

Bericht des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1889

Autor(en): **Vögeli-Bodmer, A. / Hürlimann**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **37 (1889)**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730403>

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.

Bericht des Verwaltungsrathes

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

über

seine Geschäftsführung im Jahre 1889.



ZÜRICH.

Druck von ORELL FÜSSLI & Co.

1890.

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit. !

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1889 Bericht zu erstatten.

1. Bestand der Direktion, des Verwaltungsrathes und der Revisionskommission.

In Folge der in unserem letztjährigen Geschäftsberichte erwähnten Demission der Herren Präsident Studer, Präsident Dr. Römer und Oberst Wild-Wirth, sowie behufs Wiederbesetzung der durch den Hinschied des Herrn Obergerichtspräsidenten Altwegg erledigten und einer im Vorjahr vakant gelassenen Stelle hatte die Generalversammlung vom 28. Juni 1889 Ersatzwahlen zu treffen für ein Mitglied der Direktion, sowie für zwei zürcherische, ein thurgauisches und ein frei zu wählendes Mitglied und den Präsidenten des Verwaltungsrathes.

Von dem durch § 18 Ziff. 1 der Gesellschaftsstatuten uns eingeräumten Rechte Gebrauch machend, schlugen wir Ihnen zur Wahl in die Direktion den Herrn Regierungsrath Dr. Fahrländer in Aarau vor. Ferner beantragten wir Ihnen, die Stelle eines frei zu wählenden Mitgliedes des Verwaltungsrathes noch weiter unbesetzt zu lassen.

Auf den Antrag des Herrn Guyer-Zeller beschlossen Sie aber, auch für diese Stelle die Ersatzwahl vorzunehmen.

Es wurden gewählt:

Zu einem Mitglied der Direktion: Herr Dr. Hürlimann, Sekretär des Verwaltungsrathes;

als zürcherische Mitglieder des Verwaltungsrathes die Herren Hans Pestalozzi, Stadtpräsident in Zürich, und Studer, gew. Direktionspräsident, in Bendlikon,

als thurgauisches Mitglied: Herr Oberstlieutenant Ammann, Ingenieur in Tägerweilen;

als frei zu wählendes Mitglied: Herr C. A. Keller, Direktor der Tössthalbahn in Winterthur;

als Präsident des Verwaltungsrathes: Herr a. Direktor G. Stoll in Enge, bisher Vizepräsident.

Von Seite der Herren Stoll, Pestalozzi und Dr. Hürlimann erfolgten Wahlablehnungen.

Mit Schreiben vom 8. Juli legte Herr Direktor Stoll auch sein Mandat als Vizepräsident und Mitglied des Verwaltungsrathes nieder. Er begründete diesen Schritt mit dem unerquicklichen Verhältniss, welches seit Übernahme des Präsidiums der Revisionskommission durch Herrn Guyer-Zeller zwischen dieser Kommission und der Verwaltung sich entwickelt habe und in der Generalversammlung vom 28. Juni zu einem prägnanten Ausdruck gekommen sei.

Wir ersuchten Herrn Stoll dringend um Änderung seines Entschlusses. Wir konnten und wollten den Mann in unserer Mitte nicht entbehren, der, wie kaum ein Zweiter, mit unserer Unternehmung verwachsen, mit allen ihren Verhältnissen bis ins Einzelne vertraut und eine Hauptstütze ihres Kredites im In- und Auslande ist, — den

Mann, der von 1858 bis 1873 als Direktor, von da an als Mitglied des Verwaltungsrathes und einer grossen Zahl der wichtigsten Kommissionen seine hervorragenden Geistesgaben, sein rasches, sicheres, weitsichtiges Urtheil, seine über das ganze grosse Gebiet des Eisenbahn- und Verkehrslebens ausgedehnten Erfahrungen voll und ganz in den Dienst der Nordostbahn gestellt hat, — den Mann, dem ein Hauptverdienst zukommt an dem ersten Aufblühen und sodann an der Wiederaufrichtung unserer Unternehmung, welcher der maasslosen Diskreditirung der letztern mit der Macht scharfsinnig gruppirter Thatsachen ein energisches Halt gebot und mannhaft für ihre bedrohten Rechte einstand.

Herr Stoll liess sich durch unsere eindringlichen Vorstellungen bewegen, seiner Austrittserklärung einstweilen keine Folge zu geben. In Abschnitt 3a werden wir aber leider die Mittheilung zu machen haben, dass er aus einem andern, in höchstem Grade bedauerlichen Grunde neuerdings gewünscht hat, von der Stelle des Vizepräsidenten zurückzutreten.

Am 19. Dezember 1889 verstarb Herr Ständerath Oberst Rieter, der seit 1871 dem Verwaltungsrathe angehört hatte und in dieser Stellung, sowie speziell in verschiedenen Kommissionen, so der Reorganisations- und der Kontrollkommission, sein klares Urtheil, seine Geschäftsgewandtheit und seine reichen Erfahrungen hingebungsvoll unserer Gesellschaft gewidmet hat.

Am 22. März 1890 folgte ihm Herr H. Studer nach, dem doch nach der geradezu jugendlichen Rüstigkeit, mit welcher er bis zur Mitte des verflossenen Jahres die schwere Geschäftslast eines Direktionspräsidenten getragen hatte, zum Lohn für ein wohlvollbrachtes Tagwerk noch ein langer und freundlicher Lebensabend vergönnt zu sein schien.

Diesen beiden Männern war das beneidenswerthe Loos beschieden, mitten aus einem segensreichen Wirken, dem sie trotz hohen Alters mit voller Geistesfrische oblagen, abgerufen zu werden.

Den grossen Verdiensten, welche sich speziell Herr Studer um unsere Unternehmung erworben, ist schon in unserm letzten Geschäftsbericht ein Denkmal gesetzt; in Ausführung eines von Ihnen erhaltenen Auftrages haben wir der dankbaren Anerkennung derselben auch durch Widmung einer künstlerisch ausgestatteten Urkunde Ausdruck verliehen.

In Folge lang andauernder Krankheit hat am 22. April d. J. Herr Blank-Arbenz in Schaffhausen seine Stelle als Mitglied des Verwaltungsrathes niedergelegt. Mit ihm scheidet der Nestor unseres Kollegiums und vielleicht aller schweizerischen Eisenbahnverwaltungen aus dem Amte. Am 25. August 1853 von der Rheinfallbahngesellschaft zum Mitglied ihrer Direktion gewählt, trat er in Folge der Fusion mit der Nordostbahn am 1. April 1857 in den Verwaltungsrath der letztern und blieb volle 33 Jahre in dieser Stellung. Er bethätigte sich in erspriesslicher Weise namentlich in finanziellen Angelegenheiten; so war er 1878 Mitglied der Kommission für Konsolidation der Finanzverhältnisse und seither verschiedener Kommissionen betr. Kündigung und Konversion von Anleihen; von 1878 bis 1889 zählte ihn auch die Kontrollkommission zu ihrem Mitglied. Unsere Gesellschaft ist ihm für seine lange und einsichtige Mitarbeit sehr zu Dank verpflichtet.

Im November v. J. zeigte uns Herr Nationalrath Landis seinen Austritt aus der Revisionskommission an.

In der bevorstehenden Generalversammlung werden Sie für ein Mitglied der Direktion, ferner für drei zürcherische und ein schaffhausen'sches Mitglied sowie den Präsidenten des Verwaltungsrathes, endlich für ein Mitglied der Revisionskommission Ersatzwahlen und ausserdem für zwei Mitglieder der Direktion, neun Mitglieder des Verwaltungsrathes und die vier weiteren Stellen der Revisionskommission Erneuerungswahlen vorzunehmen haben.

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

Wir erledigten in 12 Sitzungen 108 Geschäfte. Dazu kamen noch 30 Präsidialverfügungen.

Die Budgetkommission hielt 7, die Kontrollkommission 4, die Tariffkommission 3, die Moratoriumskommission (jeweilen zusammen mit der Direktion) 6, drei Spezialkommissionen im Ganzen 3 Sitzungen.

3. Organisation der Verwaltung. Besoldungen und Entschädigungen. Personelles.

a) Direktion und Verwaltungsrath.

Bei der durch den Rücktritt des Herrn Direktionspräsidenten Studer nothwendig gewordenen Neukonstituierung der Direktion wählten wir Herrn Dr. E. Escher zum Präsidenten und Herrn Russenberger zum Vizepräsidenten derselben.

Die aus dem nämlichen Grunde erledigte Stelle eines Mitgliedes des Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen wurde von uns Herrn Direktor Arbénz übertragen.

Als in den letztverflossenen Monaten eine schwere Krankheit Herrn Präsident Dr. E. Escher leider für längere Zeit ausser Stand setzte, seinen Geschäften obzuliegen, mussten wir, da die Direktion ohnehin unvollständig besetzt war und bei der bestehenden Organisation drei Mitglieder auf die Dauer zur Bewältigung der Arbeit nicht genügen, die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung aber zur Wahl eines fünften Mitgliedes unter den obwaltenden Umständen uns nicht angezeigt schien, in Anwendung des Schlusssatzes von § 23 der Statuten der Direktion für so lange, bis wieder alle vier Mitglieder der Direktion regelmässig in Funktion stehen würden, einen Ersatzmann aus unserer Mitte begeben. Wir bezeichneten als solchen den Herrn Oberstl. Cramer-von Wyss. Derselbe hat seine Funktionen am 4. März d. J. angetreten.

Noch ungewöhnlichere Verhältnisse traten mit Bezug auf die Leitung der Geschäfte des Verwaltungsrathes ein.

Wegen der Wahlablehnung des Herrn Stoll ermangelte unser Kollegium von vornherein des Präsidenten und musste ausnahmsweise ein Stellvertreter des Vizepräsidenten ernannt werden. Der mit diesem Mandate betraute Herr Studer aber wurde uns durch den Tod entrissen. Und Herr Vizepräsident Stoll selbst sah sich durch ein Augenleiden, welches sich im Verlaufe von wenigen Wochen bis zur beinahe gänzlichen Erblindung gesteigert hatte, am 12. April d. J. leider veranlasst, die Stelle als Vizepräsident niederzulegen.

Uns gegen den Gedanken, dass wir Herrn Stoll nicht mehr an unserer Spitze sehen sollen, so lange als möglich sträubend und die Kürze der noch restirenden Amtsdauer in Betracht ziehend, beschlossen wir, seiner Erklärung keine Folge zu geben, also keinen neuen Vizepräsidenten zu wählen, sondern einen Stellvertreter für ihn zu bezeichnen. Die interimistische Besorgung der Präsidialgeschäfte wurde Herrn Oberst A. Vögeli-Bodmer übertragen.

In Folge von Rücktrittserklärungen war die Kontrollkommission durch zwei Mitglieder und die Tariffkommission durch ein Mitglied zu ergänzen.

Zur Begutachtung des Generalakkordes über das I. Bauhoos der rechtsufrigen Seebahn und der Frage des Eintrittes der Nordostbahn in das schweizerische Splügenbahnkomite setzten wir Spezialkommissionen von je fünf Mitgliedern nieder.

Wir genehmigten eine Vorlage der Direktion: „Organisationsreglement und Geschäftsordnung für die Direktion,“ welche, im Wesentlichen nur das kodifizierend, was bisher faktisch in Geltung gewesen war, die Geschäfte unter die fünf Departemente vertheilt, diejenigen aufführt, welche nicht in die Einzelkompetenz der Departemente fallen, sondern von der Gesamtdirektion zu erledigen sind, und in den wichtigsten Punkten das formelle Verfahren ordnet.

b) Übrige Verwaltung.

Unter Verweisung auf den Bericht der Direktion notiren wir, dass wir die von ihr getroffene Wahl des Herrn Dr. H. Hafner zum I. Sekretär der Direktion und des Herrn Aug. Münch, bisherigen II. Buchhalters, zum I. Buchhalter bestätigten, ihre Anordnung, wonach die Stelle eines Rechtskonsulenten nicht wieder besetzt und seine Geschäfte andern, bereits bestehenden Organen, namentlich dem Rechtsbureau, zugewiesen werden sollen, genehmigten und die mit diesen Änderungen zusammenhängenden Gehaltsverhältnisse ordneten.

Von den in jedem Frühjahr üblichen Besoldungserhöhungen kamen diesmal 10 solchen Beamten zu gute, deren Gehalte den unsere Kompetenz begründenden Betrag (§ 34 Ziff. 8 der Statuten) erreichen.

Die Arbeiten für die neuen Linien machten die Anstellung dreier weiteren Ingenieure und eines Architekten nöthig, deren Wahl unserer Bestätigung unterlag.

Das am 25. Mai 1889 von uns beschlossene Regulativ betreffend die Theilnahme an den Generalversammlungen ist schon in unserem vorjährigen Geschäftsberichte abgedruckt und durch die ihm zu Grunde liegenden Motive charakterisirt worden.

4. Rechnungswesen, Ausübung der allgemeinen Kontrolle.

Über die vom Bundesrathe anlässlich der Prüfung der Jahresrechnungen für 1887 aufgestellten Bilanz-Postulate, die in unserem letztjährigen Berichte ausführlich besprochen sind, fanden keine weiteren Verhandlungen mehr statt. Aus den Bilanzen vom 31. Dezember 1888 und 1889 ist ersichtlich, wie der Anstand betreffend die Buchung der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern erledigt worden ist.

Der Geschäftsbericht der Direktion pro 1888 (S. 28) gibt bereits einlässlich Auskunft über die im Berichtsjahre im Einverständniss mit dem Bundesrathe vorgenommene, in der Rechnung pro 1888 bereits berücksichtigte Änderung des Planes für die Amortisation der aus der Bilanz zu entfernenden Posten, resp. über den Übergang von der festen zu der jährlich steigenden Amortisationsquote und über die Bildung einer Rücklage für Erhöhung des Aktienkapitals, — ebenso (S. 25) über die definitive Zuthellung der Reserve für Reorganisation der Pensions- und Hilfskasse an die letztere.

Gegen die Jahresrechnungen pro 1888, wie sie Ihnen gedruckt vorgelegt worden sind, erhob der Bundesrath keine Einwendung. Unserseits übermittelten wir Ihnen dieselben, wie auch den Geschäftsbericht der Direktion, wieder ohne Abgabe eines Befundes.

Die Jahresrechnungen der Bötzberrbahn und der Aarg. Südbahn pro 1888 erhielten unsere Genehmigung.

Die Verhandlungen mit dem Bundesrathe betr. die Erstellung separater Ertragsrechnungen über die hinsichtlich der Rückkaufsbestimmungen zusammengehörenden Linien, resp. über das Zusammenlegen einzelner Linien oder des ganzen Netzes (s. unsern Geschäftsbericht pro 1888, S. 8), wurden im Rechnungsjahre fortgesetzt, aber noch nicht zu Ende geführt.

Bei Bemessung der von der Nordostbahn pro 1888 zu bezahlenden Konzessionsgebühr berechnete der Bundesrath den Reinertrag folgendermassen:

Bezahlte Dividende	...	Fr. 2,550,000
Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals	...	„ 590,000
Vermehrung des Vortrages auf neue Rechnung gegenüber dem Vorjahr	„	25
		Fr. 3,140,025

= 5.92% des Aktienkapitals von Fr. 53,000,000; in Anwendung des Art. 19 des Eisenbahngesetzes von 1872 fixirte er sodann die Konzessionsgebühr auf Fr. 100 per Kilometer und gelangte so zu einer Summe von Fr. 55,400.

Wir mussten gegen diese Berechnung nach mehr als einer Richtung Einsprache erheben.

In erster Linie können wir nicht anerkennen, dass das Eisenbahngesetz von 1872 auch auf diejenigen Linien (461 km) Anwendung finden dürfe, welche unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes von 1852 konzessiert worden sind. Nach den alten Konzessionen beträgt nämlich das Maximum der Gebühr Fr. 500 per Wegstunde (= Fr. 104.17 per km), nach dem neuen Eisenbahngesetz dagegen, sobald der Reinertrag 6% erreicht, Fr. 200. Die Differenz beträgt also für die Nordostbahn gegebenen Falles ca. Fr. 44,000.

Zweitens waren in den Ertragsziffern, auf Grund deren der Bundesrath zu einem für die Konzessionsgebühr massgebenden Ertrage von 5.92% kam, Positionen enthalten, hinsichtlich deren die Frage der Erhebung einer Konzessionsgebühr bereits ihre selbstständige Erledigung gefunden hatte, indem für die Linie Zürich-Zug-Luzern eine Gebühr von Fr. 200, für die Bötzberrbahn eine solche von Fr. 50 per km bezogen wurde, die Aarg. Südbahn und die Linie Wohlen-Bremgarten von der Gebühr frei sind, für den Dampfbootbetrieb auf dem Zürich- und Bodensee endlich besondere Bestimmungen über die Konzessionsgebühren gelten. Die der Nordostbahn aus diesen Unternehmungen zufließenden Einnahmen müssen also von den Gesamteinnahmen abgezogen werden. Indem man diese Operation durchführte und bei denjenigen Posten, welche die Einnahmen nicht ausgeschieden, sondern nur für die gesammte Nordostbahn enthalten, eine Quote berechnete, welche dem auf jene Unternehmungen verwendeten Kapital im Verhältniss zum Gesamtkapital entspricht (13.37%), indem man die analoge Rektifikation auch hinsichtlich der Ausgaben und des Aktienkapitals vornahm, so ergab sich pro 1888 nur ein gebührenpflichtiger Reinertrag von Fr. 2,101,380 = 4.58% von Fr. 45,913,900 reduzierten Aktienkapital. Es kann daher für die 93 km der unter dem neuen Eisenbahngesetz stehenden Linien gemäss eben diesem Gesetze nur eine Gebühr von Fr. 50 per km und für die übrigen Linien billiger Weise nicht nahezu das Maximum gefordert werden.

Wenn man den Ertrag des ganzen Unternehmens der Berechnung der Gebühr zu Grunde legt, so müsste, sobald derselbe 6% erreicht, für alle Linien das Maximum der Gebühr bezahlt werden, obschon sich solche darunter befinden, für welche, wenn ihr Ertrag separat berechnet würde, eine kleinere oder gar keine Gebühr fällig wäre. Wir behielten daher unserer Gesellschaft für die Folgezeit das Recht vor, die sektionsweise Berechnung der Betriebsergebnisse in Anspruch zu nehmen, sobald und soweit sie zur sektionsweisen Berechnung der Betriebsergebnisse übergehen sollte (dieser Fall kann auch in Folge der oben erwähnten Verhandlungen über die für den Rückkauf massgebende Ertragsberechnung eintreten).

Zum Zwecke der Ausmittlung der Konzessionsgebühr konnte die vom Bundesrathe aufgestellte Berechnung des Reinertrages anerkannt werden, wonach der Überschuss der Einnahmen über die Betriebsausgaben nach Abzug der Obligationenzinse, der Einlagen in die Spezialfonds, der Kapitalamortisationsquote etc. dem Aktienkapital gegenüber gestellt wird. Wir hielten aber für nöthig, uns dagegen zu verwahren, dass die gleichen Grundsätze etwa auch bei Bestimmung des für den Rückkauf massgebenden Reinertrages zur Anwendung gebracht werden, und diesfalls unserer Gesellschaft die konzessionsmässigen Rechte vorzubehalten.

Der Bundesrath beantwortete unsere Vorstellung damit, dass er die auf die Konzessionsgebühr bezüglichen Bestimmungen der alten Konzessionen als durch Art. 19 des neuen Eisenbahngesetzes ersetzt erklärte, dass er pro 1888 eine etwas veränderte, nach unserer Ansicht aber eben so unrichtige Rechnung aufstellte, aus welcher sich ein Betrag von Fr. 54,650 ergab, und dass er eine sektionsweise Berechnung des Reinertrages mit Rücksicht auf die Untheilbarkeit des Aktienkapitals als unzulässig bezeichnete.

Die Direktion beschloss mit unserer Zustimmung, über die Differenzen Rechtsgutachten der Herren Prof. Heusler in Basel und Meili in Zürich einzuholen. Diese Gutachten bestätigen die Richtigkeit der hierseitigen Auffassung, sowohl mit Bezug auf die Nichtanwendbarkeit des neuen Gesetzes auf die unter dem alten stehenden Linien, als mit Bezug auf die Art der Ausscheidung derjenigen von der Nordostbahn betriebenen Unternehmungen, für welche eine besondere Konzessionsgebühr berechnet wird.

Die Angelegenheit harrt noch der Erledigung.

In gewohnter Weise bringen wir in nachstehender Tabelle die Differenzen zwischen dem von uns pro 1889 festgestellten Budget der Betriebsrechnung und den Rechnungsergebnissen zur Anschauung.

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1889.		Die Rechnung ergibt + als der Voranschlag in Aussicht nahm:			
		Fr.	Fr.	Fr.	0/0 d. Budget-satzes
Einnahmen.					+ -
I. Ertrag des Personentransportes	+ 585,964				10.95
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	+ 1,049,712				12.14
III. Verschiedene Einnahmen	.		+ 1,635,676		11.68
			+ 62,254		7.01
				+ 1,697,930	11.40
Ausgaben.					
I. Allgemeine Verwaltung:					
A. Personal	- 36,947				8.77
B. Sonstige Ausgaben	+ 1,853				2.59
	- 35,094				7.18
Abzug (nicht budgetirt)	4,665				
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:			- 39,759		
A. Personal	- 5,181				0.64
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:					
a) Unterhalt der Bahnanlagen	+ 57,433				9.09
b) Erneuerung des Oberbaues	- 77,061				10.48
C. Sonstige Ausgaben	+ 1,036				2.44
III. Expeditionsdienst:			- 23,773		1.07
A. Personal	+ 65,611				2.25
B. Sonstige Ausgaben	+ 9,164				2.79
			+ 74,775		2.30
IV. Fahrdienst:					
A. Personal	- 4,642				0.49
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	+ 146,800				14.02
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:					
a) Unterhalt	- 135,122				14.99
b) Erneuerung	- 89,144				14.09
D. Sonstige Ausgaben	- 1,461				9.12
			- 83,569		2.36
V. Verschiedene Ausgaben:					
A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	+ 81,975				11.08
B. Verlust an Hilfsgeschäften	—				—
C. Sonstige Ausgaben	+ 59,018				17.46
			+ 140,993		13.04
Total der Ausgaben			+ 68,667		0.65
Hievon ab: Entschädigungen für die Besorgung des Betriebs-					
dienstes auf andern Linien	.		+ 165,928		7.61
Netto-Ausgaben	.		.	- 97,261	1.16
Überschuss der Betriebseinnahmen	.		.	+ 1,795,191	27.62

5. Verwendung des Reinertrages.

Wir schlugen Ihnen folgende Verwendung des sich auf Fr. 2,852,558. 30 belaufenden Reinertrages von 1888 vor:

1. Zutheilung von 6 0/0 Dividende an 22,000 alte Prioritätsaktien .	Fr. 660,000. — Cts.
2. „ „ 4 0/0 „ „ 84,000 Stammaktien . . .	„ 1,680,000. — „
3. Abschreibung am Inventar der Dampfboote auf dem Zürichsee .	„ 200,000. — „
4. Vortrag auf neue Rechnung	„ 312,558. 30 „

Fr. 2,852,558. 30 Cts.

Die Direktion hatte beantragt, den Stammaktien 4 1/2 0/0 Dividende auszurichten und Fr. 302,558. 30 vorzutragen. Bei unserem Beschlusse liessen wir uns wesentlich von folgenden Erwägungen leiten: Im Jahre 1888 haben verschiedene Umstände günstig auf das Rechnungsergebniss eingewirkt, von welchen nicht mit Sicherheit anzunehmen sei, dass sie in künftigen Jahren im gleichen Maasse fort dauern, resp. sich wiederholen werden; so war der Getreideverkehr und, hauptsächlich wegen des Zollkrieges zwischen Italien und Frankreich, auch der Verkehr in andern Artikeln ein ganz ausnahmsweise grosser. Sodann stehen bedeutende neue Ausgaben, resp. Mehrausgaben in Aussicht: Die Kohlen- und Eisenpreise scheinen steigen zu wollen, ebenso die Arbeitslöhne, da die jetzige auf Lohnaufbesserung gerichtete Bewegung in Deutschland kaum auf dieses Land beschränkt bleiben werde. Die in Revision begriffene Bundesgesetzgebung über die Frei-Tage und täglichen Ruhestunden des Personals werde die Betriebskosten ganz erheblich vermehren. Die Einführung der rechtsufrigen Seebahn werde ohne Zweifel bedeutende Änderungen in dem Bahnhof Zürich, so vielleicht eine Verlegung der Werkstätten, nöthig machen, deren Kosten zum Theil durch den Betrieb zu bestreiten sein werden. Durch Inbetriebsetzung dieser neuen Linie werde eine ganz namhafte Werthverminderung des Inventars der Dampfboote auf dem Zürichsee eintreten, so dass früher oder später eine erhebliche Abschreibung auf diesem Inventar nöthig sein werde. Im Hintergrund endlich stehe ein Ausfall, der von den Moratoriumslinien drohe. Wir hielten es für durchaus angezeigt, dass die guten Ergebnisse des Rechnungsjahres zu einer grössern Abschreibung auf den Zürichsee-Dampfbooten benutzt werden, und konnten daher keine höhere Dividende als 4 0/0 vorschlagen.

Die Revisionskommission griff den ursprünglichen Antrag der Direktion auf 4 1/2 0/0 auf und die Generalversammlung stimmte ihr mit 1682 gegen 1228 Stimmen zu.

6. Finanzwesen.

Im vorjährigen Geschäftsberichte der Direktion ist bereits mitgetheilt, dass das letzte alte Anleihen, dasjenige von 5 Millionen Franken vom 1. Juni 1861, gekündigt und zum Theil zum Kurse von 103 0/0 konvertirt, zum Theil zurückbezahlt, — und dass die vertragsmässige Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn, soweit dieselbe fällig war (Fr. 5 Millionen, weniger der Staatsbeitrag von Fr. 1,400,000 = Fr. 3,600,000), pünktlich einbezahlt worden ist.

7. Tarifwesen.

Aus dem Geschäftsberichte der Direktion (S. 12) ist ersichtlich, welche Erledigung der voriges Jahr erwähnte Anstand mit der Bundesbehörde betr. die Expeditionsgebühren schliesslich gefunden hat.

Gestützt auf die seit der Einführung des Alkoholmonopols gemachten Erfahrungen wurden mit unserer Genehmigung für die Lagerung von Spiritus im Spritkeller in Romanshorn definitive Bestimmungen aufgestellt, die namentlich eine Ermässigung der Lagergebühren in sich schliessen.

Bisher hatten die sogenannten Generalabonnements (Karten zur beliebigen Befahrung des von der Nordostbahn betriebenen Netzes) per Jahr gekostet

	I. Klasse Fr.	II. Klasse Fr.	III. Klasse Fr.
a) für eine Person	1200	900	600
b) für Firmen (zwei Personen, jedoch nur für je eine Person benutzbar)	1600	1200	800

Dieser Preis war entschieden zu hoch, — unter den 5300 Abonnenten der Nordostbahn befanden sich denn auch bloss 21 Generalabonnements. Wir hiessen daher die Ermässigung auf folgende Ansätze gut:

	I. Klasse Fr.	II. Klasse Fr.	III. Klasse Fr.
a) für eine Person	800	600	400
b) für Firmen	1100	800	550

Der internationale Verband für kombinirbare Rundreisebillete beschloss, dass vom 1. Mai 1890 an die kombinirbaren Coupons nicht mehr bloss für eigentliche Rundfahrten, sondern auch für gewöhnliche Hin- und Rückfahrten auf derselben Strecke abgegeben werden sollen. Die schweizerischen Bahnen wurden vor die Alternative gestellt, der Massnahme sich anzuschliessen oder ihren Austritt aus dem Verbands zu erklären. Wegen der möglichen Rückwirkung auf den internen Verkehr mit kombinirbaren Billeten und im weitem auf denjenigen mit Retourbilleten (Verdrängung der Retourbillete auf 100 und mehr Kilometer durch die viel länger gültigen kombinirbaren Billete) trugen wir Bedenken, die Neuerung mitzumachen. Noch mehr Nachtheil schien uns aber doch das Ausscheiden aus dem Verbands mit sich zu bringen, der ein kolossales Netz umfasst und sich jährlich noch immer ausdehnt; im Jahr 1888 z. B. sind im Auslande für Fr. 700,000 Coupons auf die schweizerischen Bahnen verkauft worden. Wir ermächtigten daher die Direktion, bei der Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen für das Verbleiben im internationalen Verbands zu votiren. Dabei blieb die Frage offen, ob nicht der diesen kombinirbaren Billeten zu gewährende Rabatt (25 %) zu kürzen sei.

8. Bauwesen.

Das Baubudget für die neuen Linien, welches lediglich eine approximative Schätzung der muthmasslich im Jahr 1889 zur Ausgabe gelangenden Summen darstellte, wies für Verwaltung, Expropriation und Unterbau einen Betrag von Fr. 2,037,000 auf.

Das Baubudget für die in Betrieb stehenden Linien, wie es von uns mit geringen Modifikationen der von der Direktion gemachten Vorlage festgestellt wurde, sah nach den Hauptkapiteln folgende Verwendungen vor:

	Rest früherer Kredite Fr.	Neues Budget Fr.	Total Fr.
A. Baukonto der Nordostbahn:			
a) Bahnanlagen und feste Einrichtungen	605,420. 78	156,860. —	762,280. 78
b) Rollmaterial	223,285. 01	467,800. —	691,085. 01
c) Mobiliar und Geräthschaften	3,000. —	17,400. —	20,400. —
d) Unvorhergesehenes	—	25,000. —	25,000. —
Total:	831,705. 79	667,060. —	1,498,765. 79

	Übertrag	831,705. 79	667,060. —	1,498,765. 79
Hievon ab: Abschreibungen zu Lasten des				
Erneuerungsfonds und anderer Konti	—		443,448. 35	443,448. 35
			223,611. 65	1,055,317. 44
B. Baukonto Zürich-Zug-Luzern	22,300. —		66,000. —	88,300. —
C. Baukonto Bötzbahn	15,000. —		20,000. —	35,000. —
Total:	869,005. 79		309,611. 65	1,178,617. 44

Aus dem neuen Budget heben wir folgende bedeutenderen Einzelposten hervor:

- Ad A a. Fr. 26,800 für Erweiterung der Geleiseanlagen im Rangirbahnhof Romanshorn.
 Fr. 24,400 „ „ „ Station Arbon.
 „ 11,500 „ „ „ Geleiseanlagen im Rangirbahnhof Zürich.
 „ 28,000 „ Erstellung von vier Wärterwohnhäusern.
 „ 22,400 „ Vergrößerung von sieben Wärterwohnhäusern auf der Linie Winterthur-Schaffhausen.
- Ad A b. Fr. 330,000 „ Anschaffung von sechs neuen Personenzugslokomotiven (schon im Oktober 1888 bewilligt und im vorjährigen Geschäftsberichte erwähnt).
 Fr. 75,000 für Anschaffung von zehn gedeckten Normal- und zehn offenen Spezial-Güterwagen.
 „ 25,000 „ „ weiterer Apparate für kontinuierliche Luftdruckbremsen.
 „ 17,800 „ Einrichtung von Dampfheizungsapparaten an einer Anzahl Lokomotiven und Wagen.
 „ 12,000 „ „ der elektrischen Beleuchtung in Personenwagen.
- Ad B. Fr. 20,000 „ Erwerbung und Zuleitung von Quellwasser auf der Station Rothkreuz.
 „ 34,500 „ Erstellung einer Einsteighalle mit Perron in Rothkreuz.
- Ad C. Fr. 20,000 „ Erweiterung der Geleiseanlagen und für Einrichtung der Centralweichen- und Signalstellung auf der Station Rheinfelden.

Für einige der in obigen Zahlen enthaltenen Projekte waren auf Grund von Spezialvorlagen schon vorher Kredite bewilligt worden, so für die definitive Gestaltung der Station Effretikon (Erstellung eines neuen, massiven Stationsgebäudes, Wiedereinrichtung des alten als Güterschuppen, etc., — auf Baukonto fallende Kosten: Fr. 49,804).

In verschiedenen Malen wurden ferner nach Feststellung des allgemeinen Baubudget für zehn Objekte Nachtragskreditbegehren in dem auf Baukonto fallenden Gesamtbetrag von Fr. 214,310 von der Direktion gestellt und von uns gutgeheissen, darunter eines für die Erweiterung des Bahnhofes Frauenfeld (Fr. 149,900), ein anderes für Geleiservermehrung auf der Station Bülach (Fr. 20,900).

Wir genehmigten endlich eine Bestellung von weitem zwanzig gedeckten und zehn offenen Güterwagen und ermächtigten gleichzeitig die Direktion zu einer Nachbestellung von vierzig Stück der ersteren und zwanzig Stück der letzteren Art. Bei diesem Anlasse luden wir die Direktion ein, ein für die nächste Zukunft berechnetes Bedarfsschema für das Rollmaterial mit einer Schätzung des muthmasslichen Abganges und einer Vergleichung mit andern Bahnen auszuarbeiten. Dieses Schema wurde uns im April d. J. vorgelegt und gab für das Budget pro 1890 eine verlässliche Grundlage ab.

Die Unterbauarbeiten des die Strecke von Tiefenbrunnen bis zur Limmat umfassenden I. Bauloses der rechtsufrigen Bahn, mit Ausschluss der Eisenkonstruktion der Limmatbrücke auf Fr. 3,495,776 veranschlagt, wurde mit unserer Zustimmung den Herren Fischer und Schmutziger vergeben.

Obige Summe bleibt beträchtlich unter den früheren Kostenberechnungen zurück, besonders deshalb, weil ein anderes Tunnelprofil gewählt ist und weil Dank den Fortschritten der Technik die Ausmauerung mit Bruchsteinen, statt mit gehauenen, stattfinden kann.

Wir genehmigten die Tracépläne für die Linien Koblenz-Stein und Dielsdorf-Niederingen, sowie für die Strecke Tiefenbrunnen-Meilen der rechtsufrigen Zürichseebahn und die Einführung der letztern in den Bahnhof Zürich.

9. Verträge mit andern Transportanstalten.

Von einem durch Vertrag vom 1. September 1881 ihr eingeräumten Rechte Gebrauch machend, verlangte die Tössthalbahn Abtretung der ihr dienenden Zufahrtslinie zum Bahnhof Winterthur gegen Bezahlung des auf dieselben aufgewendeten Kapitalbetrages. Wir genehmigten den diesfalls von der Direktion mit jener abgeschlossenen Kaufvertrag.

Nachdem sich im Jahre 1883 die übrigen grössern schweizerischen Eisenbahnen auf neue, einfachere Grundsätze betreffend Haftbarkeit in Schadensfällen auf gemeinschaftlichen Bahnhöfen und Bahnstrecken geeinigt hatten, machte sich auch bei den Vereinigten Schweizerbahnen, welche jener Vereinbarung fern geblieben waren, das Bedürfniss einer Neuordnung dieser Verhältnisse geltend, vornehmlich in der Richtung, dass solche Schäden zu Lasten der Gemeinschaft fallen sollen. Nach langen und mehrfach unterbrochenen Verhandlungen kam unterm 14. Mai 1889 zwischen den beidseitigen Direktionen ein Vertrag zu Stande. Es lauteten zwar verschiedene Bestimmungen nicht nach Wunsch; insbesondere schien uns das eben bezeichnete Prinzip nicht konsequent durchgeführt zu sein. Da indessen von neuen Unterhandlungen kaum ein besseres Resultat zu erwarten war und die neue Regulirung der Verhältnisse gegenüber den bisherigen immerhin einen Fortschritt darstellt, so ertheilten wir dem Verträge die Ratifikation.

10. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Nachdem die Nordostbahn im Jahr 1887 ein an sie gerichtetes Gesuch um ihren Eintritt in das schweizerische Splügenbahnkomite mit Rücksicht auf die damaligen Verwicklungen betr. die Moratoriumsangelegenheit ablehnend beantwortet hatte, wurde sie im April 1889 von der graubündnerischen Delegation des genannten Komite neuerdings zum Beitritte eingeladen. Das Gesuch wurde durch die seither erfolgte Abklärung der Moratoriumsangelegenheit und die inzwischen in den Splügenbahnstudien erzielten Fortschritte begründet. Die Gesellschaft der Strade ferrate italiane, rete Adriatica (kurz: „Società Adriatica“) hat nämlich in den Jahren 1887 und 1888 ein vollständiges Projekt für die Linie Chiavenna-Splügen-Chur ausgearbeitet; die Ausführung desselben erscheint aber wegen der ausserordentlich hohen Kosten, welche es erheischen würde, von vornherein als ausgeschlossen. Das Splügenbahnkomite hofft indessen, dass es auf Grund der sorgfältigen Terrain- und Planaufnahmen der Società Adriatica möglich sein werde, ein Gegenprojekt aufzustellen, welchem dieser Mangel nicht anhafte, und wünschte, sich zu diesem Zwecke „die Mitwirkung der hervorragenden technischen etc. Kräfte zu sichern“, über welche unsere Gesellschaft verfüge.

Wir kamen zu dem Schlusse, dass es nicht wohlgethan wäre, sich gegenüber diesem Schritte des Komite, auf welchen insbesondere die Delegation der zürcherischen Regierung bestimmend eingewirkt hatte, einfach ablehnend zu verhalten. Wenn auch die Nordostbahnverwaltung die Interessen des eigenen Unternehmens nicht ausser Acht lassen darf, so muss ihr doch erwünscht sein, wo dies mit der Wahrung jener Interessen vereinbar ist, Eisenbahnbestrebungen, welche bei den Behörden und der Bevölkerung eines Theiles des von ihr bedienten schweizerischen Gebietes zu Tage treten, thunlichste Förderung angedeihen zu lassen. Dies konnte in der vom Komite angedeuteten Richtung geschehen, ohne dass deshalb die Nordostbahn demselben beizutreten brauchte. Es handelte sich ja zunächst nur darum, unserem Oberingenieur für den Bau, Herrn Moser, welchen das Komite bei seinem Gesuche im Auge hatte, zu ermöglichen, bei den weitem Planstudien für die Splügenbahn sich zu betheiligen. Da es sich ergab, dass die von Herrn Moser bezüglich der Moratoriumslinien eingegangenen Verpflichtungen nicht wesentlich beeinträchtigt werden, wenn seine Aufgabe auf die Oberleitung eines vom Splügenkomite anzustellenden besonderen technischen Bureau beschränkt werde, so nahmen wir keinen Anstand, unter dieser Bedingung die Mitwirkung des Herrn Moser zu bewilligen.

Wenn das Komite weiter andeutete, dass es ihm angenehm sein würde, die Kräfte der Nordostbahn noch in anderer als technischer Beziehung in Anspruch nehmen zu können, so musste vorerst eine nähere Bezeichnung dieser Wünsche gewärtigt und konnte für einmal nur eine thunlichst entgegenkommende Berücksichtigung derselben zugesichert werden.

Der Eintritt der Nordostbahn in das Komite dagegen musste neuerdings abgelehnt werden. Jedermann hätte in einem solchen Schritte das Eintreten der Nordostbahn für die Verwirklichung der Splügenbahn erblicken und auf ihre Geneigtheit schliessen müssen, ähnlich wie es s. Zt. für die Gotthardbahn geschah, auch finanziell nachhaltig dafür einzustehen. Eine solche Stellungnahme verboten uns die bei der Gotthardbahn gemachten Erfahrungen und die Anschauungen, welche wir durch eine vorläufige Prüfung über die Finanzierung und die Ertragsfähigkeit einer Splügenbahn, über ihre Einwirkung auf den Verkehr der Nordostbahn und über die Gestaltung der Verhältnisse im Falle eines bald nach dem Bau eintretenden Rückkaufes gewonnen hatten. Zu diesen Bedenken kam noch die Erwägung hinzu, dass in manchen Kreisen über den Einfluss, welchen die Moratoriumslinien auf die spätere Finanzlage der Nordostbahn ausüben werden, noch eine gewisse Beunruhigung herrscht und daher jedes weitere Moment der Unsicherheit bei Würdigung der Zukunft der Nordostbahn möglichst fern gehalten werden muss.

Durch eine im September gestellte Motion eines unserer Mitglieder wurde angeregt, die Frage einer Fusion zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen durch die Direktion prüfen zu lassen, und zugleich bereits die Richtung angeeбен, welche bei der Feststellung einiger Hauptbedingungen nach der Meinung des Antragstellers eingeschlagen werden sollte.

Wir fanden, dass jedenfalls vorerst abgewartet werden müsse, wie sich der Bund zu der damals beschlossenen Fusion zwischen den Jura- und den Westbahnen stellen werde, sodann aber, dass es auch im Fall einer der Fusion geneigten Stimmung durchaus unthunlich wäre, sie auf dem eingeschlagenen Wege anzubahnen, d. h. in einem grösseren Kollegium, wo die verschiedenartigsten Interessen vertreten sind, über die Bedingungen zu rathschlagen, welche man sich von dem eventuellen Mitkontrahenten gefallen lassen würde.

Nachdem aus diesen Gründen der Antrag gestellt worden war, auf eine Diskussion der Motion nicht einzutreten, wurde letztere zurückgezogen.

Seither sind aus Finanzkreisen bei den beiden Verwaltungen Schritte gethan worden, um die Frage der Fusion in Fluss zu bringen. Ohne unsern spätern Entschliessungen irgendwie vorzugreifen, haben wir zur Prüfung der von der Direktion über diese Angelegenheit zu erwartenden Vorlagen eine Kommission von sieben Mitgliedern niedergesetzt.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 7. Juni 1890.

Im Namen des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Stellvertreter des Vizepräsidenten:

A. Vögeli-Bodmer.

Der Sekretär:

Dr. Hürlimann.

Auszug aus dem Protokoll
der
ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
vom 28. Juni 1889.

Vertreten sind:

Bei Eröffnung der Versammlung: 62,249 Aktien mit 2836 Stimmen.

Im Verlaufe derselben: 62,849 „ „ 2910 „

I.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag der Revisionskommission,
beschliesst:

In der Meinung, dass der Generalversammlung jederzeit die freie Entschliessung über weitere Dotirung der „Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals“ und die freie Verfügung über die unter diesem Titel jeweilen angelegte Reserve zusteht, immerhin unter Wahrung der den Stammaktionären nach dem Geschäftsberichte der Direktion diesbezüglich zukommenden Rechtsstellung, wird

1. den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1888 die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung ertheilt, und werden
2. die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes pro 1888 unter Verdankung abgenommen.

II.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
nach Einsicht des Antrages des Verwaltungsrathes,
auf den Antrag der Revisionskommission,
beschliesst:

Der sich auf Fr. 2,852,558.30 belaufende Reinertrag des Jahres 1888 wird folgendermassen verwendet:

- Fr. 660,000. — fallen als 6 0/0 Jahresdividende den 22,000 alten Prioritätsaktien zu,
„ 1,890,000. — werden als 4 1/2 0/0 Jahresdividende den 84,000 Stammaktien ausbezahlt und
„ 302,558.30 sind auf neue Rechnung vorzutragen.

Fr. 2,852,558.30

III.

Wahlgeschäfte.

An die Stelle der zurückgetretenen Herren Studer, Dr. Römer und Oberst Wild-Wirth, sowie des verstorbenen Herrn Ständerath Altwegg, und in Wiederbesetzung der voriges Jahr offen gelassenen Stelle eines frei zu wählenden Mitgliedes des Verwaltungsrathes werden gewählt:

1. In die Direktion: Herr Dr. Hürlimann, bisher Sekretär des Verwaltungsrathes.

2. In den Verwaltungsrath:

Als zürcherische Mitglieder:

Herr Stadtpräsident Hans Pestalozzi in Zürich und

„ H. Studer in Bendlikon, bisher Präsident der Direktion.

Als thurgauisches Mitglied:

Herr Ingenieur Th. Ammann in Tägerweilen.

Als frei zu wählendes Mitglied:

Herr Keller, Direktor der Tössthalbahn, in Winterthur.

III. Als Präsident des Verwaltungsrathes: Herr a. Direktor Stoll, bisher Vizepräsident.

Herr Stoll lehnt aber die Wahl ab und die Vornahme der Ersatzwahl wird auf eine spätere Versammlung verschoben.

Inhalt des Beilagenbandes.

1. Achtundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnungen über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern für das Jahr 1889.
 2. Zwanzigster Geschäftsbericht und Rechnungen über die Unternehmung der Bötzbeargbahn für das Jahr 1889.
 3. Siebenter Geschäftsbericht und Rechnungen über den Bau der Linie Koblenz-Stein.
 4. Achtzehnter Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1889.
 5. Fünfzehnter Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1889.
-

