

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 43 (1895)

Artikel: Dreiundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1895
Autor: Birchmeier
Kapitel: 6: Direktion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730401>

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: 31.12.2025

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

des Eisenbahndepartementes die Plangenehmigung der allgemeinen Disposition und des Unterbaues des Viaduktes am 26. März erfolgt war.

Der Viadukt erfordert ca. 18,000 m³ Mauerwerk (exkl. Beton), wovon Ende des Jahres ca. 8000 m³ oder 45 0/0 geleistet waren, während bei den Erdarbeiten ca. 36,000 m³ oder 38 0/0 des Voranschlages ausgeführt worden sind.

Auf den drei übrigen Losen mussten sich die Unternehmer, da die Bauverträge mit denselben erst Ende August und Mitte Oktober perfekt wurden, darauf beschränken, über die Wintermonate den Bau für das kommende Frühjahr möglichst gut vorzubereiten und sind daher keine Leistungen von Belang an Erdarbeiten und Kunstbauten zu verzeichnen.

Neu angeordnete Studien über Ausführung der Eisenkonstruktion der Rheinbrücke bei Eglisau führten dazu, die früher vorgesehene Halbparabel-Konstruktion durch eine Fachwerkbrücke mit parallelen Gurtungen zu ersetzen. Die diesbezüglichen Pläne haben unterm 20. März 1896 die Genehmigung des Eisenbahndepartementes erhalten.

Für die Ausführung dieser Eisenkonstruktion ist unter einer grösseren Zahl bekannter Brückenfirmen Konkurrenz eröffnet worden, worauf die Vergebung der Brücke im Gewicht von ca. 586 T. an die mindestfordernde Firma Buss & Cie. in Basel stattfand.

Nach Abweisung des Gesuches der Regierung des Kantons Schaffhausen durch das Eisenbahndepartement, für die Scheibengasse in Neuhausen an Stelle der Durchfahrt einen Niveauübergang vorzusehen, gelangten die Regierung und der Gemeinderat Neuhausen im Mai 1895 nachträglich mit einem auf die Erweiterung der Scheibengassdurchfahrt gerichteten Begehren an die Bundesbehörde. Dem Ansuchen wurde durch Änderung der schiefwinkligen Anlage teilweise entsprochen, womit sich die Petenten einverstanden erklärten. Die betreffende neue Planvorlage dieses Objektes hat unterm 30. Dezember 1895 die Genehmigung der Aufsichtsbehörde erhalten.

VI. Direktion.

Das von der neuen Direktion schon im Jahre 1894 festgestellte Organisationsreglement nebst Geschäftsordnung für die Direktion erhielt im Frühjahr mit wenigen Änderungen die verwaltungsrätliche Genehmigung. Danach wurden in Übereinstimmung mit der bisherigen provisorischen Ordnung die Geschäfte von allgemeiner Bedeutung dem Präsidenten zugewiesen und die übrigen Geschäfte nach folgenden Departementen verteilt:

- I. Departement, Finanzen, Versicherungswesen, Pensions- und Krankenkassen;
- II. Departement, Bahnbau, Unterhalt von Bahn und Dampfbooten, Werkstätten;
- III. Departement, Stations- und Zugsdienst, Fahrdienst;
- IV. Departement, kommerzieller Dienst der Bahn und der Dampfboote;
- V. Departement, Haftpflichtangelegenheiten, Expropriation, Gemeinschaftsstrecken und Gemeinschaftsbahnhöfe.

Danach blieb auch die Geschäftsverteilung unter die einzelnen Direktionsmitglieder die bisherige, d. h., es wurden definitiv zugeteilt:

Geschäfte von allgemeiner Bedeutung und III. Departement Herrn Präsident Birchmeier; Stellvertreter für die Geschäfte von allgemeiner Bedeutung Herr Vicepräsident Frölich, für das III. Departement Herr Direktor Brack;

- I. Departement Herrn Direktor Däniker; Stellvertreter Herr Vicepräsident Frölich;
- II. Departement Herrn Direktor Brack; Stellvertreter mit Bezug auf den Bau der neuen Linien Herr Direktor Mezger, mit Bezug auf die übrigen Geschäfte Herr Präsident Birchmeier;
- IV. Departement Herrn Vicepräsident Frölich; Stellvertreter Herr Direktor Däniker;
- V. Departement Herrn Direktor Mezger; Stellvertreter mit Bezug auf die Expropriationsgeschäfte Herr Direktor Brack, mit Bezug auf die übrigen Geschäfte Herr Direktor Däniker.

Die Direktion hielt im Berichtsjahre 93 Sitzungen und fasste 2874 Beschlüsse, abgesehen von den durch die Mitglieder in ihrer Einzelkompetenz erledigten Geschäften. Was die Zahl der Direktionsgeschäfte betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass das Hauptregister im Berichtsjahre 39,397 (Prinzipal-) Nummern aufweist gegenüber 39,812 im Vorjahre.

Es dürfte hier der Ort sein, um eines Vorganges zu erwähnen, der speciell das Verhältnis der Verwaltung zu den Angestellten betrifft. Im Anschlusse an eine bei sämtlichen grössern Bahnen der Schweiz zu Tage getretene Bewegung gelangte im Dezember eine fast von allen untern Angestellten unterzeichnete Eingabe an die Verwaltung, deren hauptsächliche Begehren auf namhafte Gehaltsaufbesserungen unter Festsetzung einheitlicher Gehaltsnormen, sowie auf principielle Änderung des Dienstvertrages in dem Sinne, dass eine Dienstkündigung bezw. Entlassung seitens der Verwaltung nur unter Zustimmung einer in der Mehrheit aus Angestellten zusammengesetzten Kommission stattfinden dürfe, gerichtet waren.

Die Verhandlungen führten, ungeachtet heftiger, die Inszenierung eines Streiks nahe legender Agitation, zu einem friedlichen Abschlusse, wonach für das festangestellte Personal hinsichtlich der Gehaltsregelung eine Verständigung auf gleichartiger Grundlage stattfand wie bei der Schweizerischen Centralbahn, indem für das Personal des Unterhaltes und der Aufsicht der Bahn, des Expeditions- und Zugdienstes und des Fahrdienstes mit Ausnahme einiger höherer Dienst kategorien, für welche die Festsetzung der Gehalte durch besondern Beschluss von Fall zu Fall vorbehalten blieb, folgendes Gehaltschema angenommen wurde:

No.	Beamtenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehalts- stufen	Erhöhung per Gehalts- stufe	
		Minimum	Maximum			
		Fr.	Fr.			
A. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.						
1	Bahnmeister I. Klasse	2400	3300	10	90	
2	„ II. „	2100	3000	10	90	
3	Bahn-, Barrieren- und Blocksignalwärter I. Klasse	1200	1680	8	60	
4	„ „ „ „ II. „	1020	1500	8	60	
5	Aufseher der Centralanlagen und elektrischen Beleuchtung	1800	2700	10	90	
6	„ und Vorarbeiter I. Klasse	1380	1980	10	60	
7	„ „ „ II. „	1290	1740	10	45	
B. Expeditions- und Zugdienst.						
1	Bahnhofvorstände Brugg und Zug	3000	4800	10	180	
2	Stationsvorstände I. Klasse (Bahnbezirksvorstände) {	a)	2400	3900	10	150
		b)	2280	3480	10	120
3	„ II. „	1800	3000	10	120	
4	„ III. „	1680	2580	10	90	
5	„ IV. „	1500	2250	10	75	
6	Wärtervorstände	1380	1980	10	60	

No.	Beamtenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zweijährigen Gehalts- stufen	Erhöhung per Gehalts- stufe
		Minimum	Maximum		
		Fr.	Fr.		
7	Stellvertreter der Bahnhofinspektoren (Adjunkte) I. Klasse	2400	4200	10	180
8	„ „ „ „ II. „	2100	3600	10	150
9	Inspektionsgehülfen I. Klasse	2100	3600	10	150
10	„ II. „	1800	3000	10	120
11	„ III. „	1500	2400	10	90
12	Stationsgehülfen I. Klasse (Stellvertr. d. B'hofvorstände I. Klasse.)	1800	3000	10	120
13	„ II. „ „ „ II. „	1500	2400	10	90
14	„ III. „ „ „ III. „	1440	2040	10	60
15	„ IV. „ und amb. Gehülfen	1200	1920	8	90
16	Einnehmer I. Klasse	2100	3300	10	120
17	„ II. „ { a)	1500	2700	10	120
	„ „ { b)	1380	2100	8	90
18	„ III. „	1380	1980	10	60
19	Gepäckexpedienten I. Klasse	1800	3000	10	120
20	„ II. „ { a)	1500	2700	10	120
	„ „ { b)	1500	2400	10	90
21	„ III. „	1320	2040	8	90
22	Gepäckträger I. Klasse	1320	1920	10	60
23	„ II. „	1200	1650	10	45
24	Telegraphisten I. Klasse	1800	3000	10	120
25	„ II. „	1500	2400	10	90
26	„ III. „	1200	1920	8	90
27	Wagenkontroleure I. Klasse	1500	2400	10	90
28	Wagenkontroleure II. Klasse	1200	1920	8	90
29	Oberportier Zürich	2040	2940	10	90
30	Portiers der Güterbahnhöfe	1200	1800	10	60
31	Portiers der Personen-Bahnhöfe, ohne Dienstwohnung und ohne Handgepäckbenefice	1200	1800	10	60
32	Portiers der Personen-Bahnhöfe, mit Dienstwohnung und Handgepäckbenefice	1200	1650	10	45
33	Portiers der Personen-Bahnhöfe, ohne Dienstwohnung mit Handgepäckbenefice I. Klasse	—	1080	—	—
34	Portiers der Personen-Bahnhöfe, ohne Dienstwohnung mit Handgepäckbenefice II. Klasse	1080	1530	10	45
35	Nachtwächter I. Klasse	1200	1800	10	60
36	„ II. „	1080	1530	10	45
37	Rangierleiter I. „	1680	2580	10	90
38	„ II. „	1560	2160	10	60
39	Wagenwärter	1380	1860	8	60

No.	Beamtenkategorie	Jahresgehalt		Zahl der zwei jährigen Gehalts- stufen	Erhöhung per Gehalts- stufe
		Minimum Fr.	Maximum Fr.		
40	Chef der Wagenreiniger	1500	2400	10	90
41	Lampisten	1200	1800	10	60
42	Chefs von Güterexpeditionen I. Klasse	2400	4200	10	180
43	„ „ „ II. „	2100	3600	10	150
44	„ „ „ III. „	1800	3000	10	120
45	„ „ „ IV. „	1500	2400	10	90
46	Güterkassiere I. Klasse	2100	3600	10	150
47	„ II. „	1800	3000	10	120
48	I. Gehülfen der Güterexpeditionen I. Klasse	1800	3000	10	120
49	I. „ „ übrigen Güterexpeditionen, Schalterexpedienten und Zolldeklaranten	1800	2700	10	90
50	Güterexpeditionsgehülfen I. Klasse	1500	2400	10	90
51	„ II. „	1200	1920	8	90
52	Frachteneinzüger	1350	2100	10	75
53	Schaffnermeister und Vorstand des Rangierbahnhofes Zürich	2400	3900	10	150
54	Güterschaffner I. Klasse	1560	2460	10	90
55	„ II. „	1500	2100	10	60
56	Schaffnergehülfen, Eilfourgonschaffner und Eilgutcamionneure	1380	1980	10	60
57	Ord. Gut-Camionneure und Eilgutarbeiter	1290	1740	10	45
58	Weichen-, Übergangs-, Signal- und Drehscheibenwärter I. Klasse (Winterthur und Zürich)	1380	1980	10	60
59	II. „	1290	1740	10	45
60	III. „	1200	1560	10	36
61	Oberzugführer	2100	3000	10	90
62	Zugführer	1500	2250	10	75
63	Kondukteure	1260	1860	10	60
64	Bremser	1080	1500	7	60
C. Fahrdienst.					
1	Zugskontroleure	2100	3000	10	90
2	Lokomotivführer	1860	2820	8	120
3	Heizer	1320	1800	8	60
4	Visiteure I. Klasse	1800	2400	10	60
5	„ II. „	1560	2160	10	60

Das Lokomotiv- und Zugspersonal erhält ausser dem fixen Gehalt noch sogenannte Nebenbezüge nach reglementarischen Ansätzen (Kilometergelder, Ersparnisprämien, Übernachtgelder, Stundengelder), welche je nach den Dienstkategorien jährlich 850—1800 Fr. ausmachen.

Für die Angestellten bei der Centralverwaltung und den centralen Bureaux des Betriebes bestanden feste Gehaltsnormen bereits, die bei diesem Anlasse keine wesentlichen Änderungen erfuhren.

Die gemäss den neuen bzw. revidierten Gehaltsnormen bei den einzelnen vorgenommenen Gehaltsregulierungen erheischten zuzüglich der für das nicht fest angestellte Personal (Güterarbeiter etc.) bewilligten Lohnerhöhungen eine Gesamtausgabe von ca. Fr. 320,000, während die gestellten Forderungen (Erhöhung der Gehalte bis auf Fr. 2400 um 25 0/0, und von Fr. 2400 bis 3000 um 15 0/0) eine Ausgabe von über eine Million Franken bedingt hätten. Die Petenten hatten ihre Ansprüche im Verhältnisse zu denjenigen bei den andern Bahnen viel zu hoch gestellt, indem sie namentlich nicht genügend berücksichtigten, dass das untere Personal der Nordostbahn bereits zu dem besser bezahlten schweizerischen Bahnpersonal gehörte.

Analoge Verständigungen erfolgten auch bei der Gotthardbahn, der Jura-Simplon-Bahn und den Vereinigten Schweizerbahnen. Bei allen andern, mit Ausnahme der Gotthardbahn, war, um auf gleiche Höhe der Gehalte wie die Nordostbahn zu kommen, eine verhältnismässig grössere Ausgabe erforderlich.

Beim Arbeiterpersonal der Werkstätten liess die Verwaltung ebenfalls angemessene Lohnerhöhungen eintreten, wobei eine Ausgabe von ca. Fr. 60,000 ausreichte.

Was die principielle Änderung des Dienstvertrages betrifft, so wurde das Begehren der Angestellten von allen Bahnen des Bestimmtesten abgelehnt. Dagegen wurde dem Personal überall ein fester sechsjähriger Anstellungsvertrag zugestanden, in der Meinung, dass eine Erneuerung der Anstellung nach dem Vertragsablauf durch Wiederwahl des Angestellten durch die Verwaltung sechs Monate vor diesem Termin stattzufinden hat. Ein vorheriges, keine besondern Gründe voraussetzendes Kündigungsrecht der Verwaltung besteht nicht, während der Angestellte berechtigt ist, das Dienstverhältnis jederzeit auf drei Monate zu kündigen. Dagegen ist das Recht, fehlbare Beamte auch vor Ablauf des Vertrages jederzeit ohne Entschädigung zu entfernen, der Verwaltung durch Vorbehalt der bezüglichlichen gesetzlichen Bestimmungen gewahrt. Ebenso bleibt die vorzeitige Entlassung von Angestellten wegen körperlicher oder geistiger Untauglichkeit vorbehalten.

Indem wir hiemit die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung im Jahre 1895 schliessen und Ihnen die Genehmigung der nachstehenden Rechnungen empfehlen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 8. Juni 1896.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

Der Präsident:

Birchmeier.