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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 33 (1885)

Artikel: Bericht des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1885

Autor: Römer / Hürlimann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730426

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

Bericht des Verwaltungsrathes

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

über

seine Geschäftsführung im Jahre 1885.

ZÜRICH

Druck von Orell Füssli & Co.

1886.

Tit.!

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1885 Bericht zu erstatten.

Die Schlussnahmen, welche Sie in Ihren Generalversammlungen vom 26. Juni und 14. September gefasst haben, theilen wir nach ihrem Wortlaut im Anhang mit.

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

Im Berichtsjahre ist keine Änderung eingetreten.

In der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung unterliegen die grössere Hälfte der Direktion und des Verwaltungsrathes, der Präsident des Verwaltungsrathes und die Revisionskommission der Erneuerungswahl (vergl. die Rückseite des vordern Umschlagblattes).

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

Wir erledigten in 11 Sitzungen 75 Geschäfte. Dazu kamen noch 29 Präsidialverfügungen.

Die Kontrolkommission versammelte sich fünfmal, die Tarifkommission siebenmal, die Büdgetkommission viermal.

7 Spezialkommissionen hielten im Ganzen 10 Sitzungen.

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

a) Verwaltungsrath.

Von den vorerwähnten 7 Spezialkommissionen waren 2 schon früher gewählte, deren Thätigkeit sich ins Berichtsjahr hinein erstreckte; 5 wurden zur Begutachtung verschiedener Angelegenheiten von grösserer Wichtigkeit neu bestellt.

Beim Ablauf der zweijährigen Amtsdauer des Comité mixte stand die Beendigung der Liquidation der Schweiz. Eisenbahnbank und demnach die Aufhebung des Comité nahe bevor. Wir verlängerten das Mandat der vier hierseitigen Mitglieder desselben bis zum Zeitpunkte seiner Auflösung.

Gemäss § 39 der Gesellschaftsstatuten bewilligten wir Herrn Präsident Studer, die ihm übertragene Stelle eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes der Schweiz. Kreditanstalt zu bekleiden.

b) Übrige Verwaltung.

Nach Wiederbesetzung der einige Jahre lang im Zustand eines Provisoriums gelassenen Stelle eines Lagerhausverwalters in Romanshorn bestätigten wir unter Festsetzung der Besoldung desselben die von der Direktion getroffene Wahl.

Wir bewilligten ferner zwei nach § 34 Ziffer 8 der Statuten in unsere Kompetenz fallende Gehaltserhöhungen.

Hier ist wohl der passendste Ort, des Begehrens der Revisionskommission zu erwähnen, dass ihren Mitgliedern die nämlichen Aktenstücke wie denjenigen des Verwaltungsrathes zugestellt und überdies ihrem Präsidium unsere Beschlüsse mitgetheilt werden. Aus der Fassung des bezüglichen Schreibens konnte man folgern, die Revisionskommission wünsche die Aktenstücke gleichzeitig mit uns zu erhalten, um unter Umständen sich in pendente Geschäfte einzumischen. Einen solchen Anspruch hätten wir zurückweisen müssen. Wir lehnten diesen Theil des Ansuchens ab, entsprachen dagegen ohne Weiteres dem auf Mittheilung unserer Schlussnahmen gerichteten. Als die Revisionskommission uns um Wiedererwägung anging, mit einer Begründung, der zu entnehmen war, dass ihr die Aktenstücke lediglich zur Erleichterung des Verständnisses unserer Beschlüsse dienen sollen, beschlossen wir, jeweilen nach definitiver Erledigung einer Angelegenheit unsern Beschluss dem Präsidenten und die zugehörigen Aktenstücke, soweit sie vervielfältigt worden, auch jedem Mitglied der Revisionskommission mittheilen zu lassen.

4. Rechnungswesen. Ausübung der allgemeinen Kontrole.

Die am 8./14. April 1885 perfekt gewordene Verständigung mit dem Bundesrathe über die Bereinigung des Baukonto ist in unserm vorjährigen Geschäftsberichte wie in demjenigen der Direktion einlässlich erörtert. Ebenso wurden daselbst die Gründe auseinander gesetzt, warum wir zunächst für 1884 uns für die feste Amortisationsquote von Fr. 1,040,000 entschieden. Durch die Abnahme der Rechnungen haben Sie unsere Anschauungen gutgeheissen.

Die Jahresrechnungen pro 1884 übermittelten wir Ihnen wiederum ohne Abgabe eines Befundes. Wir nahmen bei Anlass der Prüfung derselben mit Befriedigung Akt von der Erklärung der Direktion, dass sie gegen die Forderung des Bundesrathes, dass die Rechnungen über die Spezialfonds die Nachweisung über die Anlage dieser Fonds enthalten müssen, Verwahrung einlegen werde; denn in jener Forderung erblickten wir eine neue Andeutung und Förderung der mit unsern Konzessionen in Widerspruch stehenden Tendenz, im Fall des Rückkaufes die Erneuerungsfonds für den Bund in Anspruch zu nehmen.

Über die Rechnungen der Aargauischen Südbahn pro 1883 ergab sich ein Anstand, welcher bis heute noch nicht erledigt werden konnte. Dagegen wurden von uns diejenigen pro 1884, sowie die Rechnungen der Bötzbergbahn pro 1883 und 1884 abgenommen. Bei denjenigen über letzteres Jahr wurde behufs Beschleunigung des Geschäftsganges zum ersten Male der neue Modus angewendet, dass die Kontrolkommission uns jeweilen Antrag stellt, sobald sie die Rechnungen einer Gemeinschaftsbahn geprüft hat und nicht mehr zuwartet, bis die vorbereitenden Kommissionen beider Gesellschaften sich über die Rechnungen sowohl der Bötzbergbahn als der Aargauischen Südbahn schlüssig gemacht haben.

Die zwischen der Betriebsrechnung pro 1885 und dem Voranschlag derselben, wie er schliesslich aus unsern Berathungen hervorgegangen, sich auf den Hauptrubriken ergebenden Differenzen stellt das nachstehende Tableau dar; wir bemerken übrigens dabei, dass das Büdget jeweilen auch den grössten Theil der Gewinn- und Verlustrechnung umfasst.

	Die Rechnung ergibt ± als der Voranschlag in Aussicht nahm:			
	Fr.	Fr.	Fr.	% d. Budgetsatzes
Einnahmen.				
I. Ertrag des Personentransportes	– 324,515			5.95
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	+ 233,036			3.09
		– 91,479		0.70
III. Verschiedene Einnahmen	.	+ 282,460		27.16
			+ 190,981	1.36
Ausgaben.				
I. Allgemeine Verwaltung:				
A. Personal	– 21,680			5.32
B. Sonstige Ausgaben	+ 21,658			43.99
		– 22		0.00
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:				
A. Personal	– 15,944			1.97
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:				
a) Unterhalt der Bahnanlagen	– 37,180			6.72
b) Erneuerung des Oberbaues	– 101,510			13.46
C. Sonstige Ausgaben	– 8,661			17.32
		– 163,295		7.54
III. Expeditionsdienst:				
A. Personal	– 31,360			1.18
B. Sonstige Ausgaben	– 15,733			5.05
		– 47,093		1.58
IV. Fahrdienst:				
A. Personal	+ 1,423			0.18
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	– 14,006			1.64
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:				
a) Unterhalt	+ 49,270			6.26
b) Erneuerung	+ 5,407			1.69
D. Sonstige Ausgaben	– 593			4.30
		+ 41,501		1.49
V. Verschiedene Ausgaben:				
A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	+ 260,649			33.57
B. Verlust an Hülfsgeschäften	—			
C. Sonstige Ausgaben	+ 54,022			31.98
		+ 314,671		33.29
Total der Ausgaben	.	+ 145,762		1.56
Hievon ab: Entschädigungen für die Besorgung des Betriebsdienstes auf andern Linien	.	– 23,695		1.15
Netto-Ausgaben	.	.	+ 169,457	2.33
Ueberschuss der Betriebseinnahmen	.	.	+ 21,524	0.32

Die schon früh sich aufdrängende Wahrnehmung, dass wir im Budget pro 1885 die Einnahmen aus dem Personentransport namhaft überschätzt hatten, lieferte ein wirksames Argument für den Antrag, welchen die Direktion, veranlasst durch einen noch weiter gehenden Beschluss einer Nachbarbahn, gegen Ende des Jahres einbrachte: zunächst für 1886 von einer besondern Aufstellung eines Budget der Transporteinnahmen Umgang zu nehmen und dafür das Ergebniss der letzten zwei Jahre ins Budget einzustellen. Es ist in der That einleuchtend, dass diese Einnahmen mit Zuverlässigkeit nicht veranschlagt werden können, weil sie durch mancherlei Faktoren bedingt werden, welche sich nicht voraussehen lassen: Witterungsverhältnisse, Ausfall der Ernten, Eintreten oder Ausbleiben von Epidemien, neue Tarife etc. Wir konnten aber doch nicht auf die Anregung eintreten, weil der Sinn der Statuten uns ein vollständiges Budget zu erheischen scheint und wir zudem für zweckmässig halten, wenn die Verwaltung sich über die Aussichten einer bevorstehenden Jahrescampagne nach Möglichkeit Rechenschaft geben muss. Immerhin ergab sich aus der Diskussion, dass wir die Direktion gern von weitläufigen und mühsamen Berechnungen über unsichere Verhältnisse dispensiren und ein mehr summarisch begründetes Budget nicht zurückweisen werden.

Das von der Direktion vorgelegte Baubudget pro 1885 umfasste Arbeiten im Kostenbetrage von 945,650 Fr., wovon jedoch nur 430,550 Fr. dem Baukonto der Nordostbahn, die übrigen Posten aber demjenigen der Betheiligungslinien, der Baureserve der Nationalbahn und zu einem grossen Theile der Betriebsrechnung resp. dem Erneuerungsfond zur Last fielen.

Bei Berathung dieses Baubudget kamen wir in den Fall, der Direktion für einige im Vorjahre gemachte Ausgaben (im Betrage von 32,431 Fr.), welche nicht budgetirt gewesen waren, Decharge zu ertheilen. Wir stellten bei diesem Anlasse den Grundsatz auf, dass die Direktion für alle Bauausgaben, welche sie über den Voranschlag hinaus machen zu sollen glaubt, um Nachtragskredite einzukommen habe, dass sie indessen, um nicht für jedes kleine Objekt an den Verwaltungsrath gelangen zu müssen, ins Budget jedes Jahres eine Summe von 25,000 Fr. für Unvorhergesehenes einstellen möge.

Ein solcher Nachtragskredit für Bauarbeiten, welche nach Abzug verschiedener Abschreibungen auf 117,040 Fr. veranschlagt waren, wurde denn auch im Rechnungsjahre verlangt und ertheilt.

5. Verwendung des Reinertrages.

Der Antrag, welchen wir Ihnen betreffend Verwendung des auf Fr. 864,522. 64 sich belaufenden Reinertrages von 1884 einbrachten und welchen Sie in Ihrer Generalversammlung ohne Diskussion annahmen (vide Anhang), ist in unserem letzten Geschäftsberichte enthalten.

Ebenso ist bereits in dem vorjährigen Berichte der Direktion (Seite 27) erwähnt, dass wir ihrer Anschauung betreffend den Wortlaut der Gutschrift der rückständigen Dividenden („noch nicht bezahlte Dividenden pro 1880/83 auf das Prioritätsaktienkapital“, statt der vom zürcherischen Obergerichte vorgeschlagenen Fassung: „Reserve behufs Auszahlung früherer Dividenden an die Prioritätsaktionäre“) beigetreten sind.

Dass und warum trotz des betreffend die Dividende pro 1884 für die Nordostbahn günstigen Entscheides des zürcherischen Obergerichtes und des schweizerischen Bundesgerichtes dieselbe vorläufig nicht ausgezahlt werden kann, belieben Sie dem Berichte der Direktion (Seite 5) zu entnehmen.

Ueber die Verwendung des Reinertrages von 1885 werden wir Ihnen mit besonderer Vorlage Antrag stellen.

6. Finanzwesen.

Nachdem wir, wie Ihnen schon letztes Jahr mitgetheilt wurde, im März die Direktion ermächtigt hatten, das am 16. April 1873 kontrahirte $4^1/_2$ % Anleihen von 6 Mill. Franken auf den 15. Oktober zu kündigen, beschlossen wir schon im Mai wieder, die günstigen Konjunkturen des Geldmarktes zur Ablösung weiterer $4^1/_2$ % Schulden zu benutzen, nämlich die beiden Anleihen von 5 und 3 Millionen Franken, d. d. 3. November 1863 und 26. September 1865 auf den 30. November zu kündigen. Behufs Rückzahlung resp. Konversion der drei gekündigten Anleihen und Sicherung weiterer Fonds (besonders für die an die Gesellschaft Sulgen-Gossau zu leistenden Zahlungen) wurde vom Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken eine neue (IV.) Emission von 15 Millionen Franken veranstaltet, bestehend aus 4 % Zins tragenden, erstmals mit 1. Februar 1897 in die Verloosung laut allgemeinem Amortisationsplan eintretenden, bis dann also fest stehen bleibenden Obligationen.

Von einer ihr von uns ertheilten Vollmacht Gebrauch machend, verband die Direktion mit der Konversion eine Subscription auf den durch erstere nicht in Anspruch genommenen Rest des neuen Anleihens und stellte, etwas über der ihr gesetzten untern Limite bleibend, den Konversions- und Subscriptionskurs auf 99 % fest.

Betreffend den erfreulichen Erfolg der Operation erlauben wir uns, auf den Geschäftsbericht der Direktion (Seite 12) zu verweisen.

7. Tarifwesen.

Ueber die Stellung, welche die Nordostbahn zu dem das Gütertarifwesen betreffenden Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1884 einzunehmen sich veranlasst sah, ist von der Direktion und uns schon im Vorjahr berichtet worden.

Betreffend eines der in jenem Bundesbeschlusse aufgestellten Postulate: die Erweiterung der zweiten Stückgutklasse, sind die Verhandlungen im Berichtsjahre fortgeführt worden und haben zu einem vorläufigen Abschlusse geführt, in dem Sinne, dass für eine Mehrzahl landwirthschaftlicher Produkte (s. Bericht der Direktion Seite 3) mittelst Erstellung eines schweizerischen Ausnahmetarifs bei Aufgabe als Stückgut die jeweiligen Taxen der zweiten Stückgutklasse gewährt werden. Die so begünstigten Artikel sind lauter solche, deren Deklassifikation das Eisenbahndepartement schon früher verlangt hatte; bezüglich anderer, welche in den Verhandlungen der Bundesversammlung zur Berücksichtigung empfohlen worden sind, wurde vom Departement eingeräumt, dass vorerst eingehende Untersuchungen über die Tragweite der gewünschten Massnahme anzustellen seien.

Zu der bezeichneten Deklassifikation landwirthschaftlicher Produkte konnten sich die Reformtarifbahnen nur verstehen, wenn die Bundesbehörde Hand bot zur Gewinnung neuer Einnahmen, durch welche der aus jenen resultirende nicht unbedeutende Ausfall einigermassen kompensirt würde. Es geschah das, indem gestattet wurde, im Gepäck- und Viehverkehr von jeder Sendung eine Einschreibgebühr von 10 Cts. zu beziehen und im Gepäckverkehr das Gewicht von 10 zu 10 (statt 5 zu 5) Kilogramm aufzurunden, sowie die Taxe für ein Minimalgewicht von 20 (statt 5) Kilogramm zu berechnen.

Der Bundesrath machte hinwieder diese Konzession davon abhängig, dass die Bahnverwaltungen eine vorläufig bedingt vereinbarte Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete wirklich in Kraft setzen.

Wie wir schon im letzten Berichte erwähnten, war der Anstoss zu einer solchen Erleichterung der Benutzung der Retourbillete durch eine in unserem Schoosse gestellte Motion gegeben worden. Die Anregung wurde von den übrigen Verwaltungen gut aufgenommen und rasch in einem dem Publikum grosse Vortheile bietenden Sinne erledigt.

Die Gültigkeitsdauer der Retourbillete wurde nämlich für Distanzen von 1—100 Kilometern auf 2 Tage, für 101—200 Kilometer auf 3 Tage, für 201—300 Kilometer auf 4 Tage und endlich für Distanzen von 301 und mehr

Kilometern auf 5 Tage normirt. Hin- und Rückfahrtsbillete, welche am Tage vor Sonn- und Festtagen gelöst werden, haben in allen Fällen auch am nächstfolgenden Werktage Gültigkeit; dies gilt auch dann, wenn ein Sonntag und ein Festtag unmittelbar auf einander folgen. Als Festtage gelten: Neujahrstag, Charfreitag, Auffahrtstag und Christtag.

Die Vereinbarung betreffend die Gültigkeitsdauer der Retourbillete war von der Direktion von sich aus abgeschlossen worden. Wir fanden, dass Tarifmassnahmen, welche immerhin so wichtig und nicht dringlicher als die fragliche seien, in die Kompetenz des Verwaltungsrathes gehören, und wahrten uns letztere für künftige Fälle durch einen Vormerk am Protokoll.

Die der Direktion ertheilte Vollmacht zur Veranstaltung einer verschiedene Änderungen theils formaler, theils materieller Natur enthaltenden Neuauflage der Tarifvorschriften hat schon einen Gegenstand der letztjährigen Berichte gebildet.

Die von der Gotthardbahn adoptirten Grundtaxen im Güterverkehr, in Kombination mit den normalen Taxen der Nordost- und Centralbahn, überschritten bei Weitem das Mass der für andere grosse internationale Verkehre, speziell für die Brennerroute in Anwendung gebrachten Taxnormen und hätten daher zur Folge gehabt, dass der Brenner weit in ein Gebiet hinübergegriffen hätte, welches nach den Distanzen zur Gotthardzone gehört. Schon mit Eröffnung der Gotthardbahn mussten daher für den deutsch-italienischen Güterverkehr von den schweizerischen Bahnen ermässigte Taxen zugestanden werden.

Die Arlbergbahn brachte durch Distanzkürzungen und sehr niedrige Tarife weitere Taxunterbietungen und nöthigte zu neuer Reduktion der Sätze. Die Vollmachten, die wir diesfalls der Direktion ertheilten, zielten, in grossen Zügen gezeichnet, darauf ab, dass, was die allgemeinen Gütertarife betrifft, im deutsch-italienischen Verkehr für die ganze schweizerische Transitstrecke (Gotthardbahn, Nordostbahn, Centralbahn) die Streckentaxen der preussischen Bahnen, im schweizerisch-italienischen Verkehr, inbegriffen die nordschweizerischen Grenzstationen, von der Nordost- und Centralbahn ihre normalen Taxen, von der Gotthardbahn aber die preussischen Streckentaxen eingestellt werden sollen, — und dass hinsichtlich der für einzelne Artikel sich als nöthig erweisenden Ausnahmetarife für die der Nordost- und Centralbahn zugemutheten Taxkürzungen gewisse Kompensationen gewährt, sowie gewisse, gegen schädliche Rückwirkungen schützende Schranken innegehalten werden müssen.

Wenn auf der einen Seite von diesen Ermässigungen ein Einnahmenausfall aus Transporten, welche der Nordostbahn unter allen Umständen zufallen würden, zu gewärtigen ist, so besteht auf der andern Seite ebenso begründete Aussicht, dass in Folge derselben manche sonst die Konkurrenzrouten benutzenden Verkehre auf ihre Linien geleitet werden. Auch hielten wir die aufgestellten Tarifgrundsätze für geeignet, die Klagen verstummen zu machen, welche über unbillige Begünstigung des deutschen Verkehrs gegenüber dem schweizerischen laut geworden waren.

Die Benutzung des Lagerhauses Zürich erleichterten wir durch namhafte Herabsetzung der Gebühr für Versicherung gegen Feuersgefahr und durch eine für die Kunden vortheilhaftere Art der Berechnung derselben (Minimum des Werthes jedes Ausgangs 100 statt wie bisher 1000 Fr.).

8. Bauwesen.

Nachdem am 25. September 1883 von der neu aufgeführten Seeausfüllung für die definitive Stationsanlage in Horgen ein beträchtlicher Theil versunken war, wurden umfangreiche Erhebungen über die Formation des Baugrundes veranstaltet. Die Studien über die durch die veränderte Situation bedingte Modifikation des früheren Planes

führten zur Aufstellung von drei verschiedenen Projekten. Eines derselben wich vom ursprünglichen nur darin ab, dass der für den Güterverkehr in Aussicht genommene Platz seewärts der Geleiseanlage um ca. 1000 Quadratmeter kleiner und der Güterschuppen etwas nach Westen gerückt war; nach dem zweiten kam die ganze Geleiseanlage mehr landeinwärts und wurde der Meierhof als Aufnahmsgebäude in Aussicht genommen; ein drittes verlegte die Station in die Materialgrube im Hirsacker, ca. 800 Meter südöstlich von ihrer jetzigen Lage. Wir entschieden uns für das erste Projekt, welches vor den andern den Vorzug hat, dass es die mit der Gemeinde hinsichtlich der Strassen getroffenen Abmachungen intakt lässt und überdies die geringsten Kosten verursacht. Mit Bezug auf die Sicherheit des Baugrundes bestehen zwischen den drei Projekten keine wesentlichen Unterschiede.

9. Betheiligung bei andern Unternehmungen. Verhältnisse zu Subvenienten.

Mit den gestundeten Bauverpflichtungen hatten wir uns im Plenum nur in der Weise zu beschäftigen, dass wir von der Direktion einen einlässlichen Bericht entgegennahmen über die von ihr dem Bundesrathe auf seine Einladung hin eingereichte Berechnung der Baukosten der Moratoriumslinien, ihrer muthmasslichen Betriebsergebnisse in Einnahmen und Ausgaben und der muthmasslichen Rückwirkung dieses Betriebes auf die Betriebsergebnisse des dermaligen Nordostbahnnetzes.

Betreffend die Erwerbung der Eisenbahnlinien Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Sulgen-Gossau sind Ihnen auf die ordentliche Generalversammlung Spezialvorlagen gemacht worden. Im Interesse der Vollständigkeit des Geschäftsberichtes werden wir aber die Hauptpunkte derselben hier (in Abschnitt 11) reproduziren.

10. Verträge mit fremden Transportanstalten.

Die im Berichtsjahre mit der k. k. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen getroffene Vereinbarung über gemeinschaftliche Besorgung des Verkehrs zwischen Bregenz einer- und Romanshorn sowie Rorschach anderseits ist bereits in unserem letztjährigen Berichte erwähnt und kurz charakterisirt worden.

Ein am 14. April 1880 mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossener Vertrag regelte die Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr zwischen den Routen über Thalweil einer- und Uster anderseits so, dass die einen Verkehre stets der ersten, die andern der zweiten Route zugeschieden wurden; nach Eröffnung der Arlbergbahn aber sollten dieselben mittelst regelmässigen monatlichen Instradirungswechsels unter Vorbehalt gewisser Kompensationen hälftig getheilt werden. Gegen letztere Art der Theilung machten sich jedoch später bei beiden Gesellschaften Bedenken geltend und es wurde daher ein anderer Theilungsmodus vereinbart. Darnach wird, wieder unter Vorbehalt gewisser Kompensationen, der Verkehr zwischen Zürich und weiter, ferner Örlikon und weiter in der Richtung von Glattbrugg einerseits und Buchs sowie den über Buchs instradirenden Arlbergstationen und weiter anderseits in der Weise getheilt, dass die beidseitigen Betriebsorgane Tag für Tag die Transporte möglichst annähernd zur Hälfte, im Übrigen nach Rücksichten der Zweckmässigkeit der einen und andern Route zuweisen und die allenfalls mit ihren Transportleistungen zurückbleibende Gesellschaft ein entsprechendes Mehrquantum zu übernehmen, eventuell an die im Vorsprung befindliche Gesellschaft eine nach bestimmten Sätzen zu berechnende Entschädigung zu zahlen hat. Im Übrigen beliess man die, die Instradirung ein- für allemal fest regelnden Bestimmungen des 1880er Vertrages in Kraft.

Wir genehmigten diese Vereinbarung, welche mit viermonatlicher Voranzeige auf Ende jedes Kalenderjahres kündbar ist.

Der Umstand, dass die mit den Vereinigten Schweizerbahnen über Regelung der Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr bestehenden Verträge sich nur schwer mit manchen bei auswärtigen Verwaltungen geltenden Grundsätzen kombiniren lassen und zwischen den Kontrahenten selbst in mehrfachen Punkten kontrovers sind, bestimmte die Direktion, auf eine umfassende Neubeordnung des sich auf den Verkehr mit den österreichisch-ungarischen und den hinterliegenden Bahnen beziehenden Verhältnisses zu den Vereinigten Schweizerbahnen Bedacht zu nehmen. Sie verhandelte mit der letztern Verwaltung über Kreirung einer Gemeinschaft in dem Sinne, dass die auf gewissen Konkurrenzstrecken der beiden Gesellschaften erzielten Einnahmen eingeworfen und aus der Gemeinschaftskasse vorerst der transportirenden Gesellschaft eine den Selbstkosten entsprechende Expeditions- und Traktionsentschädigung zugeschieden, der restirende Nettoertrag aber nach festen Prozentsätzen getheilt werden soll. Als die Verhandlungen bis zu einem gewissen entscheidenden Punkte gediehen waren, wünschte die Direktion in der Weise Fühlung mit uns zu gewinnen, dass wir unsere Tarifkommission ermächtigen, zunächst zu deren Handen die ihr in dieser Angelegenheit vorzulegenden Fragen zu begutachten, unvorgreiflich unserem Rechte der Genehmigung des Vertrages, wenn ein solcher wirklich zu Stande kommt. Wir nahmen keinen Anstand, dem Ansuchen der Direktion zu entsprechen.

Der Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen vom 18. Mai 1878, welcher für den Personen- und Gepäckverkehr die Konkurrenzverhältnisse zwischen den Linien Winterthur-Rorschach via Romanshorn und via St. Gallen, Gossau-Romanshorn via Sulgen und via St. Gallen, Zürich (resp. Örlikon und Wallisellen)-Ziegelbrücke (resp. Näfels-Glarus) via Thalweil (resp. Niederurnen) und via Uster (resp. Weesen), endlich Effretikon-Wetzikon via Illnau und via Wallisellen regelte, wurde mit unserer Ermächtigung von der Direktion auf den 1. Januar 1888 gekündigt, weil auf den Konkurrenzlinien via Thalweil und via Uster sich im Laufe der Jahre ein grelles Missverhältniss zwischen dem Antheil der Nordostbahn an den Gesammteinnahmen (5/8) und der effektiv beförderten Verkehrsquote entwickelt hatte. Gleichzeitig wurde indessen der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen eröffnet, man sei bereit, zu geeigneter Zeit in Verhandlungen über eine neue, den thatsächlichen Verhältnissen besser entsprechende Regulirung der fraglichen Verkehrsbeziehungen einzutreten.

Betreffend den von uns genehmigten Vergleich, wodurch die Nordostbahn von der Nachforderung der Unternehmer der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln 20,000 Fr. auf eigene Rechnung übernahm, verweisen wir auf den Geschäftsbericht der Direktion (Seite 11 und 12).

Das grosse Eisenbahnunglück bei Hugstetten brachte die schon früher unter den schweizerischen Bahnen angeregte Idee einer gemeinschaftlichen Tragung der Entschädigungen für Verletzungen und Tödtungen zur Reife. Der zwischen Vertretern der Centralbahn, der Westschweizerischen und Simplonbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der Gotthardbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen vereinbarte Entwurf eines zunächst für fünf Jahre abzuschliessenden Übereinkommens, dem beizutreten wir die Direktion ermächtigten, zeigte folgende Hauptgrundzüge:

Die Gemeinschaft trägt die Entschädigungen, welche an Reisende und dritte Personen (ausgenommen die Beamten und Angestellten derjenigen Bahn, bei deren Betrieb der Unfall begegnet) für Verletzungen und Tödtungen zu zahlen sind, soweit sie bei einem Unfall im Ganzen den Kapitalbetrag von 15,000 Fr. übersteigen. Die so auf die Gemeinschaft fallenden Entschädigungsbeträge werden in der Weise repartirt, dass vorweg 5 % von denselben der zunächst vertretungspflichtigen Verwaltung in Rechnung gestellt werden, der Rest zur Hälfte nach der Zahl der gesammten Wagenachsen, zur Hälfte nach der Brutto-Einnahme des Personenverkehrs (beide Daten werden jeweilen dem vorangegangenen Kalenderjahr entnommen) auf sämmtliche Bahnen verlegt wird. Die haftpflichtige

Verwaltung regulirt die Schadensfälle nach eigenem Ermessen. Zur Vertretung der Gemeinschaft wird in jährlichem Turnus eine der betheiligten Verwaltungen als Präsidialverwaltung bezeichnet.

Wären die Entschädigungen für die in den Jahren 1876 bis 1880 vorgekommenen Unfälle nach den Grundsätzen dieses Übereinkommens getragen worden, so hätten die Gesellschaften ungefähr viermal weniger zahlen müssen, als die Prämien bei Unfallversicherungsgesellschaften betrugen, und den Folgen ganz grosser Katastrophen wären letztere zudem nicht einmal gewachsen.

Wir genehmigten endlich noch einen die Haftbarkeit für Schädigungen besser normirenden Nachtrag zum Vertrage mit der Grossh. Badischen Eisenbahnverwaltung betreffend den Bahnhof Schaffhausen.

11. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Bekanntlich hatte sich die Nordostbahn 1873 bei der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil in der Weise betheiligt, dass sie an das Aktienkapital Fr. 500,000 beitrug, das Obligationenkapital beschaffte und für zehn Jahre von der Betriebseröffnung an (17. August 1876) den Betrieb gegen eine bahnkilometrische Aversalentschädigung übernahm. Die Einnahmen reichten zur völligen Verzinsung des Obligationenkapitals, welches bis auf Fr. 1,120,000 anstieg, nicht hin; Ende 1883 war das Betriebsdefizit auf Fr. 325,780. 08 Cts. angewachsen. Nachdem zu wiederholten Malen auf Beordnung des Verhältnisses gedrungen worden und die Direktion umsonst versucht hatte, die Organe der Gesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil zur Einwilligung in eine Taxerhöhung oder in die Einführung des Sekundärbetriebes zu bestimmen, erhob sie endlich den Rechtstrieb für die aufgelaufene Forderung. In Folge dessen anerbot jene, der Nordostbahn die Linie sammt allen Aktiven an Zahlungsstatt abzutreten. Es hätte keinen Zweck gehabt, die Zwangsliquidation der Gesellschaft herbeizuführen, da andere als die zur Abtretung offerirten Vermögensobjekte nicht vorhanden waren, und kaum Jemand sich gefunden hätte, der mehr für die Bahn zu bieten gewillt gewesen wäre, als sie für die Nordostbahn immerhin werth ist.

Neue Lasten entstanden für die Nordostbahn durch die Übernahme nicht; die Einnahmen decken die Betriebskosten mit Inbegriff einer angemessenen Dotirung des Erneuerungsfond, und das Kapital, dessen Verzinsung ungesichert bleibt, war eben schon längst hingegeben.

Die Nordostbahn trat daher auf der von der anderseitigen Partei vorgeschlagenen Basis in Unterhandlungen ein; der Vertrag, welcher mit einigen von uns daran angebrachten Veränderungen aus denselben resultirte, findet sich im Anhang abgedruckt.

Dieser Vertrag wurde in der Generalversammlung vom 26. Juni mit einer motivirenden Weisung Ihnen zur Ratifikation vorgelegt und von uns in empfehlendem Sinne begutachtet.

Die Revisionskommission beantragte aber, auf die Vorlage zur Zeit nicht einzutreten, weil die Generalversammlung der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil zur Behandlung des Gegenstandes noch nicht einberufen und es unpassend sei, dass die herwärtige Generalversammlung sich zuerst mit demselben befasse. Sie hielt ihren Antrag aufrecht, auch als derjenige der Verwaltung dahin abgeändert wurde: Der Verwaltungsrath sei zu ermächtigen, den Vertrag von sich aus zu genehmigen, nachdem die Generalversammlung der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil denselben und zwar ohne Modifikation ratifizirt haben werde; — und mit 493 gegen 297 Stimmen stellten Sie sich auf die Seite der Revisionskommission.

Als es sich dann bei der Gesellschaft Effretikon-Hinweil um die Genehmigung des Vertrages handelte, wurde Seitens einiger Gemeinden eine lebhafte Agitation zu dem Ende in's Werk gesetzt, dass die Nordostbahn verpflichtet werden solle, die Verbindungslinie Hinweil-Bäretschweil-Bauma zu bauen und zu betreiben, wenn es der Landesgegend

binnen gewisser Frist gelinge, 1/3 der auf ca. Fr. 900,000 veranschlagten Baukosten aufzubringen und die zürcherische Staatssubvention im Betrage eines weitern Drittels erhältlich zu machen.

Die nämliche treibende Kraft, welche diese Bewegung verursacht hatte und auf deren Wirken ohne Zweifel auch der oben erwähnte Verschiebungsantrag der Revisionskommission zurückzuführen war, setzte, als die Gesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil ihrem Andringen nicht nachgegeben, sondern den Abtretungsvertrag bedingungslos genehmigt hatte, ihre Hebel weiter bei der Nordostbahn selbst an. Zuerst ersuchte der Gemeindrath Hinweil die Direktion und uns, im Interesse des Zustandekommens einer Eisenbahn Hinweil-Bauma freiwillig Verpflichtungen in dem oben bezeichneten Sinne zu übernehmen, und da wir selbstverständlich nicht auf das Ansinnen eintraten, auf lange Jahre hinaus eine rein einseitige, durch keinerlei Gegenleistung motivirte Verbindlichkeit einzugehen, stellte schliesslich Herr Guyer-Zeller in Ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 14. September den Abänderungsantrag: „Für den Fall als bis zum Jahre 1893 die Gemeinden Hinweil und Bäretschweil oder sonstige Interessenten eine Subvention von mindestens Fr. 300,000 nebst der Staatssubvention zur Verfügung zu stellen im Stande sind, verpflichtet sich die Nordostbahn, entweder den Bau und Betrieb der Querbahn Hinweil-Bäretschweil-Bauma selbst zu übernehmen oder den genannten Gemeinden, resp. einer sich bildenden Gesellschaft das Theilstück Unterwetzikon-Hinweil um einen Zehntel des Betrages, auf welchen dannzumal die Gesammtlinie in der Bilanz gewerthet sein wird, zu überlassen.“

Mit 964 gegen 480 Stimmen entschieden Sie, dass obiger Antrag kein Abänderungsantrag im Sinne von § 20 der Statuten sei und als Motion (§ 19) desswegen nicht in Abstimmung gebracht werden dürfe, weil der Gegenstand nicht in der Einladung zur Generalversammlung angezeigt war.

Ein Antrag auf Verweigerung der Ratifikation wurde nicht gestellt, letztere daher ausgesprochen. Die hoheitliche Übertragung und die in Artikel 2 des Vertrages bedungene Abänderung der Konzession erfolgte am 17. Juli.

In ähnlicher Weise hatte die Erwerbung der Linie Sulgen-Gossau in früher eingegangenen Verbindlichkeiten ihren Grund. Durch Vertrag vom 11. April 1874 hatte nämlich die Nordostbahn die genannte Linie auf die Dauer von zehn Jahren um einen die Verzinsung des Obligationenkapitals ungefähr deckenden Zins in Pacht übernommen und sich verpflichtet, nach Ablauf derselben zum Zwecke der Rückzahlung des Obligationenkapitals 4 1/2 %-ige, 15 Jahre lang unaufkündbare Nordostbahnobligationen im Nominalbetrag von Fr. 1,500,000 zu übergeben, wogegen sie für eben diesen Betrag Gläubigerin der Unternehmung in erster, wünschendenfalls hypothekarisch sicher zu stellender Priorität werden sollte. Die erwähnte zehnjährige Periode wäre am 1. Juli 1886 abgelaufen. Das Obligationenkapital der Gesellschaft Sulgen-Gossau aber, welches mit den Nordostbahnobligationen abgelöst werden sollte, war schon im Jahre 1885 fällig. Nun gelangte die Geschäftsführung der genannten Unternehmung mit dem Gesuche an die Nordostbahn, an Stelle der auf 1886 versprochenen Lieferung von Obligationen diese Rückzahlung zu übernehmen, und brachte zugleich zur Sprache, wie nach Ablauf des Pachtvertrages das ganze Verhältniss neu zu ordnen sei.

Wir fanden in unserer Konvenienz, dem ersteren Gesuche zu entsprechen. Denn wir konnten uns nicht denken, dass bis Mitte 1886 ein Fall eintrete, der die Nordostbahn von der Erfüllung der einmal übernommenen Verpflichtung befreien würde, und in einem Zeitpunkt, wo wir auf die Konversion der 4 1/2 % Obligationen Bedacht nahmen, war die Baarzahlung für unsere Gesellschaft günstiger als die Aushingabe neuer Schuldscheine mit jenem Zinsfuss. Wir genehmigten daher eine Vereinbarung, durch welche die Nordostbahn es übernahm, die zur Einlösung der successive verfallenden Schuldposten der Gesellschaft Sulgen-Gossau nöthigen Gelder bis auf den Betrag von Fr. 1,500,000 ihr einzuhändigen, in der Meinung, dass diese Summe, falls der sofort zu erwähnende Kaufvertrag zur Vollziehung gelange, mit dem Kaufpreise wettzuschlagen, andernfalls aber am 1. Juli 1900 zurückzuzahlen, inzwischen zu 4 1/2 % zu verzinsen und durch ein Pfandrecht in erstem Range sicher zu stellen sei.

Was sodann die angeregte zweite Frage anbetraf, so stellte reifliche Erwägung als allein sachgemässe Erledigung derselben die käufliche Übernahme der Linie Sulgen-Gossau heraus. Weil die auf ihr zu erzielenden Einnahmen kaum hinreichen, um die Betriebskosten und die Einlage in den Erneuerungsfond zu bestreiten, so hätte die Nordostbahn den alten Pachtvertrag nicht mehr erneuern können und es war nicht abzusehen, dass ein anderer Pächter einen auch nur zur theilweisen Verzinsung der hierseitigen Forderung hinreichenden Pachtzins bezahlt hätte. Eine Realisirung des Zinsguthabens der Nordostbahn hätte also über kurz oder lang zur Zwangsliquidation führen müssen und bei dieser hätte die Nordostbahn immerhin ein gewisses Interesse gehabt, die Linie nicht in andere Hände kommen zu lassen. Beabsichtigte man sie aber im Konkursfall zu erstehen, so war es einfacher, sie durch Vertrag zu erwerben, statt erst den Konkurs herbeizuführen.

Der Vertrag (vide Anhang) wurde von Ihnen ohne Opposition genehmigt. Die Bundesgenehmigung wurde der Konzessionsübertragung am 16. Oktober ertheilt.

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

Zürich, den 5. Juni 1886.

Namens des Verwaltungsrathes der Schweiz. Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:
Dr. **Römer.**

Der Sekretär:
Dr. **Hürlimann.**

Anhang.

Schweiz. Nordostbahngesellschaft.

A. Beschlüsse der ordentlichen Generalversammlung vom 26. Juni 1885.

Vertreten: bei Eröffnung der Versammlung: 15,373 Aktien mit 861 Stimmen,
im Verlaufe derselben: 15,925 „ „ 921 „

1. Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag der Revisionskommission,

beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweiz. Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1884 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung ertheilt.
2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes pro 1884 werden unter Verdankung abgenommen.

---

2. Die Generalversammlung der Schweiz. Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag des Verwaltungsrathes,

beschliesst:

Der Reinertrag des Jahres 1884 im Betrage von Fr. 864,522. 64 Cts. wird in folgender Weise verwendet:

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

---

3. Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweiz. Nordostbahngesellschaft,
nach Einsicht einer Vorlage der Direktion,
wodurch beantragt wird,
dem zwischen dem leitenden Ausschusse der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft unter'm 10. Januar 1885 abgeschlossenen Vertrage betreffend Abtretung der Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil die Genehmigung zu ertheilen,
auf den Antrag der Revisionskommission,

beschliesst:

Auf den Antrag der Direktion wird zur Zeit nicht eingetreten.

---

4. Die Generalversammlung der Schweiz. Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag der Direktion und nach Anhörung des Gutachtens des Verwaltungsrathes,

beschliesst:

Dem zwischen der Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft unter'm 8. April 1885 abgeschlossenen Vertrage betreffend Abtretung der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau* wird die Genehmigung ertheilt.

---

* Dieser Vertrag lautet:

Vertrag

zwischen der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau, einerseits
und
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, anderseits,
betreffend
Abtretung der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau.

Zwischen der Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ist, beiderseits unter Vorbehalt der Ratifikation durch die Generalversammlungen der Aktionäre, folgender Vertrag abgeschlossen worden:

Art. 1.

Die Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau tritt ihre Bahnlinie Sulgen-Gossau, beginnend bei der Nordostbahn-Station Sulgen und endigend bei der Station Gossau der Vereinigten Schweizerbahnen, von einer baulichen Länge von 22,661,5 Kilometern mit den bestehenden Konzessionen vom 23. Mai 1872 (Thurgau) und vom 30. November 1872 (St. Gallen) an die Nordostbahngesellschaft zu Eigenthum ab.

Die Abtretung erfolgt mit Allem, was einen Bestandtheil oder eine Zubehörde der Bahn bildet, und mit allen für den Bau und den Betrieb der Bahn erworbenen Rechten, sowie auch mit allem demjenigen Grundbesitz, der nicht als ein integrirender Theil der Bahnanlage anzusehen ist.

Im Fernern sind das Verwaltungs- und das Bauarchiv vollständig und ohne irgend welche Vorentnahme — soweit über eine solche nicht eine spezielle Verständigung stattfindet — der Nordostbahn zu Eigenthum zu übergeben.

Ebenso geht der Reservefond in seinem vollen, durch die Rechnung ausgewiesenen Betrage an die Nordostbahn über.

Hinwieder übernimmt die Nordostbahn alle auf der Bahn und den übrigen abgetretenen Realitäten haftenden Servituten und Lasten aller Art.

Art. 2.

Die Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau wird in Gemeinschaft mit der Nordostbahn dahin wirken, dass anlässlich der Konzessionsübertragung die Verpflichtung zur Führung von Wagenabtheilungen I. Klasse in Wegfall kommt.

Art. 3.

Die Bahn ist frei von Pfandlasten auf den 31. Juli d. Js. zu übergeben.

Art. 4.

Für die sämmtlichen in Art 1 bezeichneten Objekte und Rechte bezahlt die Nordostbahngesellschaft einen Kaufpreis von Fr. 1,500,000, auszurichten wie folgt:

1. Durch Wettschlagung der Vorschüsse, welche die Nordostbahn vor dem Zeitpunkte der Übernahme der Bahn an die Gesellschaft Sulgen-Gossau gemäss besonderer Vereinbarung geleistet haben wird.
2. Durch Baarzahlung des Restes auf den 1. November 1885.

Sowohl für die Vorschüsse als für die Restzahlung wird gegenseitig ein Zins von $4^1/_2$% per Jahr bis und resp. ab 31. Juli 1885 vergütet.

Art. 5.

Die Kontrahenten haben, jeder so viel an ihm, thunlichst darauf hinzuwirken, dass die Übertragung der Konzession und die Übergabe der Bahn auf den 31. Juli 1885 erreichbar sind und stattfinden.

Sollte die Übertragung der Konzessionen nicht ohne erschwerende Bedingungen und nicht mit der in Art. 2 erwähnten Modifikation erhältlich sein, so ist die Nordostbahn berechtigt, von diesem Vertrage zurückzutreten.

Art. 6.

Vom Zeitpunkt der Übergabe der Bahn ab tritt die Nordostbahngesellschaft in alle Rechte und Pflichten ein, welche sich für die Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau aus dem mit den Vereinigten Schweizerbahnen unter'm 22. Juni 1876 abgeschlossenen Vertrage über die Mitbenutzung der Station Gossau ergeben; ebenso tritt die Nordostbahn vom genannten Zeitpunkte ab an Stelle der Gesellschaft Sulgen-Gossau in den mit der schweizerischen Postverwaltung unter'm 29. August und 11. September 1874 abgeschlossenen Miethvertrag ein.

Art. 7.

Auf den gleichen Zeitpunkt erlöscht der Vertrag vom 11. April 1874 betreffend Übernahme des Betriebes der Eisenbahnlinie Sulgen-Gossau durch die Nordostbahngesellschaft in allen seinen Theilen.

Art. 8.

Die Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau ist verpflichtet, nach einem von der Nordostbahn vorgelegten und mit derselben vereinbarten Plane (siehe Anlage) die nöthigen Uferversicherungsbauten im sogenannten „Tellen" entweder sofort selbst auszuführen oder der Nordostbahn an die bezüglichen Kosten als Äquivalent eine Aversalentschädigung von Fr. 20,000 zu leisten.

Art. 9.

Die vorbehaltenen Ratifikationen sind bis spätestens 4. Juli d. Js. beizubringen.

Das Ausbleiben einer Ratifikation über diesen Zeitpunkt hinaus, berechtigt den andern Kontrahenten zum Rücktritt vom Vertrage.

Zürich, / Bischofszell, den 8. April 1885.

Für die Geschäftsführung der Bischofszellerbahn: Scherb.

Für die Direktion der Schweiz. Nordostbahngesellschaft: Studer.

B. Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 14. September 1885.

Vertreten: bei Eröffnung der Versammlung: 27,432 Aktien mit 1439 Stimmen,
im Verlauf derselben 27,477 „ „ 1454 „

Die Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag der Direktion und nach Anhörung des Gutachtens des Verwaltungsrathes,

beschliesst:

Dem zwischen dem leitenden Ausschusse der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft unter'm 10. Januar 1885 abgeschlossenen Vertrage betreffend Abtretung der Eisenbahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil* wird die Genehmigung ertheilt.

* Dieser Vertrag lautet:

Vertrag

zwischen dem leitenden Ausschusse der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil, einerseits
und
der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, anderseits,
betreffend
Abtretung der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil.

Art. 1.

Die Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil tritt der Nordostbahn käuflich ab:

1. Die Bahnlinie Effretikon-Wetzikon-Hinweil von 22,157 Kilometern baulicher Länge mit allen unbeweglichen und beweglichen Bestandtheilen, Zubehörden, Einrichtungen und Ausrüstungsgegenständen;
2. die sämmtlichen der Bahngesellschaft gehörenden Landabschnitte und dinglichen Rechte aller Art;
3. das gesammte Rollmaterial mit Reservestücken und Ausrüstungsgegenständen;
4. den dermaligen Aktiv-Saldo der Baurechnung;
5. den Oberbau-Erneuerungsfond in seinem dermaligen Bestande;
   abzüglich der Beträge, welche den unter Ziffer 4 und 5 genannten Mitteln bestimmungsgemäss bis zum Tage der Übergabe der Bahn etwa noch zu entnehmen sein werden;
6. das Gesellschaftsarchiv, enthaltend sämmtliche der Gesellschaft angehörenden Dokumente, Pläne und sonstigen Akten, unter Vorbehalt der Bestimmungen des § 668 des eidg. Obligationenrechtes;
7. überhaupt ausnahmslos alle der Verkäuferin angehörenden und zustehenden Sachen und Rechte aller Art, welche in den Ziffern 1—6 nicht bereits besonders genannt sein sollten.

Art. 2.

Die Abtretung der Bahn erfolgt auf Grund der bestehenden Konzessionen und sonstigen Rechtstitel, sowie unter Übertragung und resp. Überbindung aller aus denselben abzuleitenden Rechte und Verpflichtungen. Die Überbindung der letztern soll eine vollständige Liberirung der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil von denselben bewirken.

Art. 3.

Der von der Nordostbahngesellschaft zu bezahlende Kaufpreis ist gleich dem Betrage der Guthaben der Nordostbahn an die Gesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil, nämlich:

a) Darleihen Fr. 1,100,000 nebst laufendem Zinse hieraus à 5% vom 1. Januar 1884 an;

b) Passivsaldo der Betriebsrechnung vom Jahr 1883 Fr. 325,780. 08 Cts., abzüglich oder zugänglich der Überschüsse oder Ausfälle, welche sich auf der Betriebsrechnung bis zum definitiven Übergange der Bahn an die Nordostbahn noch ergeben werden.

Der Kaufpreis ist im Wege der Wettschlagung zu begleichen.

Art. 4.

Der Übergang der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil an die Nordostbahn hat auf den 1. Januar 1886 zu erfolgen. Mit diesem Zeitpunkt erlöschen alle gegenseitigen Ansprüche.

Art. 5.

Die Nordostbahngesellschaft ist berechtigt, von diesem Vertrage zurückzutreten, wenn die Bundesbehörden an die Konzessionsübertragung erschwerende Bedingungen knüpfen sollten oder die Perfektion sich aus welchem Grunde immer über den 30. September 1885 hinaus verzögern würde.

Art. 6.

Für diesen Vertrag wird die Ratifikation der Generalversammlungen der Aktionäre beider Kontrahenten vorbehalten.

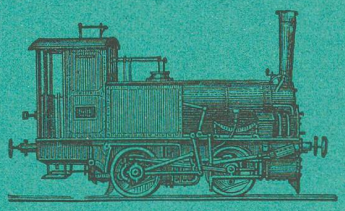
Zürich, den 10. Januar 1885.

Für den leitenden Ausschuss
der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinweil:

Der Präsident:
J. Pfenninger.

Für die Direktion
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Studer.

Inhalt des Beilagenbandes.

1. Vierundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnung über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern für das Jahr 1885.
2. Sechszehnter Geschäftsbericht und Rechnung über die Unternehmung der Bötzbergbahn für das Jahr 1885.
3. Zehnter Geschäftsbericht und Rechnung über den Betrieb der Eisenbahn Effretikon-Wetzikon-Hinweil für das Jahr 1885.
4. Vierzehnter Jahresbericht und Rechnung des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1885.
5. Elfter Jahresbericht und Rechnung des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1885.