

Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **32 (1884)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen hiemit den das Jahr 1884 umfassenden zweiunddreissigsten Geschäftsbericht der Direktion über die Verwaltung unseres Unternehmens vorzulegen.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Im Berichtsjahr sind keine das Eisenbahnwesen betreffenden Bundesgesetze erlassen worden.

Das Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1883 haben wir im vorjährigen Bericht besprochen. Nachdem dieses Gesetz am 15. April 1884 in Kraft getreten war, ordnete das Eisenbahndepartement in Vollziehung der Übergangsbestimmungen desselben eine Untersuchung der Rechnungen und Geschäftsberichte unserer Gesellschaft seit ihrem Bestehen an, und wir betrachteten es als unsere Pflicht, dem damit betrauten Controlingenieur allen gewünschten Aufschluss zu ertheilen. Wir waren dann aber etwas erstaunt, ein Verzeichniss beanstandeter Rechnungsposten zu erhalten, welche wir kaum hoffen durften auf aussergerichtlichem Wege erledigen zu können. In der That blieb auch eine erste Konferenz, die am 18. September 1884 stattfand, ganz resultatlos.

Jenes Verzeichniss umfasste mehr als 200 verschiedene Positionen, von denen einzelne sich freilich nur als vorläufige Notirungen darstellten und welche unter folgenden Titeln betruhen:

1. Gründungskosten	Fr.	1,258,674. 11
2. Geldbeschaffungskosten	„	1,454,611. 44
3. Bau- und Verwaltungskosten	„	3,885,429. 19
4. Untergegangene Bauwerthe	„	2,178,620. —
5. Betriebsinventar	„	1,154,552. 18
6. Verschiedenes	„	108,551. 80
Zu diesen	Fr.	10,040,438. 72
kamen ferner hinzu die auf die Moratoriumslinien bereits verwendeten	„	3,253,837. 27
die Gotthardbahnsubvention	„	4,260,000. —
die Kursverluste auf dem Anleihen von 160 Millionen Franken laut Bilanz vom 31. Dezember 1883	„	13,752,054. 40
Total	Fr.	31,306,330. 39

Mit Zustimmung des Eisenbahndepartements behandelten wir nun diese verschiedenartigen Forderungen in einer schriftlichen Eingabe, in welcher wir uns bemühten, jeder im Gesetz begründeten Zumuthung gerecht zu werden, und wobei wir zu folgenden Propositionen gelangten:

1. Die Abschreibung der als Gründungskosten bezeichneten Ausgaben von Fr. 1,258,674. 11, hauptsächlich vom Erwerb der Nationalbahn hergeleitet, mussten wir gänzlich bestreiten	Fr. —. —
2. Geldbeschaffungskosten. Auf den angefochtenen diesfälligen Ausgaben von Fr. 1,454,611. 44 wurden zur Abschreibung zugestanden:	
a) Kurs- und Zinsverluste auf noch nicht zurückbezahlten Anleihen der Nordostbahn	Fr. 574,202. 85
b) Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen für Bötzing- und Aargauische Südbahn	„ 718,278. 01
3. Auf den Bau- und Verwaltungskosten von Fr. 3,885,429. 19 wurde eine Abschreibung anerkannt von	„ 1,292,480. 86
wogegen solche mit Bezug auf die an verschiedene Kantone bezahlten Summen für Trace-Änderungen abgelehnt wurde.	„ 548,025. 49
4. Für untergegangene Bauwerthe, alter Bahnhof Zürich und verschiedene andere Objekte, veranschlagt auf Fr. 2,178,620. —, wurden Abschreibungen zugestanden von	„ 525,946. 50
5. Von den am Betriebsinventar verlangten Abschreibungen von Fr. 1,154,552. 18 konnten wir nur einen Betrag anerkennen von	„ 350,325. 22
6. Verschiedenes. Die Abschreibung der unter diesem Titel rubrizirten Ausgaben von Fr. 108,551. 80 mussten wir gänzlich ablehnen	„ —. —
Im Ganzen wurden zur Abschreibung unbedingt zugestanden	Fr. 2,716,778. 07
Die auf die Moratoriumslinien verwendeten Summen erklärten wir zu amortisiren uns bereit, sobald die Nordostbahn der weitem Baupflicht entledigt wäre	
Für die Gotthardbahnsubvention von	Fr. 3,253,837. 27
verlangten wir eine Amortisationsfrist auf Konzessionsdauer, und für die Kursverluste vom Anleihen von 160 Millionen Franken konnte auf die bereits im Gange befindliche Amortisation verwiesen werden.	„ 4,260,000. —
Es wurden also bedingt zur Abschreibung anerkannt	Fr. 7,513,837. 27
und mit den unbedingt anerkannten	„ 2,716,778. 07
	Fr. 10,230,615. 34
Fügt man hinzu die erwähnten Kursverluste	„ 13,752,054. 40
so ergibt sich ein Total von	Fr. 23,982,669. 74

Die weiteren Verhandlungen über die Feststellung der zu amortisirenden Beträge fielen ins laufende Jahr. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements war zu einigen Konzessionen bereit, glaubte aber hinsichts mehrerer bedeutender Posten den Entscheid des Bundesgerichtes vorbehalten zu müssen. Auf Einstellung der Ausgaben für die Moratoriumslinien in die Amortisation wurde bestanden in der Meinung, dass für den Fall, als die Nordostbahn zum Bau einer oder mehrerer dieser Linien verhalten werden sollte, auch die Wiederaufnahme eines entsprechenden Theiles dieser Ausgaben in den Bauconto stattfinden könnte; wir glaubten uns in diesem Sinne dem Begehren des Departements nicht widersetzen zu sollen.

Die Amortisation der Gotthardbahnsubvention innerhalb der festzusetzenden Frist konnten wir ebenfalls kaum verweigern, nachdem die Centralbahn das Gleiche schon zugestanden hatte.

Betreffend die Kursverluste auf dem Anleihen von 160 Millionen Franken anerkannte das Departement das Recht der Nordostbahn, dafür eine 74-jährige Amortisationsfrist anzusprechen, während für die übrigen Posten eine Frist von 16 bis 17 Jahren fixirt werden müsste. Das Departement setzte Werth darauf, dass für beide Beträge eine einheitliche Amortisationsfrist angenommen werde, und berechnete dafür eine mittlere Dauer von 28 Jahren, welche jedoch mit Rücksicht auf die Verpflichtungen der Nordostbahn gegenüber den am Moratorium beteiligten Landesgegenden abzukürzen und auf 24 Jahre festzusetzen sei. Da das Gesetz sich nicht klar darüber ausspricht, ob auch der Streit über die Fristen für die Amortisation dem Entscheide des Bundesgerichtes unterstellt werden könnte, und da im Streitfall eine weitere Verkürzung der Frist für die im Obligationenrecht, § 656, 7 nicht genannten Posten als möglich denkbar wäre, so schien es uns, die einheitliche Frist dürfe als Basis acceptirt werden, insofern als weitere Kompensation für den Verzicht auf die 74 Jahre die Zusicherung gegeben werde, dass auch im Falle einer Konversion des betreffenden Anleihens während der Dauer der 24 Jahre die Tilgung der Kursverluste nicht sofort verlangt, sondern gleichwohl auf alle 24 Jahre vertheilt werde. Nachdem dies zugestanden wurde, glaubten wir damit das Interesse der Nordostbahn hinlänglich gewahrt, und es erschien uns auch nicht angezeigt, gegen die Beschleunigung der Amortisation auf 24 Jahre Einsprache zu erheben.

Es blieb noch die Frage übrig, ob nach der Ansicht des Departements mehrere bedeutende Posten, wie z. B. die an die Kantone Aargau, Luzern, Zug und Baselland für Bewilligung nachträglicher Änderung der ursprünglichen Konzessionsbedingungen bezahlten Summen (ungefähr Fr. 1,065,000), ferner die grundsätzliche Frage betreffend untergegangene Bauwerthe und Gründungskosten, was die Abschreibung betrifft, dem Entscheide des Bundesgerichtes unterworfen werden sollen. Die Nordostbahn hätte diese Punkte nicht allein vor den Richter bringen können, ohne auch zugleich alle übrigen Differenzen, in welchen sie einen günstigen Entscheid hätte erwarten dürfen, dem nämlichen Forum vorzulegen, und es wäre daraus ein langwieriger Prozess entstanden, den wir um so mehr zu vermeiden suchten, als alle übrigen Bahnen sich mit dem Departement zu vergleichen trachteten, und uns auch aus andern Gründen eine rasche Erledigung wünschbar schien. Wir proponirten daher dem Departement die Erhöhung der zu amortisirenden Summe auf 25 Millionen, sofern damit alle weiteren Differenzen als beseitigt betrachtet werden könnten. Das Departement ging auf diesen Vorschlag ein, indem es die Amortisationsfrist auf 24 Jahre festsetzte.

Der Verwaltungsrath billigte unser Vorgehen, indem er sich ebenfalls für gütliche Beilegung aussprach. Es kam in Folge dessen die Übereinkunft zu Stande, die wir hier wörtlich folgen lassen.

„Protokoll

über die Verhandlungen betreffend die Bereinigung des Baucontos der Schweizerischen Nordostbahn.

In Vollziehung der in Ziffer 1 der Übergangsbestimmungen zum Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883^o enthaltenen Vorschriften ist das schweizerische Eisenbahndepartement mit der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn in Unterhandlung getreten, um auf dem Wege gütlicher Verständigung den Gesamtbetrag der Kosten zu ermitteln, welche gemäss Art. 2 des genannten Gesetzes unter den Aktiven der Bilanz verrechnet werden dürfen.

Zu diesem Ende sind

der Vorsteher des Eisenbahndepartements, Herr Bundesrath Welti,

und als Abgeordnete der Nordostbahn die Herren Präsident Studer und Direktor Russenberger
zusammengetreten, und es haben sich dieselben unter beidseitigem Vorbehalt höherer Genehmigung über die nachfolgenden Punkte gütlich verständigt.

„Art. 1.

Die Verhandlungen hatten zum Gegenstand die nachfolgenden, in den Aktiven der Bilanz von 1883 stehenden Conti:

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Auf den Bau verwendete Kapitalien.						
I. Nordostbahnlilien.						
<i>a) Stammnetz:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung	66,456,048	45				
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1883	32,441	81	66,488,490	26		
<i>b) Neue Linien:</i>						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung	48,141,265	63				
2. Ab: Nettoeinnahmen im Jahr 1883	4,706	39	48,136,559	24		
<i>c) Erwerb der Schweizerischen Nationalbahn (einschliesslich Baureserve für Instandstellung der Bahn)</i>			5,500,000	—	120,125,049	50
II. Transportmaterial und Werkstätten.						
1. Betrag der Bauausgaben laut vorjähriger Rechnung			28,668,383	80		
2. Betrag der Bauausgaben im Jahr 1883			22,041	07	28,690,424	87
III. Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen.						
<i>a) Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern:</i>						
1. Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn	6,000,000	—				
2. Für den Kanton Zug geleistete Einzahlungen	800,000	—				
3. Einlösung der gekündigten Obligationen	2,826,000	—	9,626,000	—		
<i>b) Bötztbergbahn:</i>						
Betrag der bis Ende vorigen Jahres geleisteten Einzahlungen	12,194,361	35				
Ab: Häftiger Anteil an den Einnahmen der Baurechnung pro 1883	1,220	62	12,193,140	73		
<i>c) Aargauische Südbahn:</i>						
Betrag der bis Ende 1883 geleisteten Einzahlungen			6,100,000	—		
<i>d) Eisenbahnlinie Koblenz-Stein:</i>						
Betrag der geleisteten Einzahlungen			45,174	39		
<i>e) Eisenbahnlinie Wohlen-Bremgarten:</i>						
Betrag der geleisteten Einzahlungen			500,000	—		
<i>f) Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil:</i>						
1. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Aktienkapital	500,000	—				
2. Betrag der geleisteten Einzahlungen auf das Obligationenkapital						
Obligationenkapital					Fr. 1,120,000. —	
Ab: Rückzahlung per 31. Dezember 1883	1,100,000	—	1,600,000	—		
<i>g) Eisenbahnlinie Sulgen-Bischofszell-Gossau:</i>						
Einbezahltes Beteiligungskapital der Nordostbahn			300,000	—	30,364,315	12
IV. Gotthardbahn-Subvention						
					4,260,000	—
					183,439,789	49
B. Liquidations-Rechnung.						
Kapitalbeschaffung des 160 Millionen Anleihe I. Hypothek:						
<i>a) Kursverluste auf den Einzahlungen der I. Emission von 68 Millionen Franken à 4¹/₂ %</i>						
	12,871,554	40				
<i>b) Kursverluste auf den Einzahlungen der II. Emission von 17 Millionen Franken à 4¹/₂ %</i>						
	1,600,000	—				
	14,471,554	40				
<i>c) Kursverluste auf der antizipierten Einzahlung von Fr. 2,090,500 im Jahre 1883 auf die I. Emission von 68 Millionen à 4¹/₂ %</i>						
	430,500	—	14,902,054	40		
Hievon ab:						
<i>a) Amortisation der im Jahr 1879 verrechneten Spezialkommission laut Art. 8 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878</i>						
	500,000	—				
<i>b) I.—V. Amortisationsquote pro 1879/83 (1. Februar 1880/84)</i>						
	650,000	—	1,150,000	—	13,752,054	40
C. Betriebs- u. verfügbare Kapitalien						
					3,658,156	11
Summa					200,850,000	—

„Art. 2.

Die Verwaltung der Nordostbahn anerkennt die in Art. 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 begründete Verpflichtung:

- I. Fr. 696,467. 45 Emissionsverluste auf dem Aktienkapital aus dem Bauconto auszuschneiden;
- II. Die nachstehenden weiteren Posten im Gesamtbetrage von 25 Millionen Franken gemäss Art. 4 aus den Aktiven der Bilanz zu entfernen:
 - a) Fr. 2,927,648. 76 Verwendungen, mit welchen der Bauconto des Stammnetzes und der Rollmaterialconto belastet sind;
 - b) „ 3,253,837. 27 als Betrag der auf die zurückgestellten Linien gemachten Verwendungen;
 - c) „ 503,926. 78 aus dem Conto über die Betheiligung am Bötzbahnbahnunternehmen;
 - d) „ 302,532. 79 aus dem Conto über die Betheiligung an der Aargauischen Südbahn;
 - e) „ 4,260,000. — Betrag der Gotthardbahnsubvention und endlich
 - f) „ 13,752,054. 40 Betrag der Liquidationsrechnung.

Fr. 25,000,000. — Total wie oben.

„Art. 3.

In Bezug auf die in Art. 2, Ziffer II, lit. b aufgeführte Summe von Fr. 3,253,837. 27 Cts. wird für den Fall, dass die Nordostbahn die im Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 bezeichneten Linien oder einzelne derselben zur Ausführung bringt, eine Verständigung, und wenn nöthig der bundesgerichtliche Entscheid über die Frage vorbehalten, mit welchem Betrag der bisherigen Verwendungen der Bauconto wieder belastet werden soll.

„Art. 4.

In Anwendung des letzten Absatzes von Art. 4 des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 wird bestimmt, dass die gemäss Art. 2, Ziffer I dieses Protokolls aus dem Bauconto zu stellenden Emissionsverluste auf dem Aktienkapital (Fr. 696,467. 45 Cts.) in den künftigen Bilanzen unter der Rubrik „Emissionsverluste auf den Aktien“ eingetragen werden.

Die im Art. 2 unter Ziffer II aufgeführten Posten sind in nachstehender Weise zu amortisiren.

Nach Art. 4 des Gesetzes hat die Nordostbahngesellschaft für die Amortisation der Kursverluste im Betrage von Fr. 13,752,054. 40 Cts. eine nach der Anleiensdauer bemessene Frist von 74 Jahren zu beanspruchen, und die nach derselben Gesetzesbestimmung für die Tilgung der weiteren Fr. 11,247,945. 60 Cts. von dem Bundesrath zu bestimmende Frist belauft sich nach dem allgemein angenommenen Masstab auf 16 bis 17 Jahre. Im Hinblick auf die Verpflichtungen der Nordostbahn zum Bau und Betrieb der in Art. 3 dieses Vertrages erwähnten Linien ist aber die Amortisation zu beschleunigen, und es wird daher die Dauer derselben für die Gesamtsumme von 25 Millionen Franken hiemit auf 24 Jahre festgesetzt.

Die Nordostbahn verpflichtet sich, während dieser Zeit und zwar zum ersten Mal auf Rechnung des Jahres 1884 aus den Betriebseinnahmen jährlich die feste Summe von Fr. 1,040,000 oder nach ihrer Wahl Fr. 600,000 mit Zuschlag von 4,5⁰/₁₀₀ der jeweiligen Summe der vorangegangenen Jahreszahlungen zur Abzahlung an ihre Obligationenschuld oder zur Bildung eines entsprechenden Amortisationsfonds zu verwenden.

Sollte im Laufe der 24 Jahre die Nordostbahn für zweckmässig finden, von dem einen der obengenannten Amortisationssysteme zum andern überzugehen, so wird der Bundesrath im Benehmen mit der Gesellschaft die nach dem dannzumaligen Stande der Amortisation erforderlichen neuen Ziffern der festen Quote oder der Annuität in der Weise bestimmen, dass dadurch die Amortisation von 25 Millionen Franken in 24 Jahren nicht alterirt wird.

Wenn im Verlaufe der mit 1. Januar 1884 beginnenden Amortisationsfrist bei Feststellung der Jahresrechnungen, sei es in Folge von Konversion der bestehenden, sei es durch Aufnahme neuer Anleihen oder aus irgend einem andern Grunde sich neue zu amortisirende Posten ergeben, so werden die Beträge dieser Posten der obigen Summe von 25 Millionen Franken beigelegt und nebst der letztern mittelst Fortsetzung der hier vereinbarten jährlichen Amortisationsleistungen über die 24 Jahre hinaus abgeschrieben.

In gleicher Weise verlängert sich die Amortisation, falls die Nordostbahn in einzelnen Jahren mit ihren Amortisationsleistungen im Rückstand bleiben sollte.

Hinwieder bleiben die Bestimmungen der gegenwärtigen Verständigung auch in dem Falle unverändert in Kraft, wenn Anleihen, von welchen Kursverluste in der zu amortisirenden Summe enthalten sind, vor Ablauf ihrer Dauer (Gesetz vom 21. Dezember 1883, Art. 4, alinea 3) zurückbezahlt oder konvertirt werden.

Mit dem Zeitpunkt dagegen, in welchem die Nordostbahn gemäss dem Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 zum Bau einer oder mehrerer Linien verhalten werden sollte, wird ihr die Befugniss eingeräumt, eine angemessene Verminderung der festgesetzten Verpflichtungen zu beanspruchen. Eine entsprechende Modifikation des Amortisationsplans hat auch in dem Fall stattzufinden, wenn auf gütlichem Wege zwischen den Betheiligten eine Umänderung der bestehenden Bauverpflichtungen herbeigeführt werden sollte.

„Art. 5.

In Folge der in den vorstehenden Artikeln festgesetzten Verständigung wird die Verwaltung der Nordostbahn die im Art. 1 bezeichneten Aktivposten der Bilanz pro Ende 1883 in die Eingangsbilanz des Jahres 1884 folgendermassen vortragen:

Fr. 115,089,454. 39	auf den Bau der Nordostbahnlinien verwendete Kapitalien;	
„ 22,052,261. 21	Rollmaterialconto;	
„ 1,921,045. 44	Werkzeug- und Mobiliarconto;	
„ 29,512,681. 16	Betheiligung an andern Unternehmungen, nämlich:	
	Zürich-Zug-Luzern	Fr. 9,626,000. —
	Bötzbergbahn	„ 11,689,213. 95
	Aargauische Südbahn	„ 5,797,467. 21
	Wohlen-Bremgarten	„ 500,000. —
	Effretikon-Hinweil	„ 1,600,000. —
	Sulgen-Gossau	„ 300,000. —
„ 696,467. 45	Emissionsverluste auf dem Aktienkapital;	
„ 2,961,810. 17	Conto der Nebengeschäfte;	
„ 25,000,000. —	zu amortisirende Verwendungen;	
„ 3,616,280. 18	Betriebs- und verfügbare Kapitalien.	
<hr/>		
Fr. 200,850,000. —		

Die Nordostbahn wird dem Eisenbahndepartement ein mit den Angaben der Erstellungskosten versehenes Inventar des Rollmaterials, sowie eine übersichtliche Zusammenstellung der Werkzeuge und Geräthschaften unter Angabe des Inventarwerthes zustellen.

Bern, }
Zürich, } 8. April 1885.

Der Vorsteher des schweizerischen Eisenbahndepartements: Für die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:
Welti. Studer.

Die in vorstehendem Protokoll enthaltene gütliche Verständigung wird genehmigt.

Zürich, den 8. April 1885.

Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. Römer.

Der Sekretär:

Dr. Hürlimann.

Der schweizerische Bundesrath

ertheilt dem vorstehenden Protokoll die vorbehaltene Genehmigung.

Bern, den 14. April 1885.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes:

Für den Bundespräsidenten: Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Welti.

Ringier.“

Laut Art. 4 dieser Vereinbarung hat die Nordostbahn die Wahl, die Amortisation der 25 Millionen Franken entweder durch eine feste jährliche Summe von Fr. 1,040,000 oder durch eine Annuität von Fr. 600,000 mit Zuschlag der dadurch ersparten Zinse zu $4\frac{1}{2}\%$ zu bewerkstelligen. Das erstere Verfahren belastet die Betriebsrechnung während der ersten Jahre etwas stärker als in der Folge, während das zweite die Amortisationslast auf die 24 Jahre ziemlich gleichmässig vertheilt. Wäre die Nordostbahn in normalen Verhältnissen, so würde das Letztere vorzuziehen sein. So lang aber die Verhältnisse hinsichtlich der Moratoriumslinien sich nicht besser abgeklärt haben, werden allfällige Einnahmenüberschüsse am zweckmässigsten zur Rückzahlung von Schulden verwendet, und da nun die Amortisationen geordnet sind, so empfiehlt es sich, keine ausserordentlichen Abschreibungen mehr zu beschliessen, sondern in dem vorgeschriebenen Rahmen zu verbleiben. Der Verwaltungsrath hat daher beschlossen, für das Jahr 1884 die Amortisationsquote von Fr. 1,040,000 in Rechnung zu stellen. Sollten die Verhältnisse sich ändern, sei es, dass die Dividendenzahlung freigegeben würde, sei es, dass die Überschüsse für diese Quote nicht mehr ausreichen sollten, so ist durch Art. 4 des Protokolls jederzeit die Möglichkeit gegeben, zum andern System überzugehen.

Im einen wie im andern Falle wird jedoch der Amortisationsplan unseres Hypothekendarlehens, welcher den Obligationen der bisherigen drei Emissionen desselben begedruckt ist, durch das neue Verfahren nicht alterirt. Die darin vorgeschriebene Zahl von Obligationen dieser Emissionen muss jährlich ausgelost und zurückbezahlt werden, selbstverständlich unter dem Vorbehalt, diese Zahl nach Konvenienz der Nordostbahn zu erhöhen. Die ausgelosten und zurückbezahlten Beträge fallen auf Rechnung der durch das Protokoll festgesetzten Jahresquote.

Bei der Behandlung des Budgets der eidgenössischen Staatsrechnung für 1882 hat die Bundesversammlung folgendes Postulat angenommen:

„Der Bundesrath wird eingeladen, die Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, ihre Rechnungsstellung gegenüber dem Bund nach einheitlichen Grundsätzen und in gleichförmiger Weise zu gestalten.“

Mit Kreisschreiben vom 2. Januar 1882 machte das Eisenbahndepartement den Bahnen hievon Mittheilung mit der Einladung, sich über die Hindernisse auszusprechen, welche der Einführung des Schema's der eidgenössischen Eisenbahnstatistik auch in die interne Buchführung entgegenstehen, wobei dasselbe anerkannte, dass die bisher von den Bahnunternehmungen dem Departement jährlich gelieferten Angaben genügend seien, um die entsprechenden Kolumnen des statistischen Formulars auszufüllen. In unserer Antwort erklärten wir uns bereit, dem statistischen Bureau auch ferner alle diejenigen Angaben zu liefern, die dasselbe für das einheitliche Schema bedürfe, womit der

Forderung des Postulats: gleichförmiger Rechnungsweise gegenüber dem Bund entsprochen sei. Wir machten aber zugleich auf die Schwierigkeiten aufmerksam, die mit jeder durchgreifenden Änderung im Schema der internen Buchführung verbunden wäre, insofern eine solche die Vergleichung mit frühern Jahresrechnungen erschwere und selbst Störungen in der Dienstorganisation bewirken könne. Da auch andere Bahnunternehmungen sich in dieser Beziehung ablehnend verhielten, so blieb die Angelegenheit einstweilen auf sich beruhen, bis nach Erlass des Gesetzes vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Mit Kreisschreiben vom 20. August/1. September 1884 übermittelte das Eisenbahndepartement den Bahnverwaltungen den Entwurf einer Verordnung über Vorlage und Form der Rechnungen und Bilanzen der Eisenbahngesellschaften zur Prüfung und Vernehmlassung. Wir wiederholten unsere frühern Bedenken und bestritten auch die in keinem Gesetz begründete Kompetenz der Bundesbehörden, auf dem Wege der Verordnung Vorschriften über die innern Angelegenheiten der Bahnen zu erlassen. Gleichwohl anerkannten wir die Wünschbarkeit eines einheitlichen Verfahrens der schweizerischen Bahnen und erklärten uns bereit, auf dem Wege der Verständigung zu einem solchen Hand zu bieten.

Nachdem die meisten Bahnverwaltungen sich über den Entwurf geäußert hatten, veranstaltete das Eisenbahndepartement auf den 9. und 10. Oktober eine Konferenz von Abgeordneten derselben, in welcher die Vorlage einlässlich besprochen wurde. Das Resultat dieser Besprechung wurde vom Departement in einem neuen Entwurf niedergelegt, dem abermals der Titel einer Verordnung gegeben wurde. Obgleich derselbe unser bisheriges Rechnungsschema ganz bedeutend umgestaltet, glaubten wir doch im Interesse der Sache keine weitere Opposition aus formalen Gründen mehr machen zu sollen und haben deshalb eine nach diesem neuen Schema aufgestellte Betriebsrechnung für das Jahr 1884 dem gegenwärtigen Geschäftsbericht bereits beigefügt.

Die in unserm letztjährigen Bericht erwähnte Enquête der Bundesbehörden führte zu einem vom 19. Dezember 1884 datirten Bundesbeschluss betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen. Derselbe wurde den Bahnverwaltungen durch Kreisschreiben des Eisenbahndepartements vom 30. gl. M. mitgetheilt zur Vernehmlassung über die Stellung, welche sie zu dessen Forderungen einzunehmen gesonnen seien. Wir gaben dem Verwaltungsrathe hievon Kenntniss und wurden von demselben zu bezüglichlichen Verhandlungen mit den Bundesbehörden im Einvernehmen mit den übrigen Reformtarifbahnen ermächtigt. Unterm 26. März 1885 waren die Reformtarifbahnen in der Lage, sich in gemeinsamer Eingabe an das Eisenbahndepartement über die einzelnen Postulate des Bundesbeschlusses zu äussern, wobei sie einen Theil dieser Postulate als bereits erfüllt bezeichnen zu dürfen glaubten und hinsichtlich anderer zu Verhandlungen im Sinne des Entgegenkommens sich bereit erklärten, während einzelne Postulate abgelehnt werden mussten, weil sie die abermalige Neuberechnung aller Gütertarife erheischen oder fundamentale Grundsätze des Reformsystems verletzen würden. Ergänzend richteten wir, entsprechend der vom Verwaltungsrath erhaltenen Instruktion, am 31. gl. M. noch eine besondere Eingabe an das Eisenbahndepartement, welcher wir zur Kennzeichnung des von den Gesellschaftsorganen eingenommenen prinzipiellen Standpunktes folgende Stellen entnehmen:

„In den Erwägungen des Beschlusses wird betont, dass das gegenwärtige Tarifsysteem der schweizerischen Eisenbahnen von denselben „versuchsweise“ eingeführt worden sei. Es ist dies, soweit es sich um unsere Gesellschaft handelt, nicht richtig, indem das erwähnte Tarifsysteem von uns seiner Zeit definitiv eingeführt worden ist, um die nach der Lage unsers Bahnnetzes unerlässliche und von jeher angestrebte möglichste Übereinstimmung mit dem Tarifsysteem der benachbarten deutschen Bahnen wieder herbeizuführen. Wir legen aus einem doppelten Gesichtspunkt Werth auf Konstatirung dieses Sachverhaltes. Wenn nicht aus dem Wortlaut des Beschlusses selbst, so hat doch aus den Verhandlungen, welche ihm vorangingen, wiederholt die Ansicht durchgeklungen, als gewähre die

definitive Zulassung des neuen Tarifsystems den Bundesbehörden ein Recht, von den Bahnen nach verschiedenen Richtungen Änderungen an den neuen Tarifen, welche für sie mit wesentlichen finanziellen Opfern verbunden wären, ohne Gewährung entsprechender Kompensationen zu beanspruchen; eine solche Auffassung könnten wir, falls sie uns gegenüber geltend gemacht werden wollte, nicht als begründet anerkennen, da wir mit dem neuen Tarifsysteem innert der Schranken unserer Konzessionen geblieben sind und dasselbe durchaus selbständig, ohne erst einer Genehmigung hiefür zu bedürfen, zur Einführung gebracht haben. Des Fernern muss unsere Gesellschaft, nachdem sie dieses System namentlich auch zum Zwecke der Wiederherbeiführung der wünschbaren Übereinstimmung mit dem deutschen Tarifsysteem angenommen hat, einen entscheidenden Werth darauf legen, dass dieser Zweck nicht nachträglich preisgegeben werde, und daher kann sie solchen Änderungen am gegenwärtigen Tarifsysteem nicht zustimmen, welche geeignet wären, die Kombinirbarkeit der beiderseitigen Tarife bedeutend zu erschweren oder gar die Aufrechthaltung der seitherigen Verkehrsvereinbarungen mit den deutschen Nachbarbahnen völlig zu verunmöglichen.

„Bei den Erörterungen über die durch die neuen Tarife geschaffenen Verhältnisse tritt vielfach die Auffassung zu Tage, dass die Bahnverwaltungen aus denselben bedeutende finanzielle Vortheile ziehen. Derartige Behauptungen müssen wir, wenigstens was unsere Unternehmung betrifft, als vollständig irrig bezeichnen. Obwohl die das Tarifsysteem betreffenden Bestimmungen unserer Konzessionen ein gegentheiliges Verhalten gestattet hätten, wurden die neuen Gütertaxen niedriger gehalten als diejenigen der übrigen Reformtarifbahnen, weil die herwärtigen Gesellschaftsorgane sich von dem Streben leiten liessen, die neuen Taxen möglichst günstig für den Verkehr zu gestalten. Deshalb ergeben die neuen Tarife unserer Gesellschaft nach den ihrer Aufstellung vorangegangenen Berechnungen nicht allein keinen Mehrertrag, sondern gegentheils eine erhebliche jährliche Mindereinnahme, die sich durch die uns seither aufgenöthigte Preisgebung des Staffelsystems namentlich bei den die Bötzbahnbahn, die Linie Effretikon-Hinweil und die frühere Ostsektion der Nationalbahn mitbenutzenden Verkehren noch wesentlich vermehrt hat. Unter solchen Umständen betrachten die Gesellschaftsorgane der Nordostbahn es als ihre Pflicht, abermalige Änderungen an den jetzigen Tarifen, welche bedeutende Einnahmenverluste erwarten lassen, abzulehnen, insofern dafür nicht vollentsprechende Kompensationen geboten werden, welche zugleich weder eine Abschwächung des seitherigen Verkehrs, noch abermalige Begehren von Tarifänderungen befürchten lassen.

„Ganz speziell hinsichtlich der angeregten bedeutenden Erweiterung der zweiten Stückgutklasse heben wir hervor, dass die Nordostbahn der mit Einführung des Reformsystems eingetretenen Beschränkung der zweiten Stückgutklasse dadurch von vornherein vollste Rechnung trug, dass sie der erweiterten ersten Stückgutklasse, statt der früheren Grundtaxe von 21 Cts. pro Tonnenkilometer, diejenige der früheren zweiten Klasse, nämlich 17 Cts. pro Tonnenkilometer, unter alleiniger Beifügung der Expeditionsgebühr, gewährte, und dass sie die Grundtaxe der zweiten Stückgutklasse von 17 Cts. auf 13,5 Cts. reduzirte. Daher kann die Nordostbahn an den Erörterungen über Erweiterung der zweiten Stückgutklasse sich nur betheiligen, wenn dieselben von vornherein auf engere Grenzen, als von Ihnen angedeutet wurde, reduzirt werden und ausserdem die Gewährung einer ausreichenden Kompensation für das zu übernehmende Opfer prinzipiell zugestanden wird. Eventuell behalten sich die herwärtigen Gesellschaftsorgane vor, die früheren höheren Stückguttaxen entweder vollständig oder theilweise mittelst Aufstellung einer dritten Stückgutklasse wieder einzuführen.“

Vom Bundesrathe sind gegen die von der Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Juni 1884 festgestellten Gesellschaftsstatuten einige Beanstandungen erhoben, beziehungsweise dem Genehmigungsbeschlusse eine Anzahl von Vorbehalten beigefügt worden, die wir zum Theil als unberechtigt, weil jeder gesetzlichen Grundlage entbehrend, erachten mussten. Wir sahen uns daher veranlasst, dem Bundesrathe gegenüber die Rechte der Gesellschaft in aller

Form zu verwahren und eine bezügliche Bemerkung den Gesellschaftsstatuten beizudrucken. Das Nähere in dieser Angelegenheit ist dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes zu entnehmen.

Das Obergericht des Kantons Zürich hatte es in einem Spezialfalle als nicht ausser Zweifel stehend erachtet, dass die Nordostbahngesellschaft mit Bezug auf die von ihr übernommenen Strecken der vormaligen Schweizerischen Nationalbahn noch Domizil in Winterthur zu nehmen, beziehungsweise den Gerichtsstand daselbst anzuerkennen habe. Wir haben uns deshalb veranlasst gesehen, mit dem Gesuch an den h. Bundesrath zu gelangen, derselbe möchte durch Beschluss konstatiren, dass die in den Konzessionen für die Linie Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen enthaltene Bestimmung, wonach Winterthur als das Gesellschaftsdomizil bezeichnet wird, durch die Übertragung der betreffenden Konzessionen auf die Nordostbahn dahingefallen sei. Der h. Bundesrath hat keinen Anstand genommen, diesem Ansuchen zu entsprechen.

Dem Kanton Zürich haben wir die Staatsbetheiligung bei der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern auf den 31. Dezember 1884 zur Rückzahlung, resp. zur Konversion in 4 $\frac{1}{2}$ -prozentige, nach Ablauf von zwölf Jahren rückzahlbare Obligationen gekündigt; von der Regierung wurde aber die Zulässigkeit dieser Kündigung bestritten. Über Weiteres in dieser Angelegenheit verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrathes.

Die Prozesse mit dem Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn betreffend Verbot der Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1881 und 1882 sind von der ersten Instanz (Bezirksgericht Zürich) unterm 9. Juli, beziehungsweise 4. September 1884, und von der Appellationskammer des Obergerichtes am 30. Dezember gl. J. entschieden worden, von beiden Instanzen im Sinne einer Bestätigung des Verbotes der Dividendenauszahlung. Während aber vom Bezirksgericht in der Motivirung des Urtheiles die Ansicht vertreten wurde, die beabsichtigte Dividendenauszahlung involvire eine rechtswidrige Gefährdung der Gläubigerrechte des genannten Komite, selbst wenn — was erst noch zu untersuchen wäre — die Nordostbahn wirklich in den Jahren 1881 und 1882 Reinerträge in der Höhe der für die Ausrichtung von Dividenden bestimmten Summen erzielt hätte, erklärte die Appellationskammer des Obergerichtes, dass der Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1881 und 1882 in dem von den Generalversammlungen der Aktionäre festgestellten Umfange angesichts der namhaften Abschreibungen und der in denselben liegenden successiven Erstarkung der Nordostbahn ein rechtliches Hinderniss nicht mehr entgegenstehen würde, sofern die Nordostbahn in den beiden genannten Jahren wirklich Reinerträge in dem von ihr berechneten Umfang aufzuweisen hätte; die Appellationskammer erachtete aber solche Reinerträge in Wirklichkeit als nicht vorhanden, so lange die Bilanz der Nordostbahn noch mit „fiktiven“ Werthen belastet sei; als einen solchen fiktiven Werth glaubte sie u. A. ohne Weiteres die Gotthardbahnsubvention im Betrage von Fr. 4,260,000 bezeichnen zu können. Diesfalls wird im Urtheile Folgendes gesagt: „Endlich ist die Gotthardbahnsubvention im Betrage vom Fr. 4,260,000, welche noch voll und ganz „als Aktivum in der Bilanz des Jahres 1883 steht, ganz gewiss kein Aktivum, denn sie kann unmöglich als eine „Verwendung auf den Bau der von der Beklagten betriebenen Eisenbahn angesehen werden, sondern ist, wenigstens „vom rechtlichen Gesichtspunkte aus, nichts Anderes als einẽ Schenkung. Es mögen zwar innere Gründe dafür „sprechen, der Beklagten eine allmälige Amortisation dieses Postens zu gestatten, allein dies hätte eben nur auf dem „Wege der Gesetzgebung geschehen können. Nach den zur Zeit einzig massgebenden Grundsätzen des zürcherischen „Rechtes, womit auch diejenigen des schweizerischen Obligationenrechtes übereinstimmen, muss dagegen dieses durchaus „fiktive Aktivum gänzlich getilgt werden, bevor den Aktionären eine Dividende aus den Betriebseinnahmen ausgerichtet „werden darf.

„Es steht daher fest, dass, selbst abgesehen von weitem, erst durch die beantragte Expertise zu ermittelnden „Posten, die Bilanz des Jahres 1882 noch über 5 Millionen fiktive Aktiven enthält, welche vollständig abgeschrieben „werden müssen, bevor die Aktionäre, wenigstens so lange nicht das neue Gesetz über das „Rechnungswesen der Eisenbahnen in Kraft getreten ist, einen Anspruch auf Dividende „besitzen.“

Gegen die Ausrichtung der von der Generalversammlung der Aktionäre am 30. Juni 1884 für das Jahr 1883 dekretirten Dividende an die Prioritätsaktien ist von dem mehrgenannten Komite ebenfalls gerichtliche Einsprache erhoben worden. Der bezügliche Schriftenwechsel vor erster Instanz ist im Monat April des laufenden Jahres beendet worden; das Urtheil stand aber zur Zeit der Abfassung dieses Berichtes noch aus. Angesichts obiger Motivirung der Appellationskammer des Obergerichtes sollte, nachdem mittlerweile vom h. Bundesrathe auf Grund des Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen die von der Nordostbahn vorzunehmenden Amortisationen festgestellt worden sind, und der bezügliche Amortisationsplan die als Dividenden für die Jahre 1880, 1881, 1882 und 1883 in die Bilanz eingestellten Beträge unberührt lässt, nunmehr ein für die Nordostbahn günstiger Ausgang des pendenten Prozesses erwartet werden dürfen.

In unserm vorjährigen Bericht haben wir Ihnen von der Eröffnung von Unterhandlungen Kenntniss gegeben, die mit den an den sogenannten Moratoriumsverträgen beteiligten Komitees unter Vermittlung des h. Bundesrathes angeknüpft wurden. Wie wir vorausgesehen, nehmen dieselben nur einen langsamen Fortgang, da es Zeit braucht, bis sich ganze Landesgegenden mit dem Gedanken einer Modifikation oder Ablösung derartiger Berechtigungen vertraut machen. Wenn wir auch dies Jahr noch nicht von Resultaten dieser Unterhandlungen berichten können, so glauben wir doch annehmen zu dürfen, dass unsere bisherigen Schritte nicht ganz ohne Wirkung geblieben seien; wir werden unsere diesfälligen Bemühungen fortsetzen.

Inzwischen hat uns der h. Bundesrath mit Rücksicht auf den ihm nach Ablauf des Jahres 1885 obliegenden Entscheid über genügende Erstarbung der Nordostbahn schon am 24. April l. Js. eingeladen, ihm die folgenden Vorlagen zu machen:

- „1. Die Baukostenrechnung für jede der einzelnen Linien unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Preisverhältnisse.
2. Die sowohl für jede der einzelnen Linien besonders herzustellende, als auch unter der Voraussetzung der Erstellung der sämmtlichen verschobenen Linien hinsichtlich der Gesamtheit derselben zu entwerfende Berechnung der muthmasslichen Betriebsergebnisse in Einnahmen und Ausgaben.
3. Die Darstellung der Wirkungen, welche der Betrieb jeder einzelnen der verschobenen Linien sowohl, als der Gesamtheit derselben muthmasslich auf die Betriebsergebnisse des dermaligen Nordostbahnnetzes haben wird.“

Aus dieser Fragestellung, für deren Beantwortung uns Frist bis Ende September l. Js. gegeben ist, glauben wir schliessen zu dürfen, dass der h. Bundesrath den ihm zustehenden Entscheid nur nach reiflicher Prüfung aller darauf Bezug habenden Verhältnisse zu fassen gesonnen ist, und wir sehen daher diesem Entscheide auch mit allem Vertrauen entgegen.