Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **49 (1901)**

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.

Die Nordostbahndirektion befand sich nach Verfluss des letzten Berichtsjahres mit Bezug auf die Rückkaufsangelegenheit in einer eigentümlichen Lage. Eine die Interessen von Grossaktionären vertretende Publizistik versuchte den Nachweis, dass der Bund sich aus politischen und wirtschaftlichen Gründen nicht auf den Rückkauf der Linien der Nordostbahn beschränken könne, die er nach seiner Auswahl gekündet hatte und deren Rückkaufstermine auf die Zeit vom Februar 1903 bis Februar 1905 fallen; dass er sich vielmehr gezwungen sehen werde, die gekündeten, meist gut rentierenden Konzessionsstrecken auf konzessionsgemässer Basis nach dem Ertragswerte und die nicht gekündeten, meist wenig oder nichts rentierenden Linien auf Grund des Anlagewertes, da und dort vielleicht mit etwelchem Abstriche, an sich zu ziehen. Diese in ihrem Ergebnisse für die Gesellschaft vorteilhaften spekulativen Betrachtungen, die den Aktionären einen bedeutend über pari stehenden Liquidationsanteil der Aktie in Aussicht stellten, entsprachen aber keineswegs der Überzeugung der Direktion. Angesichts des seit dem Herbst 1900 eingetretenen Verkehrsrückganges, dessen Ende, geschweige denn dessen Ausgleichung, noch nicht abgesehen werden konnte, ferner der vom Bundesrate getroffenen Auswahl der zu kündenden Linien, mit denen er sich in Verbindung mit den übrigen Bundesbahnen ein Betriebsnetz schaffen konnte, für das die nicht gekündeten Linien, jedenfalls für längere Zeit, entbehrlich waren und, wenn sie der Gesellschaft überlassen blieben, über kurz oder lang ein billiger Zuwachs werden mussten, konnte sich die Direktion der Einsicht nicht verschliessen, dass die Gesellschaft es auf die Teilung des Netzes, die, nach Scheitern der vom Eisenbahndepartement angestrebten Vereinbarung über Zusammenlegung der Konzessionen zum Zwecke des einheitlichen Rückkaufs der Nordostbahn, durch die Rückkaufsaktion des Bundes eingeleitet wurde, nicht ankommen lassen könne, sondern so rasch als möglich doch noch eine Verständigung auf der Basis des Gesamtrückkaufes anbahnen müsse, wenn die Gesellschaft nicht in eine für die Aktionäre voraussichtlich äusserst nachteilige Situation bei der Durchführung der Verstaatlichung gedrängt werden solle.

Zu diesem Zwecke setzte sich die Nordostbahndirektion zunächst mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn v. Salis, der zugleich die Interessen der Erben des Grossaktionärs, Herrn Guyer-Zeller, vertrat, ins Einvernehmen, davon ausgehend, dass die Mitwirkung eines Vertreters der weitaus bedeutendsten Aktionärgruppe die Genehmigung eines allfällig zu stande kommenden Vertrages zwischen den Unterhändlern der Gesellschaft und den Organen des Bundes sichern werde.

Am 1. April fand zufolge Anregung der Nordostbahndirektion zwischen den Herren Direktionspräsident Birchmeier und Direktor Däniker einerseits und Herrn Bundesrat Zemp, Vorsteher des Eisenbahndepartements, und Herrn P. Weissenbach, administrativem Direktor des Eisenbahndepartements, anderseits in Sachen die erste Konferenz statt, die zunächst nur orientierenden Zweck hatte. Am 15. April und am 22. Mai fanden weitere Konferenzen statt, an denen auch Herr v. Salis teilnahm, und die nun wirklich zu einer Verständigung führten. Seitens des Eisenbahndepartements konnte nur zu einer Einigung Hand geboten werden, welche gemäss Art. 2 Abs. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes

und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897 den einheitlichen Rückkauf auf Grund der für das Stammnetz gültigen Bestimmungen vorsieht, wonach also das Nordostbahnnetz als Ganzes zum Ertragswert, oder, wenn dieser niedriger ist, zum Anlagewert zurückgekauft wird.

Auf dieser Grundlage, welche seitens der Gesellschaft nicht abgelehnt werden konnte, und nach Massgabe der bundesgerichtlich festgestellten Grundsätze über die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und Anlagekapitales wurde durch die Parteien als Rückkaufswert der Nordostbahnunternehmung Ende 1900 der Anlagewert festgestellt und sodann auf dem Wege eines für beide Teile annehmbaren Kompromisses in Anlehnung an den zwischen dem Bunde und der Centralbahn abgeschlossenen Abtretungsvertrag ein Vertrag festgestellt, wonach der Bund das gesamte Vermögen der Nordostbahn mit allen Rechten und Lasten übernimmt gegen Bezahlung von 80,000,000 Fr. in $3^1/_2$ %igen Bundesbahnobligationen al pari, verzinslich vom 1. Januar 1901 an, und 2,000,000 Fr. in bar, verzinslich zu $3^1/_2$ % vom gleichen Tage an, und Überlassung des Saldos der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1900 im Betrage von Fr. 4,882,476. 27 Cts. an die Gesellschaft, in der Meinung, dass im Fall allseitiger Ratifikation des Vertrages der Betrieb der Nordostbahn vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes zu geschehen habe.

Wir geben den vom 1. Juni 1901 datierten Vertrag nachstehend im Wortlaut.

Vertrag

zwischen

Herrn Bundesrat Dr. Zemp, Vorsteher des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements,
als Vertreter des Schweizerischen Bundesrates in Bern,
einerseits
und
Herrn v. Salis, Verwaltungsratspräsident,
Herrn Birchmeier, Präsident, und
Herrn Däniker, Mitglied der Direktion,
als Vertretern der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
anderseits.
(Vom 1. Juni 1901.)

Art. 1.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft tritt ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen in dem auf den Zeitpunkt der Übergabe (Art. 5) sich ergebenden Bestande der Schweizerischen Eidgenossenschaft (dem Bunde) zu Eigentum ab, mit Inbegriff ihrer Anteile an den Gemeinschaftsbahnen (Bötzbergbahn, inklusive Koblenz-Stein, Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten), der aus der Gotthardsubvention abzuleitenden Rechte und der von der Nordostbahn betriebenen Nebengeschäfte (Dampfschiffahrt auf dem Boden- und dem Zürichsee), sowie mit Einschluss der vorrqndenen Fonds. Vorbhealten bleibt nur der in Art. 2, Abs. 2 hienach genannte Anspruch.

Der Bund übernimmt dieses Vermögen mit allen Rechten und Lasten und mit der Verpflichtung, sämtliche Verbindlichkeiten der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft zu erfüllen. Er tritt somit auch in alle Verpflichtungen der Gesellschaft betreffend die Verzinsung und die Rückzahlung der konsolindierte Anleihen, sowie der

Subventionsdarlehen ein. Dabei hat es die Meinung, dass die Gläubiger der Gesellschaft berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche selbständig und direkt gegenüber dem Bund zu verfolgen (Art. 128 O. R.), und dass der Bund, falls die Gesellschaft belangt wird, auch die Vertretung der letztern auf seine Kosten übernimmt.

Art. 2.

Der Bund bezahlt der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für die Abtretung ihres Vermögens im Sinne von Art. 1 spätestens einen Monat nach Inkrafttreten dieses Vertrages Fr. 82,000,000 (zweiundachtzig Millionen Franken) wie folgt:

1) Fr. 80,000,000 (achtzig Millionen) in nom. Fr. 80,000,000 (achtzig Millionen) 3 1/2 % Obligationen des eidgenössischen Staatsanleihens von 1899 (sog. Bundesbahn-Anleihen), al pari, in Titeln zu Fr. 1000 mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1901 an.
2) Fr. 2,000,000 (zwei Millionen Franken) in bar, Valuta 1. Januar 1901, mit Zinsvergütung zu 3 1/2 % bis zum Tage der Zahlung.

Überdies bleibt der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung der Nordostbahngesellschaft für 1900 im Betrage von Fr. 4,882,476.27 zur freien Verfügung der Gesellschaft.

Art. 3.

Um der Gesellschaft die sofortige Aushingabe des den Aktionären zukommenden Vermögens (vor Ablauf des in Art. 667, Abs. 2, des Obligationenrechtes festgesetzten Termins und vor Erledigung der schwebenden und der allfällig streitigen Verbindlichkeiten) zu ermöglichen, verpflichtet sich der Bund, für alle noch schwebenden oder streitigen Verbindlichkeiten der Gesellschaft, namentlich auch für ihre noch nicht fälligen Anleihensschulden, den Gläubigern im Sinne von Art. 667, Abs. 4, des Obligationenrechtes Sicherheit zu leisten.

Art. 4.

Die von der Gesellschaft zu ernennenden Liquidatoren werden behufs möglichster Vereinfachung des Verfahrens sich mit dem Bundesrate ins Einvernehmen setzen und namentlich bezüglich der zu erlassenden Publikationen und Anzeigen dessen Ansicht einholen.

Die Kosten der Liquidation trägt der Bund.

Art. 5.

Nach allseitig erfolgter Ratifikation dieses Vertrages und nach Erfüllung der in Art. 2 hievor bedungenen Leistungen findet der Übergang der Unternehmung an den Bund ohne weiteres statt.

Es ist Sache des Bundesrates, nach Inkrafttreten dieses Vertrages die Übertragung der badischen Konzessionen für die Strecken Ramsen-Singen und Lottstetten-Altenburg an den Bund beim Grossherzogtum Baden zu erwirken.

Bis zum Übergang der Unternehmung an den Bund wird die Gesellschaft fortfahren, das Unternehmen in allen Teilen in eigenem Namen, aber für den Fall der Genehmigung des Vertrages vom 1. Januar 1901 an auf Rechnung des Bundes zu verwalten und zu betreiben. Sie wird dabei nach bestem Wissen und Gewissen und in gewohnter Weise verfahren. Immerhin sollen eingreifende Veränderungen am status quo des Gesellschaftsvermögens und aussergewöhnliche Ausgaben, welche nicht gegenwärtig durch Gesetz und Vertrag begründet sind oder auf genehmigten Bauvorlagen beruhen, nur mit Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden.

Nach erfolgtem Übergang der Unternehmung an den Bund wird die Direktion dieselbe bis 31. Dezember 1901 für Rechnung des Bundes weiter verwalten und betreiben, wobei verstanden ist, dass der Direktion, beziehungsweise den einzelnen Mitgliedern derselben, alle bisherigen Rechte und Kompetenzen zustehen sollen, und dass solche

Gegenstände, welche jetzt der Genehmigung des Verwaltungsrates bedürfen, der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen vorzulegen sind.

Art. 6.

Der Bund verpflichtet sich, die Beamten und Angestellten der Schweizerischen Nordostbahn bis zum 1. Mai 1903 unter den bestehenden Anstellungsbedingungen in seine Dienste zu übernehmen, und zwar, soweit immer möglich, in gleicher dienstlicher Stellung; vom genannten Zeitpunkte an finden die allgemeinen Normen der Bundesgesetzgebung betreffend die Beamten und Angestellten der Bundesbahnen Anwendung. Diese Verpflichtung bezieht sich nicht auf die Mitglieder der Direktion.

Auch anerkennt und bestätigt er, soweit es das Bundesbahnnetz betrifft, diejenigen Rechte, welche durch den Freikartenvertrag des Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 24./25. November 1893, Art. 5, den Direktionsmitgliedern und den Oberbeamten der Schweizerischen Nordostbahn zugesichert worden sind.

Art. 7.

Der Bund erklärt, auch bezüglich der Hülfskasse der Beamten der Nordostbahn in die Verpflichtungen der Nordostbahngesellschaft einzutreten.

Art. 8.

Dieser Vertrag fällt dahin, wenn er nicht bis 15. Dezember 1901 endgültig die Genehmigung des Bundesrates und der Bundesversammlung, sowie diejenige des Verwaltungsrates und der Generalversammlung des Schweizerischen Nordostbahngesellschaft erhalten haben wird.

Art. 9.

Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder die Vollziehung dieses Vertrages entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz.

Bern und Zürich, den 1. Juni 1901.

Für die
Schweizerische Nordostbahngesellschaft:
v. Salis.
Birchmeier.
Däniker.

Zemp.

Durch diesen Vertrag erzielte die Vertretung der Nordostbahn, wenn auch nicht das in gewissen Aktionärkreisen geträumte Ergebnis, doch eine Entschädigung, die etwas mehr als die Vergütung des Grundkapitales sicherte. Im Interesse einer glatten Durchführung des Rückkaufes konnte die Vertretung des Eisenbahndepartements gegenüber den Ergebnissen der bundesrätlichen Botschaft zur Vorlage des Rückkaufsgesetzes an die Bundesversammlung, die sich übrigens ohnehin schon infolge der seitherigen Vergrösserung des Anlagekapitales der Nordostbahn im Sinne der Erhöhung ändern mussten, diese Aufbesserung zugestehen, ohne rechtlich und wirtschaftlich die weitere Rückkaufsaktion des Bundes zu beeinträchtigen.

Der Vertrag begegnete namentlich im Auslande einer leidenschaftlichen Opposition eines Teiles der Nordostbahnaktionäre, welche zwar die Genehmigung durch den Verwaltungsrat und die Generalversammlung zu verzögern, aber nicht zu verhindern vermochte. Die infolge dieser Opposition im Verwaltungsrate der Nordostbahn noch veranlassten Erhebungen und Weiterungen, namentlich die noch veranstaltete Expertise über die Betriebsfähigkeit der nicht gekündeten Linien durch die Gesellschaft, fielen nicht zu Gunsten der Opposition aus. Am

14. September erteilte der Verwaltungsrat dem Vertrage seinerseits die Genehmigung unter Ansetzung der Generalversammlung für die endgültige Genehmigung des Vertrages auf den 2. Oktober, und am 24. September erfolgte die Genehmigung des Bundesrates.

Da die auf den 2. Oktober einberufene Generalversammlung der Aktionäre, in der, um für den Gegenstand beschlussfähig zu sein, statutengemäss 2/3 des stimmberechtigten Aktienkapitales vertreten sein mussten, beschlussunfähig war, musste eine zweite Generalversammlung einberufen werden, die, in Beobachtung der statutengemäss einzuhaltenden Zwischenzeit von 30 Tagen, auf den 2. November angesetzt wurde. In dieser zweiten Versammlung (Quorum noch 1/3) wurde der Vertrag genehmigt, und die Genehmigung der Bundesversammlung erfolgte hierauf am 10. Dezember (Beschluss des Ständerates am 4.) Damit war der Vertrag perfekt geworden und am 20./21. Dezember erfolgte mit der Vollziehung der Leistungen des Bundes an die Gesellschaft im Sinne von Art. 2 des Vertrages der Übergang des Unternehmens an den Bund. Mit Ende 1901 hörte sodann auch der Betrieb durch die Gesellschaft auf und am 1. Januar 1902 begann der Betrieb der bisherigen Nordostbahn durch den Bund unter provisorischer Organisation derselben als Kreis III der Bundesbahnen, für den Ende Dezember die Bestellung der Kreisdirektion stattgefunden hatte.

Es hatte einige Zeit den Anschein, als ob durch gerichtliche Schritte von seiten unzufriedener Aktionäre die Gesellschaftsbeschlüsse über die Vertragsgenehmigung Anfechtung erfahren sollten. Advokat Freuler in Schaffhausen leitete in diesem Sinne beim Friedensrichteramt Zürich I Prozess ein, und es fand darüber am 27. November zwischen ihm und einem Vertreter der Nordostbahn die Sühnverhandlung vor dem Friedensrichter statt, die, wie zu erwarten, ergebnislos verlief. Der Übergang der Nordostbahn an den Bund, die Schlussnahme der Generalversammlung der Aktionäre über Auflösung der Gesellschaft und Liquidation ihres Vermögens, welche am 28. Dezember stattfand, die Inbetriebnahme der Nordostbahn durch die Verwaltung der Bundesbahnen am 1. Januar 1902, die Anmeldung des Auflösungs- und Liquidationsbeschlusses beim Handelsregister und die bezügliche Publikation im Handelsamtsblatte, ebenso die Ausschreibungen der Liquidationskommission betreffend Auszahlung der Liquidationsdividenden liess der Kläger vorübergehen, ohne dass er beim Gerichte die friedensrichterliche Weisung eingereicht hätte, so dass vernünftigerweise anzunehmen ist, er werde überhaupt weitere Schritte in Sachen nicht thun.

Der Publikation des Handelsregistereintrages betreffend die Auflösung der Gesellschaft und die Liquidation ihres Vermögens vorgängig war in den vorgeschriebenen Publikationsorganen der Gesellschaft die Bekanntmachung des Beschlusses der Generalversammlung vom 28. Dezember erschienen, in der zugleich mitgeteilt ist, dass mit Rücksicht auf den Übergang sämtlicher Verpflichtungen der Gesellschaft an den Bund, in der Meinung, dass die Gläubiger der Gesellschaft berechtigt sein sollen, ihre Ansprüche selbständig und direkt gegenüber dem Bund zu verfolgen (Art. 128 O.-R.), und dass der Bund, falls die Gesellschaft belangt wird, auch die Vertretung der letztern auf seine Kosten übernehme (Art. 1, Abs. 2 des Vertrages), im Einverständnisse mit dem Bundesrate von einer Aufforderung an die Gesellschaftsgläubiger zur Anmeldung ihrer Ansprüche Umgang genommen werde, und dass weder der Bund noch die Gesellschaft eine Einwendung wegen Nicht-Anmeldung solcher Ansprüche erheben werde. Damit ist das Verhältnis der Gesellschaftsgläubiger sowohl gegenüber dem Bunde als gegenüber der Gesellschaft in Liquidation als ohne weiteres geordnet zu betrachten und die sofortige Verteilung des Liquidationsvermögens der Gesellschaft gesichert.

Der Abtretungsvertrag mit dem Genehmigungsbeschlusse der Bundesversammlung ist publiziert in der amtlichen Sammlung der Bundesgesetze, neue Folge, Band XVIII, S. 918 ff.

Der Rekurs, den die fünf Hauptbahnen gegen den Bundesratsbeschluss vom 12. Juni 1899, betreffend die Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds, beim Bundesgericht anhängig gemacht

hatten, fiel nun (wie s. Zt. für die Centralbahn) auch für die Nordostbahn durch deren Übergang an den Bund dahin, weshalb die Nordostbahndirektion unterm 31. Dezember den Abstand erklärte.

Im Geschäftsberichte der Nordostbahndirektion für 1900 ist die Erledigung erwähnt, welche die Rekursstreitigkeit mit dem Bundesrate betreffend den Bau neuer Hauptwerkstätten für das Nordostbahnnetz durch Vergleich vom 25. Juni 1900 gefunden hat, und ist anschliessend auf die Verzögerung hingewiesen, welche die Behandlung des gemäss dem Vergleich für den Bau neuer Werkstätten zwischen dem Rohmaterialbahnhof und der Station Altstetten dem Eisenbahndepartement sofort eingereichten generellen Projektes infolge einer gegen den Vergleich an die Bundesversammlung gerichteten Beschwerde der zürcherischen Kantonsregierung und des Stadtrates von Zürich erfuhr. Diese Beschwerde blieb auch im Berichtsjahre, vermutlich im Hinblick auf die Rückkaufsverhandlungen mit der Nordostbahn, unerledigt, was leider auch eine weitere Verzögerung der endgültigen Feststellung des generellen Werkstättenprojektes zur Folge hatte. Inzwischen wurden die Vorarbeiten für die Detailpläne eingeleitet und, soweit möglich, gefördert.

Es ist ferner im Geschäftsberichte der Nordostbahndirektion für 1900 erwähnt, dass der Rekurs gegen die bundesrätliche Auflage betreffend Erstellung zweiter Geleise auf den Strecken Winterthur-Romanshorn, Neuhausen-Schaffhausen und Brugg-Stein mit dem Vorbehalte zurückgezogen wurde, dass dadurch die Frage der Kostentragung in keiner Weise präjudiziert werde. Durch den Vertrag betreffend Abtretung der Nordostbahn an den Bund ist dieser Vorbehalt gegenstandslos geworden, und es ist hier lediglich noch von Interesse, was die Bauausführung berührt. In dieser Beziehung sind im Berichtsjahre zwischen dem Eisenbahndepartement und der Nordostbahndirektion auf Vorschlag der letzteren folgende Ausführungsfristen, bezw. Termine vereinbart worden, für welche sich das Eisenbahndepartement Abänderungen nach sich allfällig zeigendem Bedürfnisse vorbehielt:

I. Effingen-Brugg (Unterbau schon vorhanden) und Oberwinterthur-Felben bis 30. April 1903;
II. Effingen-Stein (Säckingen) (Unterbau schon vorhanden) und Felben-Bürglen 1904;
III. Bürglen-Romanshorn 1905;
IV. Neuhausen-Schaffhausen 1906.

Im November des Berichtsjahres konnten dem Eisenbahndepartement die Pläne für die Strecke Oberwinterthur-Felben bezw. Thurbrücke bei Müllheim vorgelegt werden, unter gleichzeitiger Auflage der Expropriationspläne. Auch die Pläne für Neuhausen-Schaffhausen und Brugg-Stein wurden schon im Berichtsjahr in Angriff genommen.

Was die übrigen baulichen Postulate betrifft, welche auf Seite 6—7 des Geschäftsberichtes pro 1900 erwähnt sind, so ist hinsichtlich der Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen, welche dort besonders hervorgehoben ist, zu bemerken, dass dieselbe im Berichtsjahre noch nicht in Angriff genommen wurde, weil man sie sich im Zusammenhang mit der Anlage der neuen Werkstätte dachte. Es war eine Ladestation für Akkumulatoren bei den neu zu erstellenden Werkstätten unter Erzeugung der elektrischen Energie mittelst Wasserkraft vorgesehen. Seither hat nun aber die Verwirklichung des Gedankens, die Elektrizität mit Hülfe der Bewegung des Zuges bezw. des Wagens zu erzeugen, bedeutende Fortschritte gemacht, was ein seit einiger Zeit bei der Centralbahn probeweise angewendetes System dieser Art bereits gezeigt hat. Es scheint dieses System einfach und gut zu sein und auch billiger als die früher bekannten Systeme. Das Eisenbahndepartement wurde deshalb um Verfügung ersucht, in welcher Weise nunmehr vorzugehen sei, unter gleichzeitiger Empfehlung des Einverständnisses, dass vorläufig 50 Wagen nach dem System der Centralbahn eingerichtet werden.

Zur Revision des Bundesgesetzes betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen haben wir nur zu berichten, dass mit Rücksicht auf die in Frage stehenden Neuerungen durch den Bundesrat Erhebungen über deren finanzielle Tragweite bei den dem Gesetze unterstellten Bahnen gemacht wurden.

Die im letzten Geschäftsberichte erwähnten Rekurse der Regierungen der beteiligten Kantone gegen die Bezeichnung einzelner Linien als Nebenbahnen durch den Bundesrat — beim Nordostbahnnetze handelte es sich um Glarus-Lintthal und Wettingen-Suhr — sind von der Bundesversammlung abgewiesen worden.

Mit Genehmigung des Eisenbahndepartements wurde die versuchsweise Führung von sog. Tramzügen während des ganzen Jahres ohne wesentliche Änderung fortgesetzt, und das Ergebnis war derart, dass man die Fortsetzung im laufenden Jahre, vom Sommerdienst an jedoch mit einigen Fahrplanmodifikationen, in Aussicht nehmen konnte. Die versuchsweise Inbetriebsetzung der zwei im letzten Geschäftsberichte erwähnten Motorwagen dürfte sich hiebei dem Trambetrieb förderlich erweisen.

Die Frage der Einführung des vollen Nachtdienstes auf einzelnen Linien ist im Berichtsjahre noch nicht zur Erledigung gekommen.

Nach der Verordnung des Bundesrates vom 8. Februar 1898 betreffend Normierung des Betriebsmaterialbestandes der fünf Hauptbahnen ist der Bedarf an Rollmaterial von drei zu drei Jahren neu festzustellen. Der erste Revisionstermin ist nun Ende 1900 eingetreten.

Der nach der Norm der Verordnung auf diesen Zeitpunkt festgestellte Fehlbestand der Nordostbahn an Lokomotiven beträgt 25 Stück, zu dessen Deckung nach Verständigung mit dem Eisenbahndepartement 11 Stück im Jahre 1902 und 12 Stück im Jahre 1903 angeschafft werden sollen. Zwei Stück sind gedeckt durch zwei Lokomotiven der zur Zeit von der Tössthalbahn betriebenen Uerikon-Bauma-Bahn, der Serie E^3 angehörend, welche die Nordostbahn gemietet hat.

Die 1902 anzuschaffenden 11 Lokomotiven, wovon gemäss Verständigung mit dem Eisenbahndepartement 5 Stück der Serie $A\,^2/_4\,T$ und 6 Stück der Serie $C^3\,T$ angehören sollen, sind gemäss verwaltungsrätlichem Beschluss vom 14. September 1901 bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur bestellt worden. Bezüglich der für die übrigen 12 Lokomotiven zu wählenden Typen hat sich das Eisenbahndepartement spätere Verfügung vorbehalten.

Der Fehlbestand an Gepäckwagen wurde auf 15 Stück berechnet, die gemäss Beschluss des Verwaltungsrates vom gleichen Tage bei der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen bestellt sind, lieferbar im I. Semester 1902.

Beim Personenwagenparke wurde ein Defizit von 4268 Sitzplätzen festgestellt, welches gemäss prinzipieller Verständigung mit dem Eisenbahndepartement mit ca. 4300 Sitzplätzen durch Wagen der Serien A S (2), $A\,B^4$ (12—14), B^3 (8—10) und C^3 (50—53) gedeckt werden soll.

Was endlich die Güterwagen betrifft, wo die Neunormierung auf Grund Übereinkommens des Schweizerischen Wagenverbandes stattfinden muss, so hat sich das Eisenbahndepartement auf Antrag des Wagenverbandes damit einverstanden erklärt, dass dieselbe im Hinblick auf den im Berichtsjahre eingetretenen Rückgang des Güterverkehrs einstweilen verschoben werde.

Mit der Stadt Zürich fand auf Grund des im Geschäftsberichte für 1900 angeführten bundesgerichtlichen Urteiles sowohl über die Höhe der Vermögenssteuer für die steuerpflichtige Quote des Hauptbahnhofes Zürich als über diejenige der Mietwert- bezw. Liegenschaftensteuer eine die streitige

Periode umfassende und bis 1901 wirksame Verständigung statt. Dagegen konnten die ebenfalls auf frühere Jahre zurückgreifenden Steuerstreitigkeiten mit Schaffhausen, Winterthur und Zug noch nicht zum Ende geführt werden.

Der Verwaltungsrat erteilte der Direktion auf deren Antrag durch Beschluss vom 14. September die Ermächtigung, den beteiligten Ufergemeinden die nach bestehendem Übereinkommen nur bis 30. September 1901 zugesicherte Aufrechterhaltung des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee vom 1. Oktober 1901 an in bisheriger Weise unter den bisherigen Subventionsbedingungen für so lange zuzugestehen, als die Nordostbahn eventuell noch im jetzigen Bestande fortbestehe, also bis 30. April 1903.

In der Folge wurde, da die Subventionsfrage hängend blieb, der Betrieb mit dem für diesen Fall erteilten Einverständnisse des Verwaltungsrates einstweilen provisorisch weitergeführt, in Gewärtigung, ob der Vertrag betreffend Abtretung der Nordostbahn samt den Dampfbootunternehmungen an den Bund perfekt werde. Mit dem Perfektwerden dieses Vertrages und dem Übergang der gesamten Unternehmung an den Bund sodann wurde der Betrieb weiterhin fortgesetzt, und es bleibt nun zu gewärtigen, welche Stellung der Bund bezw. die Bundesbahnen zur Subventionsfrage einnehmen werden.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Nach erfolgtem Übergang des Eigentums der Schweizerischen Centralbahn an den Bund sind die Schweizerischen Bundesbahnen, deren Generaldirektion auf 1. Juli 1901 konstituiert wurde und in Funktion trat, als Rechtsnachfolger der Schweizerischen Centralbahn dem Schweizerischen Eisenbahnverbande beigetreten. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der Nordostbahn und den spätestens 1. Mai 1903 stattfindenden Übergang auch der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn an den Bund sah sich die Generaldirektion jedoch veranlasst, mit Ermächtigung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen den Schweizerischen Eisenbahnverband, dessen Weiterbestand auf bisheriger Basis nach Durchführung der Verstaatlichung zunächst von vier der fünf zu verstaatlichenden Hauptbahnen nicht mehr haltbar erschien, namens der Bundesbahnen auf Ende 1902 zu künden.

Das unterm 16. Juni 1898 in Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 ist nunmehr auf den 10. Oktober 1901 in Kraft getreten. Auf diesen Termin gelangte damit auch die längst vorbereitete Neuausgabe des genannten Internationalen Übereinkommens, enthaltend die gesamten gegenwärtig geltenden Bestimmungen und die Ausführungsbestimmungen, zur Einführung.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten mehrjährigen Verhandlungen über die Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände sind soweit gediehen, dass der von den Bahnverwaltungen in einer Schlusssitzung des Komitees, abgehalten in München am 1. Februar 1901, festgestellte Entwurf am 18. November dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorgelegt werden konnte. Die Antwort des Eisenbahndepartements ist im Jahr 1901 nicht mehr eingetroffen.