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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 32 (1884)

Artikel: Bericht des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1884

Autor: Römer / Hürlimann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730515

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: 27.12.2025

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

Bericht des Verwaltungsrathes

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

über

seine Geschäftsführung im Jahre 1884.

ZÜRICH
Druck von Orell Füssli & Co.
1885

Tit.!

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahr 1884 Bericht zu erstatten. Der Vollständigkeit halber fügen wir in gewohnter Weise Mittheilungen über das Wichtigste aus den Verhandlungen der Generalversammlung ein.

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

Im Berichtsjahre unterlagen die kleinere Hälfte der Direktion und des Verwaltungsrathes, der Präsident des letztern und die gesammte Revisionskommission der Erneuerungswahl. Alle Stellen wurden wieder mit den bisherigen Inhabern besetzt.

Die Ersatzwahl für ein frei zu wählendes Mitglied des Verwaltungsrathes fiel auf Herrn Gustav Naville, Ingenieur, in Zürich.

Herr Regierungsrath W. Hauser wurde von der zürcherischen Regierung auf eine neue Amtsdauer von drei Jahren als Vertreter des Staates in unser Kollegium abgeordnet.

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

Wir erledigten in 11 Sitzungen 55 Geschäfte. Dazu kamen 16 Präsidialverfügungen.

Die Kontrolkommission versammelte sich fünfmal, die Tarifkommission dreimal, die Büdgetkommission zweimal. Zwei Spezialkommissionen hielten im Ganzen sechs Sitzungen.

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

a) Verwaltungsrath.

Als Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes haben wir Herrn Direktor Stoll, als Präsidenten und Vizepräsidenten der Direktion die Herren H. Studer und Dr. E. Escher auf eine neue Amtsdauer bestätigt.

Entlassungsbegehren machten je eine Ersatzwahl in die Kontrolkommission, in die Rechnungsprüfungskommission der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten und in den Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil nothwendig.

Zur Begutachtung der die Statutenrevision betreffenden Fragen setzten wir eine Spezialkommission von fünf Mitgliedern nieder. Die Thätigkeit der im Jahr 1882 bestellten Spezialkommission betreffend die Erfüllung resp. Ablösung der gestundeten Bauverpflichtungen dauerte während des ganzen Berichtsjahres fort.

Die von einer andern Verwaltung ausgegangene Anregung, dass die sechs grössern schweizerischen Eisenbahngesellschaften allen Mitgliedern ihrer Verwaltungsräthe Jahresfreikarten verabfolgen mögen, wurde von uns mit Rücksicht auf die Konsequenzen einer solchen Ausdehnung des Freikartenwesens und auf die finanzielle Lage unserer Gesellschaft abgelehnt.

b) Übrige Verwaltung.

Wir genehmigten eine neue provisorische Geschäftsvertheilung der Direktion und erhöhten die Gehalte von sechs Beamten.

4. Rechnungswesen. Ausübung der allgemeinen Kontrole.

Anlässlich der Prüfung einer Quartalrechnung sprachen wir der Direktion den Wunsch aus, dass die durch die Jahresrechnung von 1883 geschaffene Reserve von 150,000 Fr. für Instandstellung von Rollmaterial über die davon bereits verwendeten 50,000 Fr. hinaus nicht weiter in Anspruch genommen werde, so lange das Büdget auf den bezüglichen Titeln (IV. 2. c und 3. h des alten Rechnungsschema) nicht erschöpft sei.

Sonst nahmen wir bei Ausübung der periodischen Kontrole über Geschäftsgang und Rechnungswesen keine Erscheinungen wahr, welche unsere besondere Aufmerksamkeit auf sich gezogen hätten.

Die das Jahr 1882 umfassenden Rechnungen der Bötzbergbahn und der Aargauischen Südbahn gaben zu keinen Verhandlungen Anlass, welche der Erwähnung werth wären, und wurden von uns abgenommen.

Über die Rechnungen der Nordostbahn pro 1883 entwickelte sich in unserem Schoosse nur in der Richtung eine Diskussion, ob nicht einzelne in den Antrag betreffend Verwendung des Reinertrages aufgenommene Abschreibungen noch unter die Ausgaben der Betriebsrechnung einzustellen seien. Nachdem diese Frage — in dem von unserem letztjährigen Geschäftsberichte, S. 16, dargestellten Sinne — gelöst war, übermittelten wir Ihnen die Rechnungen ohne Abgabe eines Befundes; dieselben erhielten Ihre Genehmigung.

Der von der Direktion vorgelegte Voranschlag der Betriebsrechnung pro 1884 erzeigte

an Einnahmen	Fr. 14,471,293. — Cts.	(Fr. 1,617,380. 70 Cts.	weniger	als der approximative Rechnungsabschluss von 1883.)
„ Betriebsausgaben netto	„ 6,201,058. — „	(„ 211,103. 89 „	mehr	
„ Reinertrag	„ 300,849. 60 „	(„ 1,689,703. 99 „	weniger	

Es war selbstverständlich, dass die Einnahmen ganz bedeutend unter dem Ergebniss des Jahres 1883, welchem die Landesausstellung und grosse Getreidetransporte von der günstigen 1882er Ernte der östlichen Länder her zu Gute gekommen waren, gehalten werden mussten. Aber es wollte uns scheinen, dass die Ausgaben nicht in richtigem Verhältniss zu den so sehr reduzirten Einnahmen stehen und dass manchenorts die Tendenz, sich wieder etwas behaglicher einzurichten, spürbar sei. Wir waren nicht in der Lage, genau die Ausgabeposten zu bezeichnen, welche sich vermeiden oder vermindern lassen, und beschlossen daher ein allgemeines Postulat, durch welches die Direktion eingeladen wurde, mit allem Nachdruck an den Grundsätzen strenger Sparsamkeit festzuhalten.

Durch die Änderung einiger speziellen Positionen stellte sich der büdgetirte Reinertrag im Ganzen um 70,400 Fr. höher als nach dem Entwurfe der Direktion.

Wie Sie der nachfolgenden Aufstellung über die Differenzen zwischen Voranschlag und Rechnung entnehmen werden, hat sich letztere über Erwarten günstig gestaltet, und zwar fällt der grösste Theil des Mehrertrages auf die Ersparnisse auf den Ausgaben.

	Die Rechnung ergibt ± als der Voranschlag in Aussicht nahm:			
	Fr.	Fr.	Fr.	% d. Budgetansatzes
Einnahmen.				
I. Vom eigenen Netze:				
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:				
1. u. 2. Personen- und Gepäcktransport	– 108,584			2.03
3. u. 4. Pferde-, Vieh- und Gütertransport	+ 100,525			1.33
		– 8,059		0.06
B. Mittelbare Betriebseinnahmen	.	+ 70,101		31.86
II. Aus andern Unternehmungen:				
A. Nettoertrag der Dampfboote:				
1. Auf dem Bodensee	+ 129,375			294.02
2. Auf dem Zürichsee	+ 2,749			4.43
B. Ertrag der Betheiligungskapitalien bei andern Bahnen:		+ 132,124		124.65
1. Zürich-Zug-Luzern	– 30,000			4.89
2. Bötzbergbahn	+ 41,589			10.87
3. Aarg. Südbahn	+ 101,820			108.61
4. Wohlen-Bremgarten	– 355			5.41
5. Effretikon-Wetzikon-Hinweil	—			—
		+ 113,054		9.93
III. Interessen-Konto	.	• 86,497		48.81
		.	+ 220,723	1.52
Ausgaben.				
I. Centralverwaltung	.	+ 2,421		0.82
II. Unterhaltung der Bahn	.	– 404,219		22.29
III. Expeditionsdienst:				
1. Allgemeine Kosten	– 53,501			3.22
2. Personendienst	– 10,938			4.82
3. Güterdienst	– 113,263			11.06
		– 177,702		6.10
IV. Transportdienst:				
1. Allgemeine Kosten	– 6,528			9.65
2. Fahrdienst	– 37,119			3.32
3. Zugkraftskosten	– 162,238			9.26
		– 205,885		7.01
V. Bahntelegraphie		– 2,658		8.30
VI. Verschiedenes		– 5,893		2.93
Brutto-Ausgaben		– 793,936		9.69
Abzüge		+ 43,257		2.18
Netto-Ausgaben		.	– 837,193	13.50
Vorschlag			+ 1,057,916	12.69

Das Baubüdget pro 1884 wurde nach den Anträgen der Direktion festgesetzt. Dabei beschlossen wir in Folge einer Anregung der Revisionskommission, dass mit Rücksicht auf die durch die neuen Rutschungen vom September

1883 verursachten Mehrkosten die budgetirte vierte Rate von 100,000 Fr. für die definitive Station Horgen nicht wie die drei vorangegangenen von der Betriebsrechnung, Titel „Ausbau und neue Anlagen", sondern vom Erneuerungsfond zu tragen sei, da der letztere für solche aussergewöhnliche Naturereignisse dotirt wird und seit 1881 aus diesem Titel über 200,000 Fr. erhalten, aber noch nichts ausgegeben hatte.

Das Regulativ für den Erneuerungsfond vom 1. Juli 1881 war gemäss seinem Dispositiv 6 nach Ablauf von drei Jahren zu revidiren. Dasselbe erwies sich denn auch in mehrfacher Beziehung als der Abänderung bedürftig. Eine grössere Übereinstimmung zwischen unserem Regulativ und dem für die Gemeinschaftsbahnen adoptirten, sowie überhaupt mit den auf den meisten schweizerischen Eisenbahnen geltenden Grundsätzen herstellend, legten wir dem Erneuerungsfond sowohl hinsichtlich der festen Anlagen als des Rollmaterials bedeutend grössere Leistungen als bisher auf. So hat er künftig bei der Einzelnauswechslung wie bei streckenweisem Umbau die Kosten des Materials zu tragen, nicht allein für den Ersatz oder die Abschreibung der ganzen Lokomotiven, Wagen und Schiffe resp. für den Umbau der letztern zwei Kategorien, sondern auch für die Erneuerung einzelner Hauptbestandtheile (Kessel, Feuerbüchsen, Siederöhren, Achsen, Räder und Bandagen) aufzukommen; er kann auf Beschluss des Verwaltungsrathes in weiterem Umfang als bis anhin für aussergewöhnliche Leistungen in Anspruch genommen werden. Hinwieder sind die Einheitssätze, nach welchen die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfond zu bemessen sind, erhöht worden. Das Endresultat aller Änderungen wird eine grössere Annäherung der Ausgaben des Erneuerungsfonds an seine Einnahmen sein.

Wir lassen den Wortlaut des neuen Regulativs hier folgen:

Regulativ für den Erneuerungsfond.

(Vom 20. November 1884.)

1. Der Erneuerungsfond hat den Zweck, die Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues der im ausschliesslichen Eigenthum der Nordostbahn liegenden Bahnlinien oder für aussergewöhnliche Wiederherstellung derselben, sowie für Ersatz, beziehungsweise Erneuerung von Fahrmaterial auf die jährlichen Betriebsrechnungen im Verhältniss der Betriebsleistungen thunlichst gleichmässig zu vertheilen.

2. Zu diesem Ende werden die Kosten der Erneuerung von Schienen und deren Befestigungsmitteln, von Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, von Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen mit Ausschluss der Ausgaben für Arbeitslöhne, Transport und für Beschaffung von Schotter dem genannten Fond belastet. Der übrige Unterhalt der Bahn fällt in die Betriebsrechnung.

3. Ebenso werden aus dem Erneuerungsfond bestritten:
   a) die Kosten der Anschaffung von Lokomotiven, Tendern, Wagen und Schiffen, sofern dieselbe in Ersetzung ausrangirten oder sonst abgegangenen Fahrmaterials stattfindet; wie auch die Abschreibung des Bilanzwerthes derartiger Objekte, sofern dieselben nicht mehr ersetzt werden;
   b) die Kosten eines gänzlichen Umbaues von Lokomotiven;
   c) die Kosten des Neumaterials für den Ersatz von Kesseln, Feuerbüchsen und Siederöhren der Lokomotiven, ferner von Achsen, Rädern und Bandagen der Lokomotiven, Tender und Wagen;
   d) die Kosten des Ersatzes von Kesseln oder Maschinen der Dampfschiffe, und ausserdem die Kosten von Hauptreparaturen der letztern, soweit dieselben im Ganzen 10 % des Inventarwerthes des betreffenden Schiffes übersteigen.

4. Der Erneuerungsfond kann auf Beschluss des Verwaltungsrathes auch in Anspruch genommen werden:
   a) für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn in Folge ausserordentlicher Ereignisse;
   b) für aussergewöhnliche Abschreibungen am Bauconto oder am Fahrmaterial;

c) für die Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Sicherheit oder der Bequemlichkeit der Reisenden, wie z. B. kontinuirliche Bremsen, neue Heizungs- oder Beleuchtungsinstallationen, soweit dieselben nicht auf Bau-Conto verrechnet werden können.

5. Aus den für die Bötzbergbahn und die Aargauische Südbahn bisher gemachten Einlagen in den Erneuerungsfond der Nordostbahn werden die nöthigen Zuschüsse in die Spezialfonds der genannten Gemeinschaftsbahnen entnommen.

6. Zur Deckung der in Art. 2 bis 4 bezeichneten Ausgaben werden dem Erneuerungsfond aus den jährlichen Betriebsüberschüssen, soweit dieselben reichen, folgende Beträge gutgeschrieben:

A. Für Erneuerung des Oberbaues:

a) Schienen und Kleineisenzeug, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen für jeden im Jahreslauf auf den eigenen Linien zurückgelegten Lokomotivkilometer 12 Cts.;

b) Schwellen:
für jeden Kilometer einfache Bahn Fr. 350.

Ausserdem wird dem Erneuerungsfond der Werth des disponibel werdenden Altmaterials gutgeschrieben.

B. Für Erneuerung des Rollmaterials:

a) Für jeden auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Lokomotivkilometer (einschliesslich Rangirkilometer) 8 Cts.;

b) Für jeden auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer (Personen-, Gepäck- und Güterwagen) 0,4 Cts.

C. Für Erneuerung der Dampfschiffe wird der Verwaltungsrath jährlich einen Betrag von Fr. 80,000 bis Fr. 100,000 bestimmen.

D. Für aussergewöhnliche Schädigungen der Bahn und für allfällige ausserordentliche Anschaffungen oder Installationen (4, c) wird ebenso eine jährliche Einlage bis auf Fr. 100,000 festgesetzt.

Sollte in einem Jahre das Rechnungsergebniss für die vorhin erwähnten Einlagen nicht ausreichen, so ist die betreffende Mindereinlage im nächsten Jahre soweit möglich nachzuholen.

7. Dieses Regulativ, durch welches dasjenige vom 1. Juli 1881 aufgehoben wird, tritt vom 1. Januar 1884 an in Kraft und kann jederzeit vom Verwaltungsrath revidirt werden.

Das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften, am 15. April 1884 in Kraft getreten, schreibt im Dispositiv 1 der Übergangsbestimmungen vor, dass der Bundesrath mit den Gesellschaften in Unterhandlung zu treten habe, um auf dem Wege gütlicher Verständigung den Gesammtbetrag der Kosten zu ermitteln, welche nach den vom Gesetze aufgestellten Grundsätzen unter den Aktiven der Bilanz verrechnet werden dürfen.

Diese Verständigung wurde, was unsere Gesellschaft betrifft, am 8./14. April 1885 perfekt. (Vgl. Geschäftsbericht der Direktion, Seite 3—9.)

Wenn auch die unserem Unternehmen dadurch auferlegten Lasten gross sind, so wird man sich doch nicht einem Gefühl der Befriedigung über die glatte und im Ganzen nicht unbillige Art der Erledigung dieser unangenehmen Angelegenheit verschliessen können. Die grössere Hälfte der Amortisationssumme — nämlich die Kursverluste auf dem 160 Millionen Anleihen — war bereits auf Liquidationsrechnung getragen. Die Abschreibung der Gotthardsubvention glaubten wir um so weniger beanstanden zu sollen, als die Schweizerische Centralbahn mit der Anerkennung, dass die Subvention in die Amortisation einbezogen werden müsse, uns vorangegangen war und die Gerichte gerade diese Position herausgegriffen hatten, um darzuthun, dass aus unserer Bilanz noch grosse Summen zu entfernen

seien. Einen Differenzpunkt konnte nur die Länge der für die Amortisation zu gewährenden Frist bilden. (Vgl. Geschäftsbericht der Direktion, S. 4 u. 5.) Die Abschreibungen auf den Conti „Betheiligung an der Bötzbergbahn und der Aarg. Südbahn“ betreffen, mit Ausnahme kleiner Beträge, Kursverluste, welche nach gesetzlicher Vorschrift in den nächsten Jahren hätten getilgt werden müssen. Gegen die Einstellung der Verwendungen auf die Moratoriumslinien unter dem Vorbehalt des Art. 3 hat unsere Gesellschaft keinerlei Ursache, sich aufzulehnen. So blieb im Wesentlichen als der Kontroverse ausgesetzte Grösse nur die Abschreibung von Fr. 2,927,648. 76 auf dem Bauconto des Stammnetzes und dem Rollmaterialconto.

Berücksichtigt man, dass von dieser Summe Fr. 1,860,116. 89 nöthig sind und verwendet werden (s. Übergangsbilanz), um den bisherigen Bilanzwerth des Rollmaterials auf den Inventarwerth herabzusetzen, dass die auf dem Stammnetz und Rollmaterial vom Eisenbahndepartement ursprünglich verlangten Abschreibungen ca. Fr. 7,524,000, die der Nordostbahn zugemutheten Gesammtabschreibungen Fr. 31,306,330 betragen, so wird man leicht erkennen, dass die Einigung auf obige Fr. 2,927,648, resp. auf die Gesammtsumme von Fr. 25,000,000 nicht einem bloss einseitigen Entgegenkommen zuzuschreiben ist. Zu den werthvollen Zugeständnissen des Bundesrathes ist namentlich auch die Klausel zu rechnen, dass die Amortisation unverändert bleibe, wenn Anleihen, von welchen Kursverluste in der Amortisationssumme enthalten sind, vor Ablauf ihrer vertraglichen Dauer zurückbezahlt oder konvertirt werden. Ohne diese Bestimmung hätten bei allfälliger Konversion des 160-Millionen-Anleihens die restirenden Kursverluste auf einmal getilgt werden müssen, was die Operation sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht hätte.

Wir nahmen daher keinen Anstand, auf den gerichtlichen Entscheid zu verzichten und der Verständigung die Ratifikation zu ertheilen, nachdem einige von uns gegen den Entwurf gemachte Ausstellungen mehr redaktioneller Natur Berücksichtigung gefunden hatten.

In der Verständigung ist der Nordostbahn die Wahl gelassen zwischen der jährlich gleich bleibenden Rate von Fr. 1,040,000 oder der jährlich um $4^1/_2$ % der vorausgegangenen Jahrestilgungen wachsenden Annuität von Fr. 600,000, und überdies gestattet, im Laufe der Zeit von einem System zum andern überzugehen. Wir haben gemäss dem Antrag der Direktion und aus den in ihrem Geschäftsbericht (Seite 9) erwähnten Gründen beschlossen, zunächst für das Jahr 1884 die grössere dieser Raten in die Rechnung einzustellen.

5. Verwendung des Reinertrages.

Die Anträge, welche wir Ihnen betreffend die Verwendung des Reinertrages von 1883 unterbreiteten, sind in unserem letztjährigen Geschäftsberichte ausgeführt und begründet.

In Ihrer Generalversammlung vom 30. Juni blieben dieselben unangefochten und wurden mit dem aus Ihrem Schoosse gestellten Amendement: Fr. 10,000 an das projektirte Alfred Escher-Denkmal beizutragen und um diese Summe den Saldo auf neue Rechnung zu reduziren, einhellig angenommen.

Dagegen lag von dritter Seite eine Protestation vor: Die Gesellschaft für Begründung der rechtsufrigen Zürichseebahn hatte wiederum eine gerichtliche Verfügung ausgewirkt, welche der Nordostbahn einstweilen die Ausrichtung einer Dividende pro 1883 untersagte. Es wurde von derselben Vormerk am Protokoll genommen. Seither ist die Frage wieder in's ordentliche Verfahren geleitet worden.

Betreffend die Verwendung des Reinertrages von 1884, welcher laut der Jahresrechnung Fr. 864,522. 64 Cts. ausmacht, stellen wir folgenden Antrag:

Fr. 660,000. —	werden den Prioritätsaktien als 6 % Jahresdividende pro 1884 zugetheilt,
„ 204,522. 64	auf neue Rechnung vorgetragen.
Fr. 864,522. 64.	

Durch die Wahl des Ausdruckes „zugetheilt“ soll angedeutet werden, dass die Dividende entweder in bisheriger Weise (vgl. Geschäftsbericht der Direktion, S. 27) gutzuschreiben oder auszuzahlen sei, je nachdem der Auszahlung rechtliche Hindernisse entgegenstehen oder aber nicht.

6. Finanzwesen.

Bei Anlass eines Subventionsbeschlusses des zürcherischen Kantonsrathes zu Gunsten der Linie Thalweil-Zug wurde (am 5. Mai 1873) mit dem Regierungsrathe ein Vertrag abgeschlossen, wornach die im Staatsbesitz befindlichen Obligationen auf die Unternehmung Zürich-Zug-Luzern im Betrage von Fr. 1,675,000 auf den dem Beginn der Erdarbeiten an der Eisenbahn Thalweil-Zug nächstfolgenden 31. Dezember in $4^1/_2$%-ige, nach Ablauf von zwölf Jahren zurückzuzahlende Obligationen auf die Nordostbahn umgewandelt werden sollten und die zürcherischen Inhaber der den Rest der zürcherischen Betheiligung an der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern bildenden Obligationen sich zur nämlichen Konversion anmelden konnten.

Nachdem in Folge der Krisis und der Stundungsverträge der Bau der neuen Linien in unbestimmte Ferne gerückt ist, so entstand die Frage, ob es wirklich im Sinne des Vertrages vom 5. Mai 1873 liege, die Nordostbahn in eine Art unlösliches Verhältniss zu stellen und zu nöthigen, die zürcherische Staatsbetheiligung und die zur Konversion angemeldeten Obligationen (beide Posten zusammen Fr. 2,374,000 betragend) am Ertrage der Linie Zürich-Zug-Luzern, der in den letzten Jahren auf 6 bis 8% anstieg, fortwährend partizipiren zu lassen, während der ursprüngliche Vertrag vom 14. Dezember 1861 eine Kündung auf zwölf Monate gestattete und den übrigen Betheiligten denn auch das Kapital bereits auf Ende 1876 zurückbezahlt worden ist.

Die Direktion kam zur Verneinung dieser Frage und kündigte daher dem Kanton Zürich seine Obligationenbetheiligung auf Ende 1884 zur Konversion in die 1873 vereinbarten neuen Titel, indem sie zugleich anerbot, ihn in die gleiche Rechtsstellung wie die 1876 ausgelösten Obligationäre eintreten, d. h. ihn so lange am Reinertrage partizipiren zu lassen, bis er für die ganze Zeit von der Einzahlung bis zur Rückzahlung des Kapitals $4^1/_2$% per Jahr erhalten haben würde.

Die Kündigung wurde gegnerischerseits bestritten, Vergleichsverhandlungen führten zu keinem Resultate und so wurde vor Bundesgericht Prozess angehoben.

Wir genehmigten das Vorgehen der Direktion.

Der erst im laufenden Jahre der Direktion ertheilten Ermächtigung zur Kündung des $4^1/_2$% Anleihens von 6 Mill. Fr. vom 16. April 1873 ist im Geschäftsberichte der Direktion (S. 24) Erwähnung gethan.

7. Tarifwesen.

Um dem Lagerhause Romanshorn die Konkurrenzfähigkeit zu wahren, fand die Direktion es für angezeigt, einige Änderungen im Reglement und Tarif anzubringen, wodurch seine Benutzung wesentlich erleichtert wird. Die Änderung bestand namentlich in einer ganz erheblichen, sich den Selbstkosten annähernden Ermässigung der Lagergebühren für Getreide und andere Güter, während für die Manipulation, Übertragung und Reexpedition etc. die alten Taxen blieben. — Wir ertheilten der Massregel die Genehmigung.

Eine aus dem Schoosse unseres Kollegiums gestellte Motion, darauf gerichtet, dass auch auf dem Netze der Nordostbahn bei der Berechnung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete die Sonntage nicht mitgezählt werden, veranlasste die Direktion, die Frage neuerdings zu studiren und für sie eine Lösung auf breiterer Grundlage zu suchen. In Folge ihrer Anregung beschloss die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen, die Gültigkeitsdauer

der Retourbillete überhaupt in einem beträchtlichen, mit der Entfernung wachsenden Masse zu erhöhen. Die Konzession wurde jedoch von einigen Gegenkonzessionen abhängig gemacht, über welche die Verhandlungen mit dem Eisenbahndepartement noch schweben.

Über die Stellung, die wir gegenüber dem Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1884 betreffend das Gütertarifwesen einnehmen zu sollen glaubten, resp. die Instruktionen, welche wir diesfalls, zwar erst im Anfang des laufenden Jahres, der Direktion ertheilten, erlauben wir uns, einfach auf den Bericht der letztern (Seite 10 u. 11) zu verweisen.

Ebenso hinsichtlich der Änderungen, welche sie mit unserer Ermächtigung in den allgemeinen Tarifvorschriften eintreten liess und deren wesentlichste in der Deklassifikation der zusammengesetzten Maschinen besteht. (S. 16).

8. Bauwesen.

Die mit der k. k. Generaldirektion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien vereinbarte Einrichtung einer Trajektverbindung zwischen Bregenz und Romanshorn (s. Abschnitt 10) machte eine Vermehrung unseres Schiffsmaterials auf dem Bodensee nothwendig. Wir bewilligten den nöthigen Kredit für die Anschaffung von zwei Trajektkähnen, die je acht bis zehn Wagen zu führen vermögen.

Ebenso ermächtigten wir die Direktion, zur Vermittlung des Güterverkehrs der Herren Gebrüder Schnorf in Ütikon und eventuell anderer Interessenten am rechten Zürichseeufer, welche für Übernahme der Güter von den Trajektkähnen, resp. Aufbringung derselben auf letztere die nöthigen Leistungen übernehmen, ab Wollishofen eine Trajektverbindung einzurichten und zu diesem Zwecke die erforderlichen baulichen Anlagen auf der Station Wollishofen zu erstellen, sowie einen Trajektschraubendampfer von 20 Pferdekräften anzuschaffen.

Den Anstoss zu diesem Bauprojekt gaben die Herren Gebrüder Schnorf, welche erklärten, dass sie behufs Ersparniss an Frachten die Trajektanstalt auf eigene Kosten erstellen und in Wollishofen einen Geleiseanschluss verlangen würden, wenn die Nordostbahn sich nicht zum Bau entschlösse. Indem man ihnen für ihre zu trajektirenden Wagenladungsgüter eine ungefähr um die (ersparten) Selbstkosten der Umladung ermässigte Taxe zusicherte, stellte man sie zufrieden. Verzinsung und Amortisation des aufzuwendenden Kapitals schmälern freilich den bisherigen Ertrag der Transporte der Herren Gebrüder Schnorf, so lange ihr Beispiel ohne Nachfolge bleibt. Man ist aber wohl zur Annahme berechtigt, dass die Vortheile einer solchen Trajektverbindung auch andern Bewohnern des rechten Ufers einleuchten werden. Diese Erwartung, sowie die eventuelle Rücksicht auf die Bedienung der näher bei Zürich gelegenen rechtsufrigen Ortschaften bestimmten wesentlich die Wahl der Station Wollishofen zum Ausgangspunkt der Trajektanstalt, gegenüber Horgen oder Wädensweil, welche für den Verkehr mit Ütikon den kürzeren Wasserweg geboten hätten.

Während die Direktion ursprünglich nur einen eingeleisigen, hölzernen Trajektkahn beantragt hatte, kam man im Verlaufe der Studien und Debatten zuerst zum Projekt eines eisernen Trajektkahnes und schliesslich zu dem einer Dampffähre, was eine Erhöhung des Kredites bedingte. Dem entspricht aber auf der andern Seite eine erhebliche Ersparniss an Betriebs- und Unterhaltungskosten, sowie eine ungleich grössere Leistungsfähigkeit.

9. Betheiligung bei andern Unternehmungen. Verhältnisse zu Subvenienten.

Mit den Vertretern der zurückgestellten Eisenbahnunternehmungen wurden neue Konferenzen abgehalten, diesmal nicht unter dem Vorsitze der bundesräthlichen Abordnung. Um Vieles ist dabei die Entfernung zwischen den gegenseitigen Standpunkten nicht verkürzt worden, schon desswegen nicht, weil die Direktion noch nicht mit

konkreten Vorschlägen hervorzutreten in der Lage war, sondern mehr nur eine Reihe von möglichen Lösungen andeuten konnte und weil die anderseitigen Vertreter nicht mit bestimmten Instruktionen und Vollmachten ausgerüstet waren. Immerhin darf gesagt werden, dass kein einziges Komite das Eintreten auf Verhandlungen rundweg abgelehnt und dass sich bereits mehrfach ein Zug billigen Entgegenkommens bemerkbar gemacht hat. — Wir werden der Angelegenheit ferner unsere besondere Aufmerksamkeit zuwenden.

10. Verträge mit fremden Transportanstalten.

Indem die von der Direktion mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossene Übereinkunft über gemeinschaftliche Führung des Courierzuges Wien-Paris via Arlberg (s. Bericht der Direktion, S. 20) in Anlehnung an den Vertrag vom 18. Mai 1878 die Leistungen für diesen Zug auf der Strecke Ziegelbrücke-Zürich im Verhältniss zu 5/8 und 3/8 auf die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen verlegte, schien sie uns fast unannehmbar zu sein; denn es ergab sich daraus eine zu geringe Entschädigung für die Mitbenutzung dieser so kostspieligen Linie und in Verbindung mit dem genannten Vertrage von 1878 die grosse Unbilligkeit, dass auch von diesem Zuge, welchen doch die Vereinigten Schweizerbahnen absolut nicht über die konkurrirende Glattthallinie hätten ausführen können, die Nordostbahn nur 5/8 der aus dem Transitverkehr auf die Strecke Ziegelbrücke-Zürich fallenden Einnahmen erhält. Da es aber nicht anging, die Einnahmen dieses einen Zuges auszuscheiden, und wir nicht das sonst nach verschiedenen Richtungen empfehlenswerthe Projekt zum Scheitern bringen wollten, die kurze Kündungsfrist (drei Monate vor dem Zeitpunkt eines Fahrplanwechsels) überdies rasche Abhülfe gegen allzu grosse Übelstände sichert, so genehmigten wir die Übereinkunft.

Wir haben auf Ende 1884 der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen die mit ihr betreffend die Mitbenutzung der Strecke Wallisellen-Zürich sowie der Bahnhöfe Zürich und Örlikon bestehenden Verträge gekündigt, namentlich wegen der in denselben enthaltenen Bestimmung, dass bei Berechnung des Antheils an der Baukapitalverzinsung und an den Betriebskosten die ein- und ausfahrenden Wagenachsen der Vereinigten Schweizerbahnen bloss zu 2/3, diejenigen der Nordostbahn aber voll zu zählen sind, — welche Bestimmung sich bei den veränderten Verhältnissen in keiner Weise mehr rechtfertigt.

Der ungünstigen Rückwirkung, welche die Arlbergbahn für einen bedeutenden Verkehr durch Verschiebung der kürzesten Route, durch Abdrängen der Nordostbahn von dem unmittelbaren Kontakt mit einer grossen östlichen Zufahrtslinie des Auslandes und in Folge der Errichtung von Lagerhäusern in Buchs ausüben konnte, suchte die hierseitige Direktion durch eine gemeinsam mit der k. k. Generaldirektion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien für den Gütertransport eingerichtete Trajektverbindung zwischen Bregenz und Romanshorn nach Möglichkeit zu begegnen. Wir ertheilten dem Protokoll, durch welches diese Trajektanstalt begründet wurde und das zugleich die allgemeinen Grundsätze über Verkehrstheilung, Tarifbildung und Betheiligung an den Taxreduktionen aufstellte, die Ratifikation unter dem Vorbehalt, dass ein späterer definitiver Vertrag wieder unserer Genehmigung zu unterbreiten sei.

Anfänglich hatte es die Meinung, dass die Nordostbahn die Trajektirung der Güter allein besorgen solle. Bald machte aber die k. k. Staatsbahnverwaltung von dem im genannten Protokoll jedem Theile eingeräumten Rechte, zu der Trajektverbindung Schiffe beizustellen, ebenfalls Gebrauch, und es wurde dann, im Anfang d. J., behufs Vermeidung jedes Konkurrenzverhältnisses und thunlichster Vereinfachung der Abrechnung eine das Detail der sich ergebenden Beziehungen ordnende Vereinbarung abgeschlossen und von uns genehmigt. Wir heben aus derselben hervor, dass grundsätzlich die Transportleistungen von jedem Kontrahenten und zwar mit seinem eigenen Schiffsmaterial zur Hälfte auszuführen sind und dass ebenso die Einnahmen in hälftige Theilung fallen, unter Vor-

abzug gewisser Lasten, von welchen ein Präcipuum für die die Transporte aufbringende Verwaltung (im Effekte zum überwiegenden Theile für die österreichische Staatsbahnverwaltung) die wichtigste ist. Die Vereinbarung regelt auch den Verkehr zwischen Bregenz und Rorschach, der indessen unbedeutend ist und auf dem Umweg über Lindau besorgt wird.

Ein seit mehreren Jahren pendenter Prozess über die in Folge Einführung der Gotthardbahn nöthig gewordene Neubeordnung der Verhältnisse betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern durch die Nordostbahn wurde durch Vergleich beendigt. Der Streit drehte sich hauptsächlich um die Frage, nach welchen Grundsätzen die Baukapitalzinse auf die den genannten Bahnhof mitbenutzenden Gesellschaften zu vertheilen seien. Gegen Einräumung resp. Aufrechthaltung einer Vergünstigung bei Berechnung des Anlagekapitals willigte die Nordostbahn schliesslich in die Repartition nach ein- und auslaufenden Lokomotiv- und Wagenachsen, welches Prinzip den meisten derartigen Verträgen zu Grunde gelegt ist, für die Nordostbahn aber einen etwas grösseren Beitrag ergibt, als der mit der Centralbahn seit 1863 bestandene Vertrag.

Wir nahmen mit Befriedigung Kenntniss von einem vorläufig versuchsweise für ein Jahr zwischen den schweizerischen Bahnverwaltungen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen abgeschlossenen Interimsübereinkommen. Dieses kreirt Bezirksrepartitionsbureaux und in Olten ein Centralrepartitionsbureau, welche durch tägliche Rapporte über das auf jeder Station und in jedem Bezirke einerseits vorhandene, anderseits benöthigte Material orientirt werden und daraufhin in der zweckmässigsten Weise Überfluss und Mangel ausgleichen.

11. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

In unserem vorjährigen Geschäftsberichte ist ausgeführt, warum eine Revision der Gesellschaftsstatuten nothwendig geworden war und von welchen Gesichtspunkten wir uns bei unsern Vorschlägen sowohl im Ganzen als hinsichtlich der wesentlichsten Änderungen leiten liessen.

Die Revisionskommission erblickte in der von uns in §§ 19 und 34, Ziff. 18 vorgeschlagenen Durchführung des Grundsatzes, dass der Verwaltungsrath, abgesehen von dem Antrag über Abnahme der Rechnungen und Geschäftsberichte, über alle nicht von ihm selbst ausgehenden selbständigen Anträge an die Generalversammlung sein Gutachten abzugeben habe, eine Schwächung ihrer Stellung, da nach dem Wortlaute der §§ 22 und 37, Ziff. 17 der alten Statuten ihr das Recht der Antragstellung ohne diese Beschränkung zugekommen sei. Sie beschloss daher, der Generalversammlung einen Gegenantrag vorzulegen, welcher auf die fast wörtliche Wiederherstellung der alten Bestimmungen und auf eine etwas abweichende Fassung des § 20 gerichtet war. Überdies schlug sie einige Änderungen mehr formeller Natur zu den §§ 12, 13 und 40 (betreffend die Zeit der ordentlichen Generalversammlung wie der Einladung dazu und betreffend die Zahl der jährlichen Sitzungen der Revisionskommission) vor. Nachdem sie uns von ihren Anträgen zum voraus Kenntniss gegeben, ermangelten wir nicht, uns über die ihnen gegenüber einzunehmende Stellung schlüssig zu machen. Wir akzeptirten die letzterwähnten Amendements, beharrten dagegen betreffend das Verhältniss der Revisionskommission zum Verwaltungsrathe auf unserer Vorlage. Wir gingen dabei, wie wir durch unsern Referenten in der Generalversammlung erklären liessen, von der Ansicht aus, dass dem Sinne nach die alten Statuten und unser Entwurf übereinstimmen. Nach wie vor solle also die Revisionskommission berechtigt sein, in der Generalversammlung Abänderungsanträge zu stellen und Motionen einzubringen, letzteres jedoch nicht, ohne dass das oberste Verwaltungsorgan in die Lage gesetzt sei, sie gehörig zu prüfen und zu beleuchten; sie könne in dieser Beziehung nicht besseren Rechtes sein als die Direktion oder eine Minderheit des Verwaltungsrathes. Eventuell machten wir darauf aufmerksam, dass die von ihr vorgeschlagene Fassung des Absatzes 3 von § 19 unzulänglich sei, weil auch ihre Motionen dem Verwaltungsrathe so frühzeitig bekannt gegeben werden müssen, dass er sie noch unter die Traktanden aufnehmen könne.

Mit 1090 gegen 222 Stimmen nahm die Generalversammlung die §§ 19, 20 und 34, Ziff. 18 in der von der Revisionskommission vorgeschlagenen Fassung an.

Ausser in diesen und den bereits erwähnten §§ 12, 13 und 40 beschlossen Sie noch eine Änderung in § 9, Abs. 4: „Die . . . Minimaleinlagen“ (in den Erneuerungsfond) „können durch Beschluss der Generalversammlung“ (statt: „des Verwaltungsrathes“) „eingestellt, beziehungsweise vermindert werden“ . . . . .

Eine in der Generalversammlung erfolgte Beanstandung des letzten Absatzes von § 14 wurde wieder fallen gelassen auf unsere Erklärung hin, dass, wenn der Verwaltungsrath behufs Erlangung von Stimmkarten zur Generalversammlung Deposition der Aktien vorschreiben würde, die Aktien an allen denjenigen Orten sollen deponirt werden können, wo die Aktiencoupons eingelöst werden.

Der Bundesrath genehmigte die revidirten Statuten am 28. August unter folgenden Vorbehalten:

a) „Art. 14, Abs. 5 derselben ist dahin zu verstehen, dass ein einzelner Aktionär auch nie mehr als den fünften Theil der sämmtlichen vertretenen Stimmen in sich vereinigen kann (Art. 640, O.);

b) „Alle in Art. 19, lemma 2 genannten Vorschläge und Motionen sind vor der Behandlung durch die Generalversammlung von dem Verwaltungsrath zu begutachten;

c) „Wenn es sich um die Erledigung der in Art. 627, O. genannten Geschäfte handelt und die mangelhafte Betheiligung an einer ersten Generalversammlung (Art. 16 der Statuten) die Einberufung einer zweiten Generalversammlung nöthig machen würde, so muss diese um mindestens 30 Tage von der ersten entfernt liegen (Art. 627, Abs. 2, O. am Ende);

d) „Hinsichtlich der Form, in welcher inskünftig Jahresrechnungen und Bilanzen aufgestellt werden sollen, sind die vom Bundesrath zu erlassenden besondern Vorschriften zu beachten;

e) „Der Bundesrath ist berechtigt, eine den Bedürfnissen angemessene Änderung der in den Art. 8 und 9 aufgestellten Vorschriften über die Höhe der jährlichen Einlagen und die Maximalsumme des Erneuerungs- und des Versicherungsfonds zu verlangen.“

Gegen Vorbehalt *a* ist nichts einzuwenden, da er dem § 14, Abs. 5 der Statuten keinen andern Sinn beilegt als den selbstverständlich auch wir damit verbanden.

Vorbehalt *b* enthält zwar nur eine Anerkennung der Richtigkeit des Standpunktes, welchen wir entgegen den Anschauungen der Revisionskommission bei den Verhandlungen über die Statutenrevision eingenommen hatten; immerhin konnte es sich angesichts des Art. 662 des Obligationenrechtes fragen, ob, nachdem die Generalversammlung anders entschieden hatte, für die Aufsichtsbehörde Anlass zum Einschreiten vorhanden war.

Die Auslegung, welche der Bundesrath in Vorbehalt *c* dem Art. 627 des Obligationenrechtes gibt, ist anfechtbar. Im Streitfalle wäre es wohl Sache der Gerichte, zu entscheiden, ob die 30-tägige Frist eine zwingende Vorschrift sei und nicht vielmehr eine solche, welche die Statuten durch eine andere ersetzen dürfen.

Vorbehalt *d* greift in das Selbstbestimmungsrecht unserer Gesellschaft ein, insofern für die Rechnungen nicht wohl ein doppeltes Schema (eines für die dem Bundesrathe einzureichenden und das andere für die den Aktionären vorzulegenden Rechnungen) angewendet werden kann, das Rechnungsschema aber enge mit der Abgrenzung der Rechnungsstellen und so mit der Organisation der Verwaltung zusammenhängt. Wenn also auch hier dem Bundesrathe ein Recht zur Einmischung nicht zugestanden werden kann, so ist auf der andern Seite nicht zu verkennen, dass eine für alle Gesellschaften einheitliche Form nicht nur für die Behörden und das Publikum, sondern auch für die Verwaltungen selbst wünschenswerth ist und hat die Nordostbahn daher für ihre Rechnungen das vom Bundesrathe aufgestellte Schema adoptirt.

Von grosser Tragweite erscheint dagegen der letzte Vorbehalt *(e)*, zumal wenn man damit andere Kundgebungen der Bundesbehörde zusammenhält, aus welchen gefolgert werden kann, dass sie die Ansicht hegt, die Erneuerungsfonds fallen bei einem Rückkaufe mit den Bahnen dem Bunde anheim. Da keine gesetzliche Vorschrift besteht, dass die Gesellschaften überhaupt Erneuerungs- oder Reservefonds anzulegen haben, so muss folgerichtig ihnen auch überlassen bleiben, die Art und Höhe der Dotirung dieser Fonds nach eigenem Ermessen zu bestimmen.

Auf Grund solcher Erwägungen luden wir die Direktion ein, beim Bundesrathe gegenüber den zitirten Vorbehalten die Rechte unserer Gesellschaft zu verwahren.

Sie hat dies mit Schreiben vom 5. Dezember gethan, indem sie sagte:

„Nach unserer Ansicht hat die dem h. Bundesrathe vorbehaltene Genehmigung der Statuten von Eisenbahngesellschaften lediglich den Zweck, vorzusorgen, dass durch die Statuten den Vorschriften der Gesetze und der Konzessionen ein Genüge geschehe, d. h. dass die Statuten nichts enthalten, was diesen Vorschriften zuwiderlaufen würde, und dass sie über keine Materie stillschweigend hinweggehen, welche durch die Statuten nothwendig geordnet werden muss. Dabei kann es jedoch unseres Erachtens nicht Aufgabe des h. Bundesrathes sein, über die Auslegung von Gesetzes- oder Konzessionsbestimmungen, deren Anwendung dem h. Bundesrathe überhaupt nicht oder nicht in letzter Instanz zusteht, massgebenden Beschluss zu fassen, und noch weniger wird es zulässig sein, dass sich der h. Bundesrath durch das Mittel eines dem Genehmigungsbeschlusse beigefügten Vorbehaltes Kompetenzen verschaffe, welche ihm weder durch Gesetz noch Konzessionen zugewiesen sind. Wir können uns nun des Eindruckes nicht erwehren, dass der h. Bundesrath mit seinem Genehmigungsbeschlusse vom 28. August d. J., beziehungsweise mit den Vorbehalten zu demselben aus den hievor angedeuteten Grenzen in mehrfacher Beziehung herausgetreten sei; wir glauben aber zur Zeit davon Umgang nehmen zu können, bezügliche Erörterungen anzubahnen; dagegen wollten wir nicht unterlassen, diesen Vorbehalten gegenüber die Rechte unserer Gesellschaft nach jeder Richtung ausdrücklich zu verwahren was anmit geschieht."

Die revidirten Statuten sind mit 1. Januar d. J. in Kraft getreten.

Im Laufe dieses Jahres sind von der Direktion betreffend Übernahme der Linien Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Sulgen-Gossau Verträge abgeschlossen worden, welche mittelst Spezialvorlage Ihrer Genehmigung in der nächsten Generalversammlung unterbreitet werden.

Wir haben uns überzeugt, dass diese Verträge die beste Lösung des Verhältnisses sind, in welches unsere Gesellschaft durch frühere Schlussnahmen nun einmal zu diesen wenig erfreulichen Unternehmungen getreten ist, und empfehlen sie Ihnen daher zur Ratifikation.

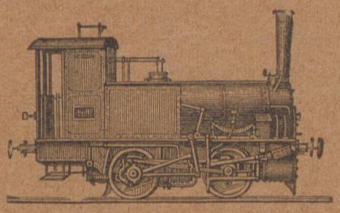
Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 6. Juni 1885.

Im Namen des Verwaltungsrathes der Schweiz. Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:
Dr. **Römer.**

Der Sekretär:
Dr. **Hürlimann.**

Inhalt des Beilagenbandes.

1. Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern für das Jahr 1884.
2. Fünfzehnter Geschäftsbericht und Rechnung über die Unternehmung der Bötzbergbahn für das Jahr 1884.
3. Neunter Geschäftsbericht und Rechnung über den Betrieb der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil für das Jahr 1884.
4. Dreizehnter Jahresbericht und Rechnung des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1884.
5. Zehnter Jahresbericht und Rechnung des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1884.