Standpunkt wie im Jahre 1896, wobei er namentlich auch hervorhob, dass die schweizerischen Bahnangestellten ohnehin schon hinsichtlich der Ruhefristen bedeutend besser gestellt seien als die Bahnangestellten der ausländischen, speziell der deutschen Bahnen.

Das Eisenbahndepartement teilte mit Zuschrift vom 13. Oktober vorigen Jahres mit, es sei anlässlich der Fahrplankonferenz vom 11./12. August von seinen Organen auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, auf einzelnen stark befahrenen Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes zum vollen Nachtdienst überzugehen. Zugleich übermittelte es einen diese Frage betreffenden, von einem Inspektionsbeamten erstellten Bericht, in dem ausgeführt ist, dass in erster Linie die Zunahme der Zahl der Unfälle mit der Verkehrsdichtigkeit dazu führen müsse, den Nachtdienst auf den Hauptstrecken einzuführen, weil dadurch die Verkehrsabwicklung eines Tages, auf längere Zeit verteilt, in ruhigere Bahnen gelenkt würde, womit die Unfallsgefahr vermindert würde.

Als weitern Zweck bezeichnete er die grössere Sicherung der Regelmässigkeit des Zugsverkehrs und erwähnte anderseits als speziell für die Bahngesellschaften vom Gesichtspunkte der finanziellen Konsequenzen in Betracht kommende Momente:

1. dass mit der Einführung des Nachtdienstes viele Entschädigungen für Verspätung von Gütern und Wagenmietegebühren wegfallen;
2. dass in den meisten Stationen der Hauptlinien schon jetzt das erforderliche Personal vorhanden sei;
3. dass bei vielen Wärterposten die teuren und daneben oft minderwertigen Ablösungen wegfallen;
4. dass sowohl das lebende als das tote Material besser ausgenützt werden könne;
5. dass der Güterdienst so eingerichtet werden könne, dass Stockungen vermieden werden.

Unsere Äusserung erfolgte mit Bezug auf unsere Hauptverkehrsstrecken im Februar des laufenden Jahres auf Grund eingehender Prüfung der hier in Betracht kommenden Verhältnisse. Wir wiesen nach, dass die Ansicht, es werde durch die Einführung des vollen Nachtdienstes die Zahl der Unfälle vermindert, auf Irrtum beruhe. Die Erfahrung lehre, dass im Gegenteil gerade die Nacht die Herbeiführung der Unfälle begünstige.

Im weitern widerlegten wir die Anschauung, dass die im Berichte des Inspektionsbeamten unter 1—5 erwähnten Momente den Bahnen wirkliche Vorteile bringen. Die daselbst erwähnten Vorteile werden durch die Mehrkosten, die der volle Nachtdienst mit sich bringt, mehr als aufgewogen. Unsere Schlüsse waren kurz zusammengefasst folgende:

1. Für weitere Fahrleistungen im Personendienst in der Nacht liege zurzeit genügende Veranlassung nicht vor.

2. Für Fahrleistungen in der Nacht im Güterdienste sei eine Notwendigkeit nicht vorhanden; für eine Güter- und Wagenverteilung auf die Zwischenstationen in der Nacht wäre die Verlegung von Staffelgüterzügen auf die Nacht und daherige volle Bethätigung aller Stationen mit ihrem Personal für Empfang, Abfertigung, Wagenverstellung etc. nötig, wofür die Kosten sehr bedeutend und die Gefahren erheblich vergrössert und der Nutzen recht gering wäre.

3. Für die direkt gehenden Güterwagen resp. Güterzüge sei in allen Fahrplänen bei ausgedehntem und dehnbarem Tagesdienst ohne Inkonvenienz für den Zugsgang noch voller Raum vorhanden.

4. Die bisherige Praxis, bei Wahrnehmung von unregelmässigem oder störendem Gang eines Güterzuges eine entsprechende Änderung oder Verlegung desselben vorzunehmen, habe sich ausreichend bewährt, und die beobachtete Massregel, bei periodisch lebhafterem Güterverkehr auf Hauptstationen den Rangier- und Ladedienst mehr oder weniger in die Nacht oder auf die ganze Nacht auszudehnen, habe sich als das natürlichste und beste Mittel erzeigt.

5. Die Direktion müsse es ablehnen und im Interesse der finanziellen Gestaltung auch die künftige Staatsbahn-Verwaltung davor warnen, den vollen Nachtdienst (Güterdienst) einzuführen und sie gedenke auch künftig bei der bisherigen Praxis zu verharren.

Wir haben Ihnen in unserm letztjährigen Geschäftsberichte mitgeteilt, dass auf Grund der bundesrätlichen Normen für den Bestand des Rollmateriales der Schweizerischen Hauptbahnen der Lokomotivpark der Nordostbahn bis 1900 successiv auf den Bestand von 240 Stück zu bringen ist, und dass von den hiernach 1897—1900 anzuschaffenden 30 neuen Maschinen 20 Stück schon vor der Beschlussfassung des Bundesrates in Bestellung gegeben waren. Diese 20 Stück bestehen aus Schnellzugsmaschinen, während die kurze Zeit darauf in Bestellung gegebenen weiteren 10 Stück Güterzugsmaschinen sind.

Seither sind dann auch die Erhebungen über die anzuschaffenden Wagen abgeschlossen worden, infolge dessen wir dem Verwaltungsrat die Anschaffung von 75 Personenwagen in den Jahren 1899—1902 und von 257 Güterwagen in den Jahren 1899 und 1900 beantragten. Der Verwaltungsrat beantragte Ihnen seinerseits Genehmigung der hiernach von ihm auf Grund einer weitern Vorlage der Direktion beschlossenen Vergebungen und Erteilung der erforderlichen Kredite für die bezeichneten Jahre, welche Anträge Sie durch Beschluss vom 20. Dezember genehmigten (s. Geschäftsbericht des Verwaltungsrates S. 12 u. 19).

Der vor Bundesgericht schwebende Steuerprozess mit der Stadt Zürich ist im Stadium der Instruktion und wird vielleicht im laufenden Jahre erledigt werden. Davon wird im wesentlichen abhangen das Schicksal der Steueranstände mit den Städten Winterthur und Schaffhausen.

Zu diesen Steuerkonflikten ist nun ein neuer ähnlicher gekommen mit dem Kanton Zug bezw. der Gemeinde Zug bezüglich des Bahnhofgebietes Zug.

Mit Bezug auf die Subventionsbeteiligung bei der Eisenbahnunternehmung Uerikon-Bauma und die Beteiligung bei einer Wynenthalbahn verweisen wir auf den Geschäftsbericht des Verwaltungsrates, S. 13.