Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 22 (1893)

Artikel: An den Tit. Verwaltungsrat der Gotthardbahngesellschaft

Autor: Stoffel, S.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-622967

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Kautionen
der
Beamten und Angestellten.

Luzern, den 19. Juni 1893.

An den

Tit. Verwaltungsrat der Gotthardbahngesellschaft

Hochgeehrter Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Das Kautionswesen betreffend die Beamten und Angestellten unserer Gesellschaft ist von der Direktion durch das Reglement vom 2. Dezember 1881 geregelt worden, als man vor der Betriebseröffnung der Hauptlinie stund und somit eine große Zahl von Dienststellen zu besetzen hatte. Im Geschäftsberichte vom Jahre 1881 heißt es:

> „Es wurde ferner ein neues Reglement betreffend die Kautionen der Beamten und Angestellten „der Gotthardbahn erlassen, nach welchem alle mit fixem Jahresgehalte besoldeten Beamten und Ange„stellten für getreue und gewissenhafte Erfüllung der ihnen obliegenden Verpflichtungen, sowie für das „ihnen anvertraute Gut durch Bestellung einer für jede einzelne Stelle fixierten Kaution Sicherheit zu „leisten haben. Die Kaution kann entweder durch solidarische Verpflichtung von mindestens zwei hab„haften Bürgen oder durch Hinterlage von Wertschriften und, sofern es sich um Kautionen von „weniger als 1500 Franken handelt, ausnahmsweise auch durch monatliche Gehaltsabzüge geleistet „werden."

Während einzelne Bestimmungen dieses Reglementes durch eine Reihe von Direktionsbeschlüssen modifiziert worden sind, ist an dem Grundsatze, daß alle Beamten und Angestellten eine Kaution zu leisten haben, bis heute festgehalten worden.

Schon seit längerer Zeit haben wir uns mit der Frage beschäftigt, ob dieses Kautionssystem auf richtiger Grundlage ruhe. Dasselbe führt der Natur der Sache nach zu großer Arbeit, und unsere statistischen Erhebungen thun dar, daß diese Arbeit in keinem richtigen Verhältnisse zu deren Nutzen steht. Wir gestatten uns, Ihnen das Ergebnis unserer Untersuchungen mit diesem Berichte vorzulegen.

I.

Die grundsätzliche Frage.

Die Gotthardbahn hat die Einrichtung des Kautionswesens von den anderen Eisenbahnverwaltungen der Schweiz und des Auslandes auf ihre eigene Verwaltung herübergenommen. Schon im Jahre 1872 wurde für die sog. Allgemeine Verwaltung ein Kautionsreglement erlassen und im Jahre 1874 vor der Betriebseröffnung

der Tessiner Thalbahnen für die Betriebsbeamten eine weitere Normierung dieser Verhältnisse herbeigeführt. Hiebei ist merkwürdigerweise zu konstatieren, daß für die Beamten und Angestellten des Bahnbaues, denen viel wichtigere und verantwortungsreichere Aufgaben gestellt werden mußten, niemals eine Kautionsleistung verlangt wurde. Im Jahre 1881 hat sodann die Direktion das schon erwähnte Kautionsreglement erlassen. Man hatte Kenntnis von den Einrichtungen anderer Bahnen und paßte sich diesen an.

Das Kautionswesen der Eisenbahngesellschaften ist eine Einrichtung, die so ziemlich unbesehen von der Staatsverwaltung auf die sog. „öffentliche Unternehmung" übertragen worden ist. Der Staat selber hat die Forderung, daß er ausnahmsweise, so weit als thunlich, vor jedem Schaden bewahrt bleiben solle, dem römischen Recht entnommen. Es ist nun keine Frage, daß dieses System der Sicherstellung seine Vorteile hat; die Nachteile dürften aber überwiegen.

1. Der Hauptvorteil ist selbstverständlich die ganze oder die annähernde Vergütung eines Schadens, sei es, daß diese auf die Schultern des Fehlbaren, sei es daß sie auf Dritte, die in der Regel schuldlos sind, gelegt werde. Der Staat und die öffentliche Unternehmung fragt nicht nach dem Verschulden, sondern ist einfach zufrieden, wenn der Schaden ersetzt wird.

Neben diesem sehr materiellen Vorteil wird auch von einem ideellen Nutzen gesprochen. Man behauptet, daß das Kautionswesen die Angestellten zum sparen führe. Diese Behauptung mag vor der Gründung der Bürgschaftsgenossenschaften eine gewisse Berechtigung gehabt haben, da eben mancher Angestellte gezwungen war, eine Realkaution durch Soldabzüge aufzubringen. Dabei war aber allerdings, nebenbei bemerkt, für die Sicherung der Gesellschaft, die doch der Hauptzweck des ganzen Kautionswesens sein soll, schlecht gesorgt, wenigstens für die ersten Anstellungsjahre. Seitdem auch bei der Gotthardbahn die Bürgschaftsgenossenschaft thätig ist (1886) und von Jahr zu Jahr mehr Mitglieder erhält, ist dieser ideelle Vorteil sehr gering geworden, da sich nur mehr eine sehr kleine Zahl von Angestellten der Sicherstellung durch Soldabzüge bedient.

Es wird seit der Gründung der Bürgschaftsgenossenschaft hie und da noch von einem andern Vorteile gesprochen. Man sagt, daß sich die Mitglieder des Vereins gegenseitig überwachten, daß also eine automatische Kontrolle in dieser Genossenschaft liege. Eine solche Wirkung haben wir bis heute nicht wahrnehmen können. Diese Kontrolle wäre übrigens auch ein sehr zweifelhaftes Geschenk, denn sie würde ohne Zweifel zur Spionage, Angeberei u. s. w. führen.

2. Diesen wirklichen und vermeintlichen Vorteilen stehen nun aber viele Nachteile gegenüber. Bevor wir auf sie im einzelnen eintreten, wollen wir die Frage untersuchen, ob das ganze Kautionssystem, wie es vom Staat und von den sog. öffentlichen Unternehmungen gehandhabt wird, richtig sei. Man ist an dieses seit langer Zeit eingeführte System so sehr gewohnt, daß man es gar nicht mehr auf seine Richtigkeit untersucht.

Im Verkehrsleben ist die Sicherung von Rechtsansprüchen, die noch nicht vorhanden sind, sondern sich nur möglicherweise bilden können, eine große Ausnahme, und wohl nach der Natur der Verhältnisse. Man läßt sich Sicherheit geben für die Erfüllung eingegangener, bereits vorhandener Verpflichtungen, z. B. für die Rückzahlung eines Darleihens, für die Lieferung eines Gegenstandes, Werkes u. dgl., aber doch außerordentlich selten für Verpflichtungen, deren Voraussetzung grobe Fahrlässigkeit oder Arglist ist. Kein Kaufmann denkt daran, vom Handlungsdiener Sicherstellung für Veruntreuungen zu verlangen; kein Dienstherr oder Arbeitgeber verlangt etwas ähnliches vom Dienstboten oder Arbeiter; der Verkehr würde sich Fesseln anlegen, die geradezu unerträglich wären. Nur der Staat und die öffentliche Unternehmung will für alle Zufälligkeiten Deckung haben und tritt damit in Widerspruch mit den übrigen Gewohnheiten des Verkehrslebens.

Man kann nun freilich einwenden: warum soll sich die öffentliche Unternehmung diese Deckung nicht verschaffen, wenn sie diese haben kann; die Stellungen, die hier geboten werden, sind so gut bezahlt, daß der Angestellte die Sicherheit gerne beibringt. Die Behauptung, daß die Beamten und Angestellten der Eisen-

bahngesellschaften besser besoldet seien als diejenigen in Privatgeschäften, die keine Sicherstellung verlangen, ist unrichtig. Die Erfahrung zeigt auch, daß die Angestellten gar oft die größte Mühe haben, die Sicherstellung aufzubringen. Wäre die Behauptung richtig, so müßte man die Realkaution zur Regel machen. Dies wäre aber geradezu unmöglich, und zwar — glücklicherweise — im eigenen Interesse der Eisenbahn, da sie sich bei der Auswahl der Angestellten Schranken setzen müßte, die oft die tüchtigsten Leute ausschlössen. Man ist deshalb genötigt, die Personalkaution anzunehmen, und es ist Thatsache, daß diese Sicherstellung die Regel bildet.

Ist das System der Sicherstellung, wie es von den Eisenbahnen praktiziert wird, an und für sich im Widerspruch mit den allgemeinen Regeln des Verkehrslebens, so wird es nun mit der Annahme der Personalkaution erst recht schief.

In der Sittenlehre und im Recht gilt als Regel, daß für grobe Fahrlässigkeit und Arglist der Schuldige zu haften habe. Kann der Schuldige den Schaden nicht ersetzen, so hat ihn derjenige zu tragen, der ihn in seinen Dienst genommen hat. Mit der Annahme der Personalkaution verläßt der Staat und die öffentliche Unternehmung diese Grundsätze und verlangt, daß unschuldige Dritte für den Schaden aufkommen sollen.

Das System dieser Kautionspflicht leidet aber auch sonst an großen Mängeln.

a) Es ist ganz unmöglich, von den Angestellten Sicherstellung in einer solchen Höhe zu verlangen, die dem Maße der Verantwortlichkeit entspräche. Wenn z. B. von einem Lokomotivführer eine Kaution von Fr. 2000, von einem Weichenwärter eine solche von Fr. 1000 verlangt werden kann, so ist von einer annähernden Deckung für eine mögliche Schädigung selbstverständlich keine Rede. Die Deckung ist somit gar nicht vorhanden.

b. Es ist nicht einmal immer Deckung für diejenige Summe vorhanden, für welche die Sicherstellung zu leisten ist. Dies hängt mit der Personalkaution zusammen, die ja die Regel bildet. Die Bürgen unserer Angestellten wohnen zerstreut in der ganzen Schweiz. Wer soll bei Eingehung der Bürgschaft mit Sicherheit angeben, daß der Bürge habhaft ist, wer während der Dauer des Verhältnisses auf Änderungen aufmerksam machen und wer überhaupt diese Fragen richtig entscheiden können?

c. Will die öffentliche Unternehmung die Bürgen belangen, so sind sofort hundert Schwierigkeiten vorhanden. Gar oft sind Prozesse zu führen, und mit ganzem oder halbem Erfolg werden gegen die Klage Einreden erhoben, namentlich diejenige der mangelhaften Aufsicht und des mangelnden Beweises, daß sich gerade ein bestimmter Beamte eine Unregelmäßigkeit habe zu schulden kommen lassen. Hiebei ist an die Fälle zu denken, wo eine Kasse gleichzeitig von zwei und mehr Beamten geführt werden muß. Auch der unbefangene Richter kann sich dem Drucke nicht entziehen, den das grundsätzlich unrichtige System der Sicherstellung auf jedermann ausübt.

d. Das System der Personalbürgschaft führt zu einer großen Arbeit. Die Einforderung der Kautionen und namentlich die Aufsicht über die geleisteten Bürgschaften, die durchaus notwendig ist, wenn das Institut noch einen Wert haben soll, zwingt die Eisenbahnverwaltung, über jeden Bürgen genaue Erkundigungen einzuziehen, und zwar nicht etwa bloß bei der Eingehung der Bürgschaft, sondern wiederholt in gewissen Zeiträumen.

e. Die Verkehrtheit dieses Kautionssystems und alle seine Nachteile haben nun naturgemäß zu einer Einrichtung geführt, durch die das Mangelhafte erst ganz in volles Licht gesetzt wird.

Zuerst bildeten sich beim Staate und später bei der öffentlichen Unternehmung die Bürgschaftsgenossenschaften. Die Angestellten, die Mühe hatten, die Bürgen zu finden, und wohl auch hie und da für die Bürgschaftsleistung Provisionen u. s. w. bezahlen mußten, vereinigten sich zu einer Genossenschaft, um den Forderungen ihres Dienstherrn leichter entsprechen zu können.

Der Staat und die öffentliche Unternehmung fragten nicht, ob eine solche Bürgschaftsleistung angemessen sei; der fiskalische Gedanke war mächtiger, und man konnte sich mit der neuen Einrichtung um so leichter

befreunden, als sie ja sowohl für die Kontrolle, als für die eigentliche Sicherheit Vorteile bot. Es ist ganz augenscheinlich, daß diese Einrichtung nur aus der Not der Angestellten hervorgegangen ist. Die öffentliche Unternehmung ist im eigenen Interesse gezwungen, sich für die Sicherstellung mit der Personalbürgschaft zu begnügen. Nun kommt zum Schlusse der größte Fehler: Die öffentliche Unternehmung läßt sich die Sicherstellung des einzelnen Angestellten durch die Gesamtheit oder die Mehrzahl ihrer Angestellten leisten. Das Unrichtige und Schiefe, das vom grundsätzlichen Standpunkte aus überhaupt in der Personalkaution liegt, könnte nicht schlagender zum Ausdruck gelangen. Die reiche Aktiengesellschaft wählt zwar durch ihre obersten Organe sämtliche Angestellten, legt aber die Verluste und Einbußen, die aus einer unglücklichen Wahl herrühren, auf diejenigen Angestellten, die an diesen Geschäftszufällen gar keine Schuld tragen. Man schafft mit einer solchen Einrichtung einen ganz unnatürlichen Gegensatz zwischen der öffentlichen Unternehmung und der Großzahl ihrer Angestellten. Mag dieser für gewöhnliche Verhältnisse ohne besondere Bedeutung sein, so könnte er es immerhin werden, und dies um so eher, als die obersten Organe der öffentlichen Unternehmung, Verwaltungsrat und Direktion, nicht kautionspflichtig sind und auch die Schicksale dieser Bürgschaftsvereine nicht mitzutragen haben.

Der Gedanke, daß sich unsere Gesellschaft für jährliche Verluste von einigen hundert oder höchstens einigen tausend Franken an die schuldfreien Beamten und Angestellten halten solle, hat etwas Drückendes. Übrigens steht auch bei diesem Institute die Sicherheit für die Gesellschaft keineswegs so fest. Es enthält zwar Art. 11 der Vorschriften über die Bürgschaftsgenossenschaft der Gotthardbahngesellschaft die Bestimmung, daß die Direktion endgültig entscheide, ob die Genossenschaft für einen Verlust aufzukommen habe; dieser Artikel wäre aber rechtlich kaum haltbar.

II.

Die Erfahrungen von 1882/1893.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, welche große Arbeit unsere Kautionseinrichtungen mit sich bringen. Nicht bloß bei jedem Eintritt oder Austritt eines Beamten oder Angestellten müssen diese Verhältnisse überwacht und geordnet werden, sondern auch bei jedem Wechsel in den Anstellungsbedingungen und auch sonst während der Anstellungsdauer erfordert dieses Institut eine beständige Kontrolle. Durch die Einführung der Bürgschaftsgenossenschaft ist dieses Geschäft allerdings bedeutend vereinfacht worden, immerhin hat aber die jüngste Revision vom IV. Quartal 1892 noch folgende Resultate ergeben:

Unsere Erkundigungen erstreckten sich über 128 Gemeinden in der Schweiz, in denen 380 Bürgen seßhaft sind. Von diesen Bürgen waren seit unserer Anfrage im Jahre 1891 11 gestorben, 3 wurden als unfähig bezeichnet. Die Antworten der angefragten Gemeindebehörden sind zum größten Teile allgemein gehalten und ohne nähere Angaben über die Vermögensverhältnisse der Bürgen. Für die Hin- und Rückfrankatur der Anfragen und für die Gebühren der Auskunftserteilung wurden Fr. 112. 80 verausgabt.

In der Beilage I geben wir Ihnen sodann eine Übersicht über die Leistungen der Dienstkautionen vom Jahre 1882 an bis Ende 1892. Die Tabelle bedarf keines Kommentars, denn es springt von selbst in die Augen, wie klein das Verhältnis der Realkautionen zu den Personalkautionen (durch Dritte und durch die Bürgschaftsgenossenschaft) ist. Im Gebiete der Personalkautionen geht sodann die Bürgschaft von Drittpersonen in der Bürgschaftsgenossenschaft allmälig auf, und es wird in nicht zu langer Zeit der Hauptteil der Kautionen durch die eigenen Angestellten geleistet sein, m. a. W. das unrichtigste System der Sicherstellung die Herrschaft führen.

Die Beilage II gibt Ihnen eine Übersicht über den Bestand der Dienstkautionen auf den 31. Dezember 1892. Wir hätten eine weitere Tabelle über den Ausgang von Sicherstellungen beifügen können, um den Umfang

der Arbeit, die durch dieses System verursacht wird, noch klarer zur Anschauung zu bringen. Es dürfte indes Tabelle II genügenden Aufschluß geben, da ja die Verteilung der Arbeit auf die einzelnen Jahre von nebensächlicher Bedeutung ist.

Die wichtigste Tabelle legen wir in Beilage III vor. Aus dieser geht nun hervor, wie unbedeutend das finanzielle Resultat des ganzen Institutes ist. Als erfreuliche Thatsache ist hiebei zu erwähnen, daß namentlich in der zweiten Hälfte des angegebenen Zeitraumes Verluste nur selten vorgekommen sind. Es läßt sich dies leicht dadurch erklären, daß wir in den ersten Betriebsjahren, als wir sehr viele Stellen neu zu besetzen hatten, eher Gefahr liefen, nachlässige oder gewissenlose Angestellte in unseren Dienst zu ziehen, als später.

Wir können noch beifügen, daß wir für kleinere Ausstände, wie z. B. für nicht abgelieferte Dienstkleider, nunmehr auch eine gewisse Deckung in den Rückvergütungen besitzen, die beim Austritt eines Angestellten von der Hülfskasse geleistet werden müssen.

III.

Schlußfolgerungen.

Nach unseren grundsätzlichen Erörterungen und Erfahrungen steht es gewiß außer Zweifel, daß wir unser Kautionswesen umgestalten müssen.

Zur Zeit haben alle Angestellten eine Kaution zu leisten, also auch diejenigen, die keine Gelder der Gesellschaft in ihren Händen haben, so z. B. die Beamten der Kanzleien, das Personal des Bahnunterhaltungsdienstes, die Bremser, die Lokomotivführer und -heizer. Man kommt nun unwillkürlich auf den Gedanken, es seien wenigstens alle diese Angestellten von der Kautionspflicht zu befreien. Nun ist aber nicht zu übersehen, daß diese Angestellten, obgleich sie keine Gesellschaftsgelder besitzen, durch Nachlässigkeit oder bösliche Absicht der Gesellschaft einen viel größeren Schaden verursachen können, als Verwalter kleinerer Kassen. Ein Teil derselben hat sehr wertvolle Inventargegenstände zu verwalten, andere können uns sonst in schwerem Grade schädigen. So kann ein nachlässiger Weichenwärter die Gesellschaft um tausende von Franken bringen, während der Einnehmer einer Station bei sorgfältiger Aufsicht Mühe hätte, eine Schädigung von einigen hundert Franken herbeizuführen.

Diese sich in erster Linie aufdringende Lösung erweist sich also bei näherer Prüfung als grundsatzlos, somit als unannehmbar. Sie ist aber auch von einem praktischen Standpunkte aus nicht leicht durchzuführen. Nach einer genauen Aufstellung hätten bei Annahme dieses Systems 200—220 Beamte und Angestellte Kaution zu leisten. Die Bürgschaftsgenossenschaft könnte bei einer so kleinen Zahl von Kautionspflichtigen nicht mehr bestehen, da sie der Natur der Sache nach nur bei einer weit größeren Mitgliederzahl ihren Zweck erfüllen kann. Die Großzahl der 200 Mitglieder würde somit durch eine derartige Reorganisation in schwere Verlegenheit gebracht und zum Teil sogar geschädigt.

Eine zweite Lösung der Frage bestünde in einem System, wonach nur Beamte und Angestellte, denen größere Geldsummen anvertraut werden müssen, zur Kaution angehalten würden. Eine nähere Prüfung zeigt aber auch hier, daß sie die gleichen Fehler aufweist, wie die erste, und daß sie an noch größeren Inkonsequenzen leidet. Es wäre schon schwer, die Summe zu bezeichnen, bei der die Kautionsleistung beginnen soll, und überhaupt schwierig zu bestimmen, wie hohe Geldbeträge von einem Angestellten veruntreut werden können.

Unter diesen Umständen sind wir zur Überzeugung gelangt, daß unser Kautionswesen nicht bloß umzugestalten, sondern ganz aufzuheben sei.

Wir wissen nun wohl, daß einer solchen Auffassung die Praxis der öffentlichen Bankinstitute, die für den Hauptkassier und Wertschriftenverwalter und deren Stellvertreter, beziehungsweise Gehülfen Kautionen verlangen,

entgegengehalten wird; nach unserer Meinung mit Unrecht. Was vom grundsätzlichen Standpunkt aus bei den Eisenbahnen schief und falsch ist, ist es auch bei den Bankinstituten. Welche Bedeutung sollen übrigens bei Kassen, die Bestände von einigen hunderttausend Franken aufweisen können, oder bei Wertschriftenverwaltungen, die Bestände von 20 und mehr Millionen Franken erzeigen, Kautionen von höchstens Fr. 30,000, 20,000 und 10,000 haben, namentlich wenn deren größerer Teil in Bürgschaften besteht?

Weit wichtiger ist für eine Eisenbahngesellschaft die größte Sorgfalt bei der Besetzung der verantwortungsvollen Stellen und die beständige Aufsicht und Kontrolle. Wir werden diesen Punkt wie bisanhin fest im Auge behalten.

In Anwendung des Art. 45, Ziffer 16 der Statuten beantragen wir Ihnen, es möchte im Sinne unserer Ausführungen das System der Kautionsleistungen sämtlicher Beamten und Angestellten, wie es im Geschäftsberichte über das Jahr 1881 näher charakterisiert worden ist, aufgehoben werden. Wir bitten Sie nur um eine grundsätzliche Entscheidung, da die Ausführung Ihrer Schlußnahme hernach Sache der Direktion sein wird.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer wahren Hochachtung.

Namens der Direktion:

S. Stoffel.

3 Beilagen (siehe hienach).

Beilage I.

Leistungen von Dienstkautionen.

Jahr	Personalkautionen (durch Dritte)		Realkautionen		Soldabzüge		Bürgschafts-genossenschaft		Titelaustausche	
	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag	Anzahl	Betrag
		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.
1882	539	811,000	62	101,500	189	137,000	—	—	8	76,500
1883	251	431,500	27	54,000	122	121,000	—	—	2	8,500
1884	100	181,000	7	61,000	60	64,000	—	—	8	52,500
1885	118	207,000	4	5,500	58	53,000	—	—	2	27,500
1886	46	80,000	12	36,500	30	21,500	482	804,000	9	115,000
1887	36	93,000	14	36,000	20	11,500	123	166,500	7	37,500
1888	26	41,500	37	74,500	10	5,500	105	133,000	13	66,000
1889	14	34,000	13	22,500	13	17,000	151	193,500	10	44,500
1890	18	60,000	25	22,000	16	11,000	160	241,000	7	43,000
1891	7	7,500	4	2,000	7	3,500	184	276,000	5	46,000
1892	10	9,500	9	11,500	4	2,500	202	202,500	—	—
	1165	1,956,000	214	427,000	529	447,500	1407	2,016,500	71	517,000

Beilage II.

Bestand der Dienstkautionen
auf 31. Dezember 1892.

	Anzahl	Betrag
Personalkautionen (durch Dritte)	192	Fr. 360,500. —
Realkautionen	72	„ 245,775. —
Soldabzüge	23	„ 8,282. 29
Bürgschaftsgenossenschaft	953	„ 1,420,000. —
	1240	Fr. 2,034,557. 29

Beilage III.

Inanspruchnahme von Dienstkautionen.

N. N., gew. Stationsvorstand in N. November 1882 bis November 1883	Kassadefizit	Fr. 210. 32
	Von N. gedeckt	„ 111. 15
	Netto	Fr. 99. 17
	Zahlung durch Dienstbürgen auf angehobene Betreibung	Fr. 99. 17
	Kosten abzüglich Fr. 4. 47.	
N. N., gew. Stationsvorstand in N. November 1882 bis Juni 1883	Kassadifferenz	Fr. 17. 85
	Dienstbürgen angesucht. Auf Bitte des Bürgen den Betrag abgeschrieben.	
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. März bis April 1883	Rechnung für nicht abgegebene Dienstkleider	Fr. 8. 40
	Zahlung durch Dienstbürgen.	
N. N., gew. Kondukteur. 1883 bis 1887	Rechnung für nicht abgegebene Dienstkleider, Ausrüstungsgegenstände und Supplementsbillette netto	Fr. 34. 20
	Bürgen belangt, aber wegen Aussichtslosigkeit des Eingangs den Betrag abgeschrieben.	
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. 1883 April bis Mai	Kassadefizit	Fr. 532. 86
	Rechnung für Dienstkleider	„ 25. 50
		Fr. 558. 36
	gedeckt durch Dienstbürgen.	
N. N., gew. Bahnmeister in N. 1883	Hinterhaltung von Lohn- und Rechnungsbeträgen durch Fälschung von Lohnlisten und Rechnungen, zusammen	Fr. 113. 50
	Einhebung des Betrages auf deponiertem Kassaschein.	
N. N., gew. Stationsvorstand in N. Juni 1883	Kassadefizit	Fr. 384. 38
	gedeckt durch den Dienstbürgen N.	

N. N., gew. Einnehmer in N.	Kassadefizit	Fr. 2310. 97
	reduziert durch Rückhaltung von Gehaltsbeträgen, Auszahlungsprovisionen ꝛc. auf	Fr. 1099. 37
	Rechnung für Dienstkleider	„ 20. 10
Mai 1883 bis Mai 1886	Total	Fr. 1119. 47
	Mit den Dienstbürgen prozessiert und schließlich eine Vergleichssumme acceptiert von Fr. 800. —.	
	Nach Abzug der Kosten erhalten . . .	Fr. 362. 90

N. N., gew. Stationsgehülfe in N.	Kassadefizit	Fr. 753. 27
	Rechnung für Dienstkleider ꝛc. . . .	„ 59. 10
		Fr. 812. 37
	gedeckt durch Gehalt und Auszahlungsprovisionen	„ 125. 15
Mai 1883 bis Februar 1886	Netto	Fr. 687. 22
	Nach gewaltetem Prozeß zahlen Dienstbürgen eine Vergleichssumme von	Fr. 200. —
	Betrag der Kosten	„ 207. 65
	Negatives Ergebnis	Fr. 7. 65

N. N., gew. Rechnungsführer der Krankenkasse N. 1882 bis 1883	Kassamanko	Fr. 960. 70
	Deckung durch Realkaution 1 Obligation von	Fr. 1000. —

N. N., gew. Bahnarbeiter September 1883	Barkaution (Soldabzüge)	Fr. 52. 50
	wurden verwendet zur Deckung einer Anforderung für mitgenommene Inventargegenstände und Dienstkleider.	

N. N., gew. Dienstkleider-Magazinier	Differenzen in den Warenvorräten . .	Fr. 118. 50
	gedeckt durch Lohnguthaben	„ 57. 50
Oktober 1884	Defizit	Fr. 61. —
	bezahlt durch Dienstbürgen.	

N. N., gew. Stationsvorstand in N.	Kassadefizit	Fr. 518. 14
	Rechnung für Dienstkleider	„ —. 85
		Fr. 518. 99
	gedeckt durch Lohnguthaben.	„ 438. 93
1884 August bis November	Netto	Fr. 80. 06
	bezahlt durch Dienstbürgen.	

N. N., gew. Bremser 1885 bis 1886	Rechnung für Dienstkleider (Kaputrock) .	Fr. 37. 50
	Dienstbürgen erfolglos angesucht; abgeschrieben.	

N. N., gew. Stationsvorstand in N. Juni 1887 bis September 1888	Kassadefizit . . . . . . bezahlt durch Dienstbürgen infolge Betreibung.	Fr. 211. 74
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. September 1887 bis Februar 1888	Kassadefizit . . . . . . gedeckt durch Zahlung der Bürgschaftsgenossenschaft.	Fr. 863. 85
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. September 1887 bis April 1888	Kassadefizit . . . . . . gedeckt durch Gehaltsbetreffnis, Auszahlungsprovisionen 2c. . . . . . Netto bezahlt durch Bürgschaftsgenossenschaft.	Fr. 393. 68 „ 79. 65 Fr. 314. 03
N. N., gew. Stationsgehülfe in N. 1888	Rechnung für beschädigten Kaputrock . bezahlt durch Bürgschaftsgenossenschaft.	Fr. 24. 30
N. N., gew. Gepäckexpedient in N. 1891	Kassadifferenz . . . . . . gedeckt durch Zahlung der Bürgschaftsgenossenschaft.	Fr. 18. 10