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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 44 (1896)

Artikel: Vierundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1896

Autor: Birchmeier

Kapitel: 1: Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730410

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

I. Verhältnis zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Die letztjährigen Berichte des Verwaltungsrates und der Direktion haben der Vorstellungen erwähnt, zu welchen sich der Schweizerische Eisenbahnverband und unsere Verwaltung im besondern mit Bezug auf den bundesrätlichen Entwurf eines Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen gegenüber den eidgenössischen Räten veranlasst sahen. Im Berichte des Verwaltungsrates ist auch bemerkt, dass unsere Specialeingabe gar keinen und die Kollektiveingabe des Verbandes nur einen bescheidenen Erfolg hatte. Am 27. März 1896 war das Gesetz, in der Hauptsache nach dem bundesrätlichen Entwurfe mit einigen Änderungen und Zusätzen, von den eidgenössischen Räten beschlossen.

Der Charakter des Erlasses als Vorbereitungsgesetz für die Eisenbahnverstaatlichung einerseits und anderseits das anfechtbare Verhältnis desselben zu den Konzessionen, das sich namentlich in der Beseitigung der in den älteren, kantonalen, vorgesehenen Schiedsgerichte zur Entscheidung von mit dem Rückkauf zusammenhängenden Streitfragen zeigte, veranlassten eine intensive Bewegung gegen das Gesetz, teils politischer, teils gewissermassen rein rechtlicher Natur, die zum Referendumsbegehren und zur Volksabstimmung führte, bei der aber die Gegner des Gesetzes unterlagen. Letzteres wurde hierauf vom Bundesrate auf den 1. November 1896 in Kraft erklärt.

Die nächste wichtige Folge war nun für uns, dass wir gemäss Art. 3 und 19 des Gesetzes bis Ende 1896 für die konzessionsgemäss besondere Rückkaufsobjekte bildenden Sektionen unseres Netzes auf Verlangen des Bundesrates, das selbstverständlich nicht ausblieb, der genannten Behörde besondere Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital für die Jahre 1888—1895 (Teil der bis 1897 laufenden zehnjährigen Periode für die Berechnung des für die Bestimmung des Rückkaufswertes massgebenden Reinertrages) einzubringen hatten. Für die folgenden Jahre sind diese Ausweise den üblichen Jahresrechnungen und Bilanzen beizufügen, und die Verpflichtung zur Vorlage dieser Rechnungsausweise erstreckt sich auch auf die zwischen der Ankündigung des Rückkaufs (1898) und der Abtretung der Bahn (1903) liegende Periode.

In der Befürchtung, dass dem Gesetzesentwurf des Bundesrates die Auffassung zu Grunde liegen könnte, dass Jahr für Jahr jeder Sektionsausweis die effektiven Einnahmen und Ausgaben zu bringen hätte, erhoben wir anlässlich der Beratung in der Bundesversammlung gegen die bezügliche Bestimmung Protest, weil die Beibringung der Ausweise für 1888—1895 in diesem Falle auf den vorgeschriebenen Termin (Ende 1896) für uns einfach ein Ding der Unmöglichkeit gewesen wäre, soweit es sich nicht um Sektionen handelt, für welche von jeher separate Rechnung geführt wurde.

Nun zwingt aber der (dem Entwurfe entsprechende) Gesetzestext nicht zu jener Auslegung. Vielmehr liess gerade die Annahme desselben durch den Gesetzgeber, der doch kaum Unmögliches wollte, die Interpretation als unabweislich erscheinen, dass es genüge, wenn überhaupt nur die Rechnungsgrundlage als ausreichend zuverlässig anerkannt werden müsse, bestehe sie nun in durchgehender Ausscheidung der effektiven Einnahmen und Ausgaben, soweit sie denkbar ist, oder in einer andern Rechnungsart. Wir sind nun für die Jahre 1888—1895 in der Weise vorgegangen, dass wir für das Jahr 1894 die Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben effektiv oder, wo es unmöglich war, nach zuverlässigen Normen vornahmen und sodann mit Hülfe daraus gewonnener fester Faktoren die Sektionsrechnungen für die übrigen Jahre erstellten. Die dergestalt ausgearbeiteten Sektionsausweise über die

Einnahmen und Ausgaben wurden dem Bundesrate in Begleit eines Ausweises über die Erträgnisse des gewinnberechtigten Aktienkapitals in den Jahren 1888—1895 rechtzeitig eingereicht.

Zu Ihrer genauern Orientierung lassen wir hier die Zuschrift, mit welcher wir dem Bundesrate die Sektionsrechnungen einreichten, im Wortlaute folgen und fügen derselben die Zusammenstellung der Rechnungsergebnisse bei:

„*Zürich*, den 28. Dezember 1896.

An das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabteilung Bern.

Den Vorschriften des neuen Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März d. J. und Ihrer Aufforderung vom 2. v. Mts. nachkommend, beehren wir uns, Ihnen die im Bordereau am Schlusse aufgeführten Aufstellungen zu übermitteln.

Wir sind Ihnen einige Erläuterungen über die Grundsätze schuldig, auf welchen diese Aufstellungen beruhen.

A. Sektionseinteilung.

Wir haben diejenigen Teilstrecken zu einer Sektion vereinigt, welche entweder:

I. nach dem Inhalt der bezüglichen Konzessionen nur gemeinsam zurückgekauft werden können, nämlich:

1. Das Stammnetz der Nordostbahn: Konstanz-Romanshorn-Rorschach, Rormanshorn-Aarau, Turgi-Koblenz (Eisenbahnaktensammlung alte Reihe, Bd. I. 233 § 34, S. 251 § 34, II. S. 98 § 38, V. 139 Art. 31, VI. 95 Art. 29);
2. Winterthur-Dachsen, Dachsen-Schaffhausen (Eis. Samml. a. R. I. 268 § 33 S. 287 § 33);
3. Winterthur-Weiach, Weiach-Koblenz (E. S. a. R. VI. 406 § 40, S. 439 § 5);
4. Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Näfels (E. S. a. R. VII. 171 § 5, S. 489 § 5, VIII. 73 § 5. n. F. I. 181 Art. 25, II. 38 Art. 25;
5. Sulgen-Bischofszell, Bischofszell-Gossau (E. S. a. R. VIII. 756 § 4, VIII. 195 Art. 3);
6. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen (E. S. a. R. VII. 158 § 4, S. 398 § 3);
7. Zürich-Zug-Luzern (E. S. a. R. IV. 351 § 32, S. 362 § 33, S. 376 Art. 2, n. F. XI. 45 Art. 26);
8. Etzweilen-Feuerthalen (-Schaffhausen) (E. S. a. R. VII 628 § 4, VII 564 § 4);
9. Zürich-Meilen-Rapperswil (E. S. a. R. VII. 158 § 4, S. 398 § 3); — oder

II. welche zu einem einheitlichen Ankaufspreise in den Besitz unserer Gesellschaft übergegangen sind, nämlich:

1. Winterthur-Etzweilen-Konstanz-Singen, die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn,
2. Effretikon-Seebach-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau, die Westsektion der ehemaligen Nationalbahn, von der die Stücke Winterthur-Effretikon und Otelfingen-Wettingen abgebrochen worden sind, — oder

III. welche aus innern Gründen kein für sich abgeschlossenes Rückkaufsobjekt im Sinne Ihrer Auflage vom 2. v. M. bilden und daher nicht separat zurückgekauft werden können, nämlich

Dielsdorf-Niederweningen und
Feuerthalen-Schaffhausen.

So stellt sich die Anzahl der selbständigen Sektionen auf 14, nämlich

1. Romanshorn-Frauenfeld-Winterthur-Zürich-Turgi-Aarau, nebst Rorschach-Konstanz und Turgi-Waldshut.
2. Winterthur-Schaffhausen,
3. Örlikon-Oberglatt-Bülach und Oberglatt-Dielsdorf-Niederweningen.
4. Winterthur-Bülach-Koblenz.
5. Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Näfels (Glarus).

6. Glarus-Linthal.
7. Effretikon-Wetzikon-Hinweil.
8. Winterthur-Etzweilen-Singen, nebst Etzweilen-Konstanz.
9. Sulgen-Gossau.
10. Niederglatt-Otelfingen-Wettingen.
11. Effretikon-Seebach-Otelfingen mit Oerlikon-Seebach, ferner Wettingen-Suhr-Aarau.
12. Zürich-Zug-Luzern.
13. Etzweilen-Schaffhausen.
14. Zürich-Meilen-Rapperswil.

Über Nr. 13 und 14 sind bereits besondere Betriebsrechnungen erstellt worden, ebenso über die Gemeinschaftslinien

15. Bötzbergbahn und
16. Koblenz-Stein.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich daher lediglich auf die Sektionen 1—12, wozu in den nächsten zwei Jahren noch Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug kommen werden.

B. Verteilung der Einnahmen aus dem Verkehr.

1. Personen-, Gepäck- und Viehverkehr.

Die Einnahmen wurden aus den Stationsmonatsrechnungen bezw. aus den Verkehrsabrechnungen stationsweise und innerhalb einer Station nach Bestimmungsstationen bezw. Übergangspunkten zusammengestellt. Die so erhaltene Gesamteinnahme jeder Relation wurde sodann kilometrisch auf die einzelnen Sektionen verlegt, bezw. wo es sich um Verkehr innerhalb derselben Sektion handelte, einfach dieser zugeschieden. Bruchteile von Franken unter 50 Cts. sind dabei fallen gelassen, solche von 50 Cts. und darüber auf 1 Fr. aufgerundet worden. Unteilbare Einnahmen, d. h. solche, welche sich keiner bestimmten Relation oder Route zuweisen liessen, wie z. B. die Einnahmen aus Generalabonnements für das ganze Netz, aus den Taxen für Abonnements zum Bezuge halber Billette etc. wurden am Schlusse pro rata der ermittelten Einnahmen den einzelnen Sektionen zugeschieden.

2. Güterverkehr.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr bestehen aus Frachten und Nebengebühren.

Was zunächst die Nebengebühren anbelangt, so sind sie für jede Sektion berechnet und zum voraus zugeschieden worden. Hiebei war die Zuscheidung bei Stationen, die nur einer Sektion angehören, gegeben; bei gemeinschaftlichen Stationen mehrerer Sektionen erfolgte die Zuteilung der kartierten Gebühren an diejenige Sektion, welcher die bezüglichen Sendungen angehören, während die nichtkartierten (auf der Station separat erhobenen) Gebühren pro rata des Versand- und Empfangsgewichtes auf die partizipierenden Sektionen verlegt wurden.

Die Frachten bestehen bei der Nordostbahn aus Expeditionsgebühren und Streckentaxen.

Zur Ermittlung der Expeditionsgebühren wurden zunächst die Transport-Quantitäten stationsweise und mit Unterscheidung der Sektionen aus den Stationsnachweisen und Verkehrsabrechnungen mit Gruppierung nach den verschiedenen Gebührenklassen (Eilgut, Stückgut, allgemeine Wagenladungen und Spezialtarife) ausgezogen, wobei Bruchteile unter 50 *kg* fallen gelassen, solche von 50 *kg* und darüber auf Zehntelstonnen aufgerundet wurden. Soweit der betreffende Verkehr einer Sektion ausschliesslich angehörte, erhielt diese die ganze Expeditionsgebühr; bei Beteiligung mehrerer Sektionen erhielten die Anfangs- und Endsektion je die Hälfte, zwischenliegende Sektionen keinen Anteil an der Expeditionsgebühr. Im direkten schweizerischen Verkehr erhielt nur die

Empfangs- oder Versandsektion eine halbe Expeditionsgebühr, im schweizerischen Transitverkehr entfiel jede Anrechnung von Expeditionsgebühr. Der Auslandsverkehr ist wie schweizerischer Verkehr der Grenzstation behandelt.

Im internen Verkehr liessen wir die Quantitäten auf 21 — 25 *km.* der zweiten, diejenigen auf 26 bis 30 *km* der dritten Stufe zuteilen, da sich die Verkehrsmengen in diesen beiden Distanzstufen annähernd die Wage halten.

Der nach Zuscheidung der Lokalspesen und Expeditionsgebühren verbleibende Rest der Einnahmen aus dem Güterverkehr besteht ausschliesslich aus Streckentaxen.

Wir verlegten dieselben auf die einzelnen Sektionen pro rata der auf jeder effektiv gefahrenen Tonnenkilometer, welche wir von jeher alljährlich für jede Strecke der Nordostbahn genau ermitteln. Die Beilagen, insbesondere auch die graphischen Tabellen über die Verkehrsdichtigkeit, welche im Laufe der Jahre angefertigt worden sind, enthalten die genauen Angaben über die beförderten Personen- und Tonnenkilometer.

Das hievor beschriebene Verfahren der Berechnung der Sektionseinnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr ist zunächst für das Jahr 1894 angewendet worden. Für die übrigen Jahre ergiebt eine proportionale Ermittlung Resultate von vollständig ausreichender Richtigkeit. Von 1888 bis 1894 ist das Netz der Nordostbahn dasselbe geblieben, und es haben auch ausserhalb desselben keinerlei Änderungen von einem Belang stattgefunden, dass dadurch der Verkehrscharakter der Nordostbahn als Ganzes oder der einzelnen Sektionen irgend fühlbar beeinflusst worden wäre. Die Ergebnisse per Personen- und Tonnenkilometer weisen ja in diesen Jahren keine nennenswerte Schwankungen auf, und die geringen Differenzen sind zweifellos nicht auf einer Sektion oder auf einer kleinern Zahl von Sektionen entstanden, sondern sind ein Produkt des ganzen Verkehrs. Wenn im Jahre 1894 die Einnahmen per Tonnenkilometer auf dem ganzen Netze 9.18 Cts., auf der Linie Niederglatt-Wettingen aber 7.606 Cts. und auf der Linie Glarus-Linthal 17.494 Cts. ausmachte, so wurden sie pro 1893, wo der allgemeine Durchschnitt 9.10 Cts. betrug, demgemäss für die einzelnen Sektionen im Verhältnis von 9.18 zu 9.10 reduziert. Die Probe für die Richtigkeit des Verfahrens liegt darin, dass die Summe der in dieser Weise berechneten Sektionen bis auf ganz geringe Differenzen, welche in den beiliegenden Ausweisen ersichtlich gemacht und bei den einzelnen Sektionen pro rata der ermittelten Einnahmen ausgeglichen sind, den effektiven Gesamteinnahmen gleichkommt.

C. Zerlegung der verschiedenen Einnahmen

und

D. Zerlegung der Betriebsausgaben.

Die Ausscheidung wurde in folgender Weise bewerkstelligt:

A. 1894.

Es wurden effektiv ermittelt und den einzelnen Sektionen zugeschieden:

Verschiedene Einnahmen.

1. Pacht- und Mietzinse.
   - *a)* Für Bahnhöfe und Bahnstrecken.
   - *b)* „ sonstige Objekte, wie Gebäude, Restaurationen, Landabschnitte etc.
2. Ertrag von Hülfsgeschäften.
   - *d)* Privattelegraphendienst.
3. Sonstige Einnahmen.
   - *a)* Entschädigung für die Bahnpostwagen.
   - *b)* Verschiedenes.

Zu 1 a ist zu bemerken, dass für diejenigen Stationen und Bahnstrecken, welche von mehreren Sektionen gemeinschaftlich benutzt werden, die Baukapitalverzinsung auf die beteiligten Sektionen im Verhältnis der von ihnen geführten Wagenachsen zur Gesamtzahl der ein- und aus-, bezw. durchgelaufenen Wagenachsen verlegt wurde, wobei für die Transitachsen eine Doppelzählung, d. h. je für Ein- und Ausfahrt stattfand.

Bei denjenigen Stationen und Bahnstrecken, welche auch von einer fremden Verwaltung mitbenutzt werden, sind zunächst deren Beiträge an den betr. Baukapitalzinsen in Abzug gelangt, und der verbleibende Rest wurde sodann in vorerwähnter Weise auf die Nordostbahnsektionen verlegt.

In der Ertragsrechnung derjenigen Linie, welche als Eigentümerin des mitbenützten Objektes supponiert ist, sind die Beiträge der übrigen Linien unter der Einnahmenrubrik III 1 a in Einnahme und bei den letztern unter der Ausgabenrubrik V A 1 in Ausgabe gestellt.

Dasselbe Verfahren wurde für die Verlegung der Betriebskosten auf den Gemeinschaftsstationen und Bahnstrecken nach den einzelnen Rechnungsrubriken angewendet, was wir, um eine Wiederholung zu vermeiden, schon an dieser Stelle anfügen.

Es wurden ferner effektiv für die einzelnen Sektionen ermittelt von den

Betriebsausgaben:

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

A. Personal, Kapitel 3—6 Bahnmeister und Wärterpersonal.

B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen, gesamter Abschnitt:

a) 1—6 Unterhalt.

b) 1—3 Oberbauerneuerung.

C. Sonstige Ausgaben.

3. Beleuchtung der Bahn.
4. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.
5. Vergütungen für Kulturschaden etc.
6. Verschiedenes.

III. Expeditionsdienst.

A. Personal. 2 a—b und d—e und 4 Stationspersonal betreffend.

B. Sonstige Ausgaben.

1. Bureaubedürfnisse etc. } soweit den Stationsdienst betreffend.
2. Beleuchtung und Heizung etc. } soweit den Stationsdienst betreffend.
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars } soweit den Stationsdienst betreffend.
4. Konsummaterial für mechanische Stationseinrichtungen.
5. Camionnage und Plombage.
6. Verschiedenes.

V. Verschiedene Ausgaben.

A. Pacht- und Mietzinse.

1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken.
2. „ sonstige Objekte (Gebäude etc.).

C. Sonstige Ausgaben.

5. Kosten des Transportes infolge von Bahnunterbrechungen.
6. Steuern und Abgaben.
8. Verschiedenes.

Dagegen mussten nachbezeichnete Einnahmen und Ausgaben entsprechend ihrem Charakter auf Grund von Verhältniszahlen auf die verschiedenen Sektionen verlegt werden.

a) Verschiedene Einnahmen.

1 *c.* Mietzinse von Rollmaterial.

Dieselben wurden pro Rata der den einzelnen Sektionen belasteten Anschaffungskosten für Wagen gutgebracht.

2. Ertrag von Hülfsgeschäften.

a) Werkstätte.

b) Materialverwaltung.

c) Materialrechnung der Bahnoberingenieurs.

Diese Hülfsgeschäfte sind dem Stammnetz zugeteilt, und es werden dieselben, wie schon ihre Bezeichnung „Hülfsgeschäfte" ausdrückt, nicht als selbständige Anstalten behandelt. Auf deren Arbeiten und Materialabgaben erfolgen Prozentzuschläge nur in dem Masse, als zur Deckung der bezüglichen Administrationskosten und des Unterhalts der technischen Einrichtungen erforderlich ist; daher die geringen Vorschläge, welche die Betriebsrechnungen unter vorgenannten Rubriken aufweisen. Für die vorliegenden Sektionsberechnungen rechtfertigte es sich indessen, die Leistungen und Lieferungen fraglicher Hülfsgeschäfte an die Sektionen 2—14 zu Gunsten des Stammnetzes in einer Weise zu berechnen, wie wenn die betreffenden Anstalten sich selbst erhalten müssten. Es wurden die letztern daher ideell mit einer Verzinsung des in ihnen engagierten Anlage- und Betriebskapitals zu $4^1/_2$ % per Jahr belastet und an den sich hieraus ergebenden Defiziten die vorbezeichneten Sektionen pro Rata der auf sie entfallenden Arbeiten und Lieferungen zu Gunsten des Stammnetzes beteiligt.

b) Betriebsausgaben.

I. Allgemeine Verwaltung.

Die Gesamtkosten derselben wurden pro Rata der Bruttoeinnahmen der einzelnen Sektionen auf letztere repartiert.

II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

A. Personal.

1. Büreau des Oberingenieurs.

2. Sektionschefs und deren Gehülfen.

C. Sonstige Ausgaben.

1. Büreaubedürfnisse etc.

2. Beleuchtung, Heizung etc. der Bureaux.

Die Verlegung dieser Kosten fand im Verhältnis der übrigen Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn statt.

III. Expeditions- und Zugsdienst.

A. Personal.

1. Betriebschef, Kursbureau und Centralwagenkontrolle.

Die betreffenden Ausgaben wurden pro Rata der auf die einzelnen Sektionen verlegten übrigen Ausgaben für den Expeditions- und Zugsdienst verteilt.

2 *c.* Billetdrucker und Billetsortiererinnen.

Es erfolgte die Verlegung der betr. Gehalte und Löhne nach Massgabe der Personenfrequenz der einzelnen Sektionen.

3. und 4. Zugsdienstpersonal und deren Bekleidungskosten.

Die Verrechnung erfolgte zu 1/3 pro Rata der Zugs- und zu 2/3 pro Rata der Wagenachsenkilometer.

B. Sonstige Ausgaben.

1. Bureaubedürfnisse.
2. Beleuchtung, Heizung etc.
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.

Soweit die bezüglichen Unkosten das Bureau des Betriebschefs, die Centralwagenkontrolle und den Zugsdienst beschlagen, wurden sie pro Rata der Zugskilometer auf die Sektionen übertragen.

IV. Fahrdienst.

A. Personal.

1. Bureau des Betriebsmaschinenmeisters.
2. Depotchefs.

Die Ausgaben-Repartierung wurde zu 1/3 pro Rata der Lokomotiv- und zu 2/3 pro Rata der Wagenachsenkilometer vollzogen.

2. Maschinenpersonal.

Nach Vorabzug einer Quote für das Rangierpersonal fand die Verlegung pro Rata der Lokomotivkilometer statt.

Die Kosten des Rangierdienstes, den einzelnen Sektionen effektiv belastet, wurden zu je Fr. 5. — per Rangierstunde (die Rangierstunde zu 6 Kilometer) berechnet und angemessen auf die Kapitel IV A 2 (Besoldung des Maschinenpersonals), IV B a 1—4 (Materialverbrauch) und C a 1 (Unterhalt der Lokomotiven) verteilt.

2. Wagenvisiteure.
3. Wagenmeister, Wagenschmierer und Wagenreiniger.

Verlegung der Kosten erfolgte pro Rata der Wagenachsenkilometer.

3. Personal für Ausrüstung und Reinigung des Fahrmaterials, sowie Remisenarbeiter.

Die Verteilung wurde pro Rata der Lokomotivkilometer bewerkstelligt.

4. Bekleidungskosten.

Dieselben wurden wie die Besoldungen verlegt.

B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen.

a) Lokomotiven, Ziffern 1—4.

wurden pro Rata der Lokomotivkilometer und

b) Wagen

Ziffer 1—3 pro Rata der Personenwagenachsenkilometer repartiert.

4. Reinigungs- und Desinfektionsmaterial.

Soweit letztzeres nicht effektiv verlegt werden konnte, fand die Übertragung pro Rata der Wagenachsenkilometer statt.

C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmateriales.

Die Kostenverlegung wurde bewerkstelligt

a u. *b* 1 für Lokomotiven pro Rata der Lokomotivkilometer,
a u. *b* 2 „ Personenwagen pro Rata der Personenwagen-Achsenkilometer,
a u. *b* 3 „ Gepäckwagen pro Rata der Gepäckwagen-Achsenkilometer,
a u. *b* 3 „ Güterwagen pro Rata der Versandgüter-Quantitäten.

D. Sonstige Ausgaben.

1. Bureaubedürfnisse.
2. Beleuchtung, Heizung etc.
3. Ergänzung und Unterhalt des Inventars.
4. Verschiedenes.

Kostenverlegung erfolgte zu 1/3 pro Rata der Lokomotiv- und zu 2/3 pro Rata der Wagenachsenkilometer.

V. Verschiedene Ausgaben.

A 3. Miete von Rollmaterial.

Dieselbe wurde nach Massgabe der auf den einzelnen Sektionen gefahrenen Gesamt-Wagenachsenkilometer verteilt.

C. Sonstige Ausgaben.

1. Gerichts- und Prozesskosten.

Verlegung erfolgte pro Rata der Brutto-Einnahmen der einzelnen Sektionen.

2. Feuerversicherungen.

Die Assekuranzkosten für Hochbau wurden effektiv verlegt und die Prämien für Pauschalversicherungen in nachbezeichneter Weise:

a) Für Inventar etc. der Allgemeinen Verwaltung pro Rata der Brutto-Einnahmen.

b) „ Inventar und Planarchiv des Bahnoberingenieurs pro Rata der Ausgaben für Unterhalt und Aufsicht der Bahn.

c) „ Stationsinventar und Requisiten des Zugspersonals pro Rata der betreffenden Anschaffungskosten.

d) „ Rollmaterial pro Rata der jeder Sektion zugeschiedenen bezügl. Anschaffungskosten.

e) „ Transportgegenstände und Lagergüter pro Rata der Güterverkehrseinnahmen; die Separatversicherungen für die Plätze Zürich und Romanshorn jedoch zu Lasten Stammnetz allein.

3./4. Unfall- und Transportversicherungen sind pro Rata der Brutto-Einnahmen den einzelnen Sektionen belastet.

7. a. Beiträge an die Pensions- und Hülfskasse.

Dieselben wurden entsprechend dem für die Verteilung der Besoldungen (Dienstabteilungen I—IV) angewandten Modus auf die verschiedenen Linien repartiert.

7. b. Unterstützungen und Geschenke wurden pro Rata der Brutto-Einnahmen verlegt.

Die nach den vorstehenden Erläuterungen auf die Linie Zürich-Zug-Luzern bis Ende 1891 und Bötzbergbahn bis inkl. Koblenz-Stein entfallenden Betreffnisse wurden dem Stammnetz zugeschieden und demselben hinwieder die Entschädigungen dieser Linien für die Besorgung des Betriebsdienstes gutgebracht.

B. 1888—1893 und 1895.

Auf Grund der derart für die einzelnen Sektionen gewonnenen Ergebnisse aus dem Jahr 1894 wurde für die Vorjahre 1888/93 die Ausscheidung prozentual vollzogen. Es geschah dies in der Weise, dass von den Totalen der einzelnen Rechnungsrubriken der „Verschiedenen Einnahmen“ und der „Betriebsausgaben“ pro 1894 vorerst die Quoten der nur während eines Teiles des Jahres im Betriebe gestandenen Sektionen 13 und 14 (Rechtsufrige

Zürichseebahn und Linie Etzweilen-Schaffhausen) in Abzug gebracht und sodann die Prozentsätze festgestellt wurden, welche die Anteile der übrigen Sektionen zu den verbleibenden Restsummen bildeten. Eine Übersichtstabelle der hienach gefundenen Prozentsätze finden Sie unter den Beilagen.

Mit Bezug auf die Verwendungen aus dem Erneuerungsfond für die Oberbaumaterial-Erneuerung erfolgte jedoch eine Ausnahme, indem die betreffenden Kosten für alle Jahrgänge und Sektionen effektiv ermittelt und in Rechnung gestellt worden sind, da hier die Möglichkeit wesentlicher Verschiebungen in den einzelnen Sektionen vorlag.

Das nämliche Verfahren fand auch für das Jahr 1895 Anwendung. Immerhin basieren die für die Sektionen 13 und 14 (Rechtsufrige Zürichseebahn und Linie Etzweilen-Schaffhausen) ausgewiesenen Resultate wie für 1894 auf effektiven Rechnungsauszügen.

Das einschlägige Rechnungsmaterial folgt anbei in 14 Bändchen Sektionsrechnungen für die einzelnen Jahrgänge und 1 Bändchen Jahresrechnungen pro 1888/95, je die Sektionen 1—14 umfassend.

Für die Sektion 1 (Stammnetz) geben wir nur einen Zusammenzug über die Jahre 1888/95 bei, da dieser Sektion einfach die Restbeträge zugeschieden wurden, welche nach Ermittlung der auf die Sektionen 2—14 entfallenden „verschiedenen Einnahmen“ und „Betriebsausgaben“ übrigblieben.

Wie Sie aus den angefügten Jahresrechnungen ersehen werden, sind den Überschüssen der Betriebseinnahmen nur einige wenige Posten aus den Gewinn- und Verlustrechnungen, die sich von vornherein als bestimmten Sektionen zukommend qualifizierten, wie Betriebssubventionen oder Rückerstattungen auf Betriebsausgaben und dergleichen, in plus oder minus zugerechnet worden.

Von einer eigentlichen Gewinn- und Verlustrechnung wurde also abgesehen, weil wir von der Ansicht ausgehen, dass nach Art. 20, Absatz 2 des neuen Rechnungsgesetzes über die hiefür zur Geltung kommenden Grundsätze vorerst mit Ihnen eine Verständigung stattzufinden habe.

E. Ausweise über das Anlagekapital.

Die in den Jahresbilanzen der Nordostbahn pro 1888/95 ausgewiesenen Bauverwendungen für das eigene Netz wurden bezüglich der festen Anlagen und des Mobiliars und Gerätschaften auf die einzelnen Sektionen effektiv ausgeschieden. Was das Rollmaterial anbelangt, so erfolgte dessen Kostenverlegung für die Jahre 1894 und 1895 nach Massgabe der nach Sektionen konstatierten Verhältniszahlen, wie Lokomotivkilometer, Personenwagen-Achsenkilometer, Gepäckwagen-Achsenkilometer und Versandgüterquantitäten. Für die Jahre 1888/93 fand hingegen die Ermittlung in prozentualer Weise statt analog dem bei den Betriebsausgaben näher bezeichneten Verfahren.

Die bezüglichen Tabellen sind in einem besondern hier beigeschlossenen Bändchen zusammengefasst.

F. Ertragsrechnungen für die Gemeinschaftsbahnen.

Hinsichtlich der Bötzbergbahn und der Linie Koblenz-Stein, für die von jeher Separatrechnungen geführt wurden, haben wir uns auf eine rekapitulierende Betriebsrechnung pro 1888/95 und bezw. 1892/95 nebst Angabe der Bauverwendungen beschränkt.

Die Ertragsrechnungen der Aarg. Südbahn sowie der Linie Wohlen-Bremgarten werden Ihnen durch die Schweizerische Centralbahn als die den Betrieb derselben führende Verwaltung zugehen. Sollten diese Rechnungen nicht nach den von uns für die Bötzbergbahn und Koblenz-Stein durchgeführten Grundsätzen aufgestellt sein, müssten wir uns vorbehalten, Ihnen für unsere Beteiligungen neue Berechnungen einzusenden.

G. Nebengeschäfte.

Unter diese Rubrik fallen die beiden Dampfbootunternehmungen auf dem Boden- und Zürichsee. Die Imprägnieranstalt, weil abgebrochen, kommt zur Zeit nicht in Frage. Für die beiden erstgenannten Unternehmungen

sind in den jährlichen Geschäftsberichten ebenfalls jeweils Separatrechnungen enthalten, weshalb wir Ihnen anbei wie bei F je nur einen Zusammenzug für die Jahre 1888/95 unterbreiten.

H. Reinertrag des gewinnberechtigten Aktienkapitals.

Die Anlagekosten wurden zerlegt in Obligationen- und Aktienkapital im Verhältnis des in 1888/95 total engagiert gewesenen Kapitals.

Für die nicht 4 % rentierenden Sektionen wurde ein 4 % Ertrag eingestellt, gleichbedeutend mit dem 25. Teil des bezüglichen Anlagekapitals.

Die Obligationen-Zinsen wurden durchweg genau in Übereinstimmung mit den effektiv bezahlten Zinsen berechnet und von den Betriebsüberschüssen in Abzug gebracht, im übrigen die Gewinn- und Verlustrechnung nicht einbezogen. Der Rest des Überschusses bildet den Reinertrag des engagierten Aktienkapitals.

Die Ihnen mit Gegenwärtigem übermittelten Nachweise enthalten ein vollkommen ausreichendes Material zur Beurteilung der Tragweite Ihrer Erklärung betreffend den Rückkauf des ganzen Nordostbahnnetzes. Wenn nach stattgehabter Entschliessung noch genauere Berechnungen als notwendig erkannt werden sollten, so werden solche in den fünf Jahren zwischen der Erklärung und dem Vollzug der Abtretung vorgenommen werden können.

Das gesamte Material, das diesen Berechnungen zu Grunde liegt, steht Ihnen zur Prüfung derselben zur Verfügung.

Sollten sich in unsern Rechnungen Versehen vorfinden, so erlauben wir uns, den Vorbehalt nachträglicher Rektifikation zu machen.

Für die Direktion der Schweiz. Nordostbahn,

Der Präsident:

Birchmeier."

Zusammenstellung

der Anlagekosten und des Ertrages des Nordostbahnnetzes,

nach Sektionen geordnet pro 1888—1895.

Zusammenstellung der Anlagekosten und des Ertrages des

	1 Romanshorn-Zürich-Aarau. Rorschach-Konstanz. Turgi-Waldshut.	2 Winterthur-Schaffhausen	3 Oerlikon-Oberglatt-Bülach. Oberglatt-Niederweningen	4 Winterthur-Bülach-Koblenz	5 Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Glarus	6 Glarus-Linthal	7 Effretikon-Wetzikon-Hinweil
1888.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
Anlagekapital Ende 1888	73,796,172. 01	5,865,597. 18	2,510,247. 92	15,078,174. 65	24,361,800. 86	4,146,150. 18	1,393,599. 67
Durchschnittl. Anlagekapital während d Betriebszeit	73,796,172. 01	5,865,597. 18	2,510,247. 92	15,078,174. 65	24,361,800. 86	4,146,150. 18	1,393,599. 67
Betriebseinnahmen 1888	9,930,667. 29	584,369. 80	294,840. 25	772,199. 91	2,034,441. 49	138,794. 62	155,408. 74
Betriebsausgaben 1888	4,463,093. 97	383,410. 45	210,826. 27	515,459. 48	1,322,090. 55	129,235. 45	149,276. 35
Überschuss der Betriebseinnahmen 1888	5,467,573. 32	200,959. 35	84,013. 98	256,740. 43	712,350. 94	9,559. 17	6,132. 39
1889.							
Anlagekapital Ende 1889	73,838,863. 69	5,869,913. 06	2,531,456. 64	15,099,570. 44	24,381,935. 81	4,149,392. 55	1,398,011. 46
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	73,838,863. 69	5,869,913. 06	2,511,080. 12	15,099,570. 44	24,381,935. 81	4,149,392. 55	1,398,011. 46
Betriebseinnahmen 1889	10,490,996. 01	616,666. 60	327,739. 07	849,572. 20	2,126,121. 04	144,957. 44	166,915. 19
Betriebsausgaben 1889	4,654,440. 88 52,716. 90	398,949. 24	223,496. 67	564,249. 56	1,376,770. 69	134,777. 20	168,295. 25
Überschuss der Betriebseinnahmen 1889	5,783,838. 23	217,717. 36	104,242. 40	285,322. 64	749,350. 35	10,180. 24	— 1,380. 06
1890.							
Anlagekapital Ende 1890	74,149,759. 57	5,900,721. 84	2,785,046. 60	15,135,493. 52	24,373,354. 54	4,151,216. 65	1,400,560. 66
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	74,149,759. 57	5,900,721. 84	2,515,174. 42	15,135,493. 52	24,373,354. 54	4,151,216. 65	1,400,560. 66
Betriebseinnahmen 1890	10,850,084.02 70,711. 05	630,496. 75	354,827. 26	870,578. 20	2,200,467. 43	146,226. 11	178,919. 11
Betriebsausgaben 1890	5,147,480. 88	443,249. 71	243,766. 65	612,175. 51	1,447,166. 75	144,838. 31	182,292. 37
Überschuss der Betriebseinnahmen 1890	5,773,314. 19	187,247. 04	111,060. 61	258,402. 69	753,300. 68	1,387. 80	— 3,373. 26
1891.							
Anlagekapital Ende 1891	75,699,827. 38	6,153,876. 21	3,366,799. 88	15,165,255. 44	2,4587,473. 17	4,159,274. 95	1,405,627. 91
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	75,699,827. 38	6,153,876. 21	3,050,736. 41	15,165,255. 44	2,4587,473. 17	4,159,274. 95	1,405,627. 91
Betriebseinnahmen 1891	10,901,657. 51	672,210. 66	368,609. 92 2,000. —	856,062. 60	2,203,106. 68	143,640. 94	187,476. 33
Betriebsausgaben 1891	5,855,059. 63	471,033. 98	293,476. 73	690,019. 74	1,591,088. 09	159,493. 33	199,050. 11
Überschuss der Betriebseinnahmen 1891	5,046,597. 88	201,176. 68	77.133. 19	166,042. 86	612,018. 59	— 15,852. 39	— 11,573. 78
1892.							
Anlagekapital Ende 1892	77,581,768. 73	6,337,711. 63	3,523,940. 25	15,252,661. 73	24,926,102. 39	4,185,095. 51	1,434,651. 47
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	77,581,768. 73	6,337,711. 63	3,523,940. 25	15,252,661. 73	24,926,102. 39	4,185,095. 51	1,434,651. 47
Betriebseinnahmen 1892	10,544,885. 27	667,542. 27	363,087. 90 4,000. —	931,581. 12	2,297,109. 75	151,060. 56	184,261. 86
Betriebsausgaben 1892	5,740,986. 63 5,840. 12	502,345. 62	310,449. 46	705,067. 91	1,647,904. 06	166,716. 24	203,183. 68
Überschuss der Betriebseinnahmen 1892	4,798,058. 52	165,196. 65	56,638. 44	226,513. 21	649,205. 69	— 15,655. 68	— 18,921. 82
1893.							
Anlagekapital Ende 1893	80,266,188. 11	6,496,009. 96	3,588,541. 48	15,331,635. 06	25,235,351. 13	4,202,847. 66	1,454,817. 90
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	80,266,188. 11	6,496,009. 96	3,588,541. 48	15,331,635. 06	25,235,351. 13	4,202,847. 66	1,454,817. 90
Betriebseinnahmen 1893	11,381,846. 60	729,015. 17	328,103. — 4,000. —	1,164,526. 94	2,365,089. 26	151,529. 15	201,118. 95
Betriebsausgaben 1893	5,724,510. 08	511,648. 85	392,796. —	744,560. 75	1,717,946. 35	177,833. 74	227,087. 22
Überschuss der Betriebseinnahmen 1893	5,657,336. 52	217,366. 32	— 60,693. —	419,966. 19	647,142. 91	— 26,304. 59	— 25,968. 27
1894							
Anlagekapital Ende 1894	82,931,388. 01	7,841,535. 42	3,625,871. 25	15,434,454. 05	25,498,571. 98	4,212,111. 09	1,475,440. 17
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	82,931,388. 01	7,841,535. 42	3,625,871. 25	15,434,454. 05	25,498,571. 98	4,212,111. 09	1,475,440. 17
Betriebseinnahmen 1894	11,701,447. 73	794,263. 47	342,386. 20	1,192,007. 31	2,426,471. 16 2,000. — 1,645. 60	151,926. 44	209,657. 20
Betriebsausgaben 1894	5,432,746. —	505,821. 03	274,942. 57	747,202. 94	1,669,783. 54	173,628. 80	213,064. 87
Überschuss der Betriebseinnahmen 1894	6,268,701. 73	288,442. 44	67,443. 63	444,804. 37	760,333. 22	— 21,702. 36	— 3,407. 67
1895.							
Anlagekapital Ende 1895	84,832,763. 90	8,477,143. 18	3,932,242. 76	15,662,498. 59	25,450,950. 71	4,231,168. 37	1,474,558. 59
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	84,832,763. 90	8,477,143. 18	3,932,242. 76	15,662,498. 59	25,450,950. 71	4,231,168. 37	1,474,558. 59
Betriebseinnahmen 1895	12,294,310. 47	789,514. 67	389,054. 52	1,208,761. 52	2,489,309. 05 2,000. —	169,560. 24	219,323. 20
Betriebsausgaben 1895	5,803,668. 64	529,526. 52	305,421. 46	780,349. 52	1,738,898. 69	195,272. 55	237,341. 63
Überschuss der Betriebseinnahmen 1895	6,490,641. 83	259,988. 15	83,633. 06	428,412. —	752,410. 36	— 25,712. 31	— 18,018. 43
							Jahresdurchschnitt
Durchschnittl. Anlagekapital während d. Betriebszeit	77,887,091. 43	6,617,813. 56	3,157,229. 33	15,269,967. 93	24,851,942. 57	4,179,657. 12	1,429,658. 48
Betriebseinnahmen	11,020,825. 74	685,509. 92	347,331. 01	980,661. 23	2,268,470. 18	149,711. 94	187,885. 07
Betriebsausgaben	5,360,067. 97	468,248. 18	281,896. 97	669,885. 68	1,563,956. 09	160,224. 45	197,448. 93
Überschuss der Betriebseinnahmen . .	5,660,757. 77	217,261. 74	65,434. 04	310,775. 55	704,514. 09	— 10,512. 51	— 9,563. 86

Nordostbahnnetzes, nach Sektionen geordnet pro 1888—1895.

8 Winterthur-Etzweilen-Singen. Etzweilen-Konstanz	9 Sulgen-Gossau	10 Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	11 Effretikon-Seebach-Oerlikon-Otelfingen Wettingen-Suhr-Aarau	12 Zürich-Zug-Luzern	13 Zürich-Meilen-Rapperswil	14 Etzweilen-Schaffhausen	15 Eglisau-Schaffhausen	16 Thalweil-Zug	Summe
Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.	Fr. Cts.
4,219,859. 64	1,763,908. 50	4,714,646. 63	3,318,713. 43	11,732,653. 67	2,549,140. 39	—	—	—	155,450,664. 73
4,219.859. 64	1,763,908. 50	4,714,646. 63	3,318,713. 43	11,732,653. 67	—	—	—	—	152,901,524. 34
1,033,664. 57	167,037. 37	557.898. 84	424,529. 84 32,000. —	2,165,302. 04	—	—	—	—	18,291,154. 76
670,579. —	117,441. 35	99,835. 67	302,523. 33	1,025,786. 23	—	—	—	—	9,389,558. 10
363.085. 57	49,596. 02	458,063. 17	154,006. 51	1,139,515. 81	—	—	—	—	8,901,596. 66
4,234,351. 28	1,778,800. 20	4,725,099. 57	3,334,407. 71	11,741,724. 87	3,311,580. 48	—	—	—	156,395,107. 76
4,234,351. 28	1,778,800. 20	4,725,099. 57	3,334,407. 71	11,741,724. 87	—	—	—	—	153,063,150. 76
1,152,866. 52	167,885. 98	579,400. 94	445,320. 64 32,000. —	2,335,368. 08	—	—	—	—	19,435,809. 71
710,900. 23	124,711. 83	100,928. 13	316,110. 29	1,094,700. 83	—	—	—	—	9,921,047. 70
441,966. 29	43,174. 15	478,472. 81	161,210. 35	1,240,667. 25	—	—	—	—	9,514,762. 01
4,260,841. 37	1,780,888. 14	4,727,363. 02	3,366,966. 90	11,774,146. 87	5,010,091. 77	10,738. 42	—	17,921. 35	158,845,111. 22
4,260,841. 37	1,780,888. 14	4,727,363. 02	3,366,966. 90	11,774,146. 87	—	—	—	—	153,536,487. 50
1,224,853. 57	170,759. 27	571,148. 69	468,849. 40 32,000. —	2,401,992. 94	—	—	—	—	20,171,913. 80
791,404. 11	134,785. 79	114,228. 75	343,061. 81	1,248,078. 61	—	—	—	—	10,852,529. 25
433,449. 46	35,973. 48	456,919. 94	157,787. 59	1,153,914. 33		—	—	—	9,319,384. 55
4,346,042. 93	1,803,321. 39	4,730,653. 62	3,393,143. 10	11,802,559. 78	7,234,633. 41	63,051. 15	14,342. 28	81,310. 58	164,007,193. 18
4,346,042. 93	1,803,321. 39	4,730,653. 62	3,393,143. 10	11,802,559. 78	—	—	—	—	156,297,792. 29
1,255,626. 70	180,721. 27	565,031. 57	467,831. 95 32,000. —	2,439,971. 34	—	—	—	—	20,275,947. 47
823,820. 76	149,786. 80	123,357. 49	371,712. 45	1,164,978. 52	—	—	—	—	11,892,877. 63
431,805. 94	30,934. 47	441,674. 08	128,119. 50	1,274,992. 82	—	—	—	—	8,383,069. 84
4,467,885. 83	1,834,808. 29	4,746,262. 32	3,469,116. 72	12,930,144. 06	11,558,773. 43	197,897. 91	43,931. 21	888,872. 85	173,379,624. 33
4,467,885. 83	1,834,808. 29	4,746,262. 32	3,469,116. 72	12,930,144. 06	—	—	—	—	160,690,148. 93
1,283,513. 09	169,234. 93	476,129. 97	443,418. 48 32,000. —	2,487,491. 78	—	—	—	—	20,029,476. 86
851,780. 30	164,293. 55	129,460. 63	384,431. 76	1,367,311. 85	—	—	—	—	12,173,931. 69
431,732. 79	4,941. 38	346,669. 34	90,986. 72	1,120,179. 93	—	—	—	—	7,855,545. 17
4,558,020. 22	1,867,717. 48	4,756,367. 85	3,534,115. 42	13,221,495. 12	17,503,674. 55	2,222,955. 88	55,984. 25	2,405,147. 42	186,700,869. 49
4,558,020. 22	1,867,717. 48	4,756,367. 85	3,534,115. 42	13,221,495. 12	—	—	—	—	164,513,107. 39
1,303,988. 74	168,208. 34 28,424. 53	401,627. 63	421,376. 53 32,000. —	2,672,560. 05	—	—	—	—	21,353,414. 89
885,559. 77	183,124. 98	150,930. 51	409,340. 36	1,437,035. 79	—	—	—	—	12,562,374. 40
418,428. 97	13,507. 89	250,697. 12	44,036. 17	1,235,524. 26	—	—	—	—	8,791,040. 49
4,621,363. 92	1,890,617. 63	4,770,583. 46	3,577,214. 26	13,956,603. 46	20,701,710. —	3,864,723. 77	325,406. 82	4,305,006. 01	199,032,601. 30
4,621,363. 92	1,890,617. 63	4,770,583. 46	3,577,214. 26	13,956,603. 46	14,482,166. 49	403.065. 67	—	—	184,720,986. 86
1,326,918. 64	165,348. 28	390,830. 40	432,383. 29 32,000. —	2,902,918. 99	553,762. 34	8,178. 29 6,562. 50	—	—	22,640,707. 84
864,841. 75	171,800. 17	139,161. 56	416,846. 29	1,448.588. 76	453,240. 37	19,556. 57	—	—	12,531,225. 22
462,076. 89	—6,451. 89	251,668. 84	47,537. —	1,454,330. 23	100,521. 97	—4,815. 78	—	—	10,109,482. 62
4,933,935. 43	1,889,113. 66	4,773,685. 06	3,625,248. 89	15,215,555. 30	21,513,287. 45	4,471,522. 47	1,474,150. 28	6,338,758. 49	208,296,583. 13
4,933,935. 43	1,889,113. 66	4,773,685. 06	3,625,248. 89	15,215,555. 30	21,513,287. 45	4,046,189. 11	—	—	200,058,341. —
1,480,512. 26	172,654. 50	383,345. 76	462,008. 03 32,000. —	2,970,986. 84	804,233. 61	110,037. 24 39,375. —	—	—	24,016,986. 91
935,276. 43	195,704. 34	162,330. 44	444,146. 21	1,512,791. 96	687,577. 54	130,388. 29	—	—	13,658,694. 22
545.235. 83	—23,049. 84	221,015. 32	49,861. 82	1,458,194. 88	116,656. 07	19,023. 95	—	—	10,358,292. 69
pro 1888—1895.					Summe Sektion 1—12.	1895 Sektion 13 Zürich-Rapp'wil	1895 Sektion 14 Etzw.-Schaffh.		Summe Jahresdurchschnitt 1888—95
4,455,287. 58	1,826,146. 91	4,743,082. 69	3,452,365. 80	12,796,860. 39	160,667,103. 79	21,513,287. 45	4,046,189. 11	—	186,226,580. 35
1,257,743. 01	173,784. 31	490,676. 73	477,714. 77	2,547,074. 01	20,587,387. 92	804,233. 61	149,412. 24	—	21,541,033. 77
816,770. 29	155,206. 10	127,529. 15	373,521. 56	1,287,409. 07	11,462,164. 44	687,577. 54	130,388. 29	—	12,280,130. 27
440,972. 72	18,578. 21	363,147. 58	104,193. 21	1,259,664. 94	9,125,223. 48	116,656. 07	19,023. 95	—	9,260,903. 50

Anlagekapital, Überschuss der Betriebseinnahmen und gewinnberechtigtes Aktienkapital der

Betriebsjahr	Bauliche Länge	Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	Anlagekapital auf Ende des Jahres bezw. pro rata der Betriebszeit				Überschuss der Betriebs-Einnahmen			
			Total		per Km. bauliche Länge		Total		per Km. durchschnittliche Betriebslänge	
	Meter	Km.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
									Nordostbahn	
1888	602,688	626	152,901,524	34	253,699	30	9,765,765	56	15,600	27
1889	602,688	626	153,063,150	76	253,967	48	10,313,703	07	16,475	57
1890	602,688	626	153,536,487	50	254,752	85	10,196,135	53	16,287	75
1891	609,316	629	156,297,792	29	256,513	52	9,583,819	08	15,236	59
1892	609,283	633	160,690,148	93	263,736	31	9,135,204	10	14,431	60
1893	609,283	633	164,513,107	39	270,011	—	10,030,428	31	15,845	86
1894	660,474	662	184,720,986	86	279,679	42	11,574,419	61	17,484	02
1895	661,487	686	200,058,341	—	302,437	29	12,327,183	90	17,969	65
Total	4,957,907	5121	1,325,781,539	07	.	.	82,926,659	16	.	.
Durchschnitt	619,738	640	165,722,692	38	267,407	66	10,365,832	39	16,196	13
			Hälftiges Beteiligungskapital der Nordostbahn						**Brugg-**	
1888	48,086	58	11,714,000	—	243,605	25	483,614	73	8,338	19
1889	48,086	58	11,714,000	—	243,605	25	590,051	53	10,173	30
1890	48,086	58	11,724,000	—	243,813	17	608,860	42	10,497	59
1891	48,086	58	11,729,000	—	243,917	15	594,190	28	10,244	66
1892	48,086	58	11,771,500	—	244,800	98	522,674	55	9,011	60
1893	48,086	58	11,960,500	—	248,731	44	527,695	31	9,098	20
1894	48,086	58	12,152,055	—	252,715	03	540,705	86	9,322	51
1895	48,086	58	12,241,781	—	254,580	96	535,790	72	9,237	77
Total	.	.	95,006,836	—	.	.	4,403,583	40	.	.
Durchschnitt	48,086	58	11,875,854	—	246,971	13	550,447	92	9,490	48
			Hälftiges Beteiligungskapital der Nordostbahn						**Koblenz-**	
1892	25,501	11	828,125	—	32,474	21	33,125	—	3,011	36
1893	25,501	26	2,260,417	—	88,640	32	90,416	68	3,477	56
1894	25,501	26	2,275,822	—	89,244	42	91,032	88	3,501	26
1895	25,501	26	2,285,000	—	89,604	33	91,400	—	3,515	38
Total	.	89	7,649,364	—	.	.	305,974	56	.	.
Durchschnitt	25,501	22	1,912,341	—	74,990	82	76,493	64	3,476	98

Schweizerischen Nordostbahn, sowie Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein pro 1888—1895.

Verzinsung des Obligationenkapitals		Reinertrag		Gewinnberechtigtes Aktienkapital		Reinertrag in Prozent des Aktienkapitals	Betriebsjahr
Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
einschl. Zürich-Zug-Luzern.							
4,506,511	61	5,259,253	95	42,584,000	—	12,35	**1888**
4,464,160	—	5,849,543	07	44,114,600	—	13,2598	**1889**
4,258,030	—	5,938,105	53	49,808,800	—	11,9218	**1890**
4,330,178	—	5,253,641	08	50,702,600	—	10,3616	**1891**
4,342,844	50	4,792,359	60	52,441,400	—	9,1385	**1892**
4,280,495	—	5,749,933	31	56,691,000	—	10,1425	**1893**
4,713,802	—	6,860,617	61	64,252,900	—	10,6775	**1894**
5,122,094	—	7,205,089	90	67,009,520	—	10,7523	**1895**
36,018,115	11	46,908,544	05	427,604,820	—		**Total**
4,502,264	39	5,863,568	—	53,450,602	—	10,9701	**Durchschnitt**
Basel, Beteiligung der Nordostbahn.							
333,141	65	150,473	08	3,313,900	—	4,54	**1888**
328,570	47	261,481	06	3,429,300	—	7,62	**1889**
311,832	93	297,027	49	3,863,100	—	7,69	**1890**
311,865	86	282,324	42	3,863,500	—	7,30	**1891**
314,769	71	207,904	84	3,841,600	—	5,41	**1892**
311,201	04	216,494	27	4,121,550	—	5,25	**1893**
310,097	76	230,608	10	4,226,900	—	5,45	**1894**
313,421	49	222,369	23	4,100,300	—	5,42	**1895**
2,534,900	91	1,868,682	49	30,760,150	—	.	**Total**
316,862	61	233,585	31	3,845,018	—	6,0750	**Durchschnitt**
Stein, Beteiligung der Nordostbahn.							
22,142	08	10,982	92	270,300	—	4,063	**1892**
58,809	60	31,607	08	778,900	—	4,058	**1893**
58,074	37	32,958	51	791,600	—	4,1635	**1894**
58,502	80	32,897	20	765,350	—	4,298	**1895**
197,528	85	108,445	71	2,606,150	—	.	**Total**
49,382	22	27,111	42	651,536	—	4,1612	**Durchschnitt**

Für die dem Post- und Eisenbahndepartement ebenfalls eingemittelten Ausweise pro 1896 ist mit Ausnahme der Einnahmen aus dem Güterverkehre, welche nach dem für 1888—1893 eingeschlagenen Verfahren ausgeschieden worden sind, die Erstellung der Rechnungen wie für 1894 geschehen. Die Ergebnisse sind folgende:

		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
	A. Anlagekapital per 31. Dezember 1896.						
	I. Im Betrieb stehende Linien:						
1.	Romanshorn-Zürich-Aarau, Rorsch.-Konstanz, Turgi-Waldshut	89,517,270	19				
2.	Winterthur-Schaffhausen	8,721,686	25				
3.	Örlikon-Bülach-Dielsdorf, Dielsdorf-Niederweningen	3,854,077	16				
4.	Winterthur-Bülach-Koblenz	15,579,029	07				
5.	Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Glarus	25,770,421	97				
6.	Glarus-Linthal	4,227,357	68				
7.	Effretikon-Wetzikon-Hinweil	1,500,788	92				
8.	Winterthur-Etzweilen-Singen, Etzweilen-Konstanz	4,946,813	70				
9.	Sulgen-Gossau	1,942,245	13				
10.	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	4,780,659	03				
11.	Effretikon-$\frac{\text{Seebach}}{\text{Örlikon}}$-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau	3,637,879	74				
12.	Zürich-Zug-Luzern	16,421,593	89				
13.	Zürich-Meilen-Rapperswil	21,515,477	32				
14.	Etzweilen-Schaffhausen	4,612,176	01	207,027,476	06		
	II. Im Bau begriffene Linien:						
15.	Eglisau-Schaffhausen	3,874,708	54				
16.	Thalweil-Zug	9,839,847	87	13,714,556	41		
						220,742,032	**47**
	B. Betriebsertrag im Jahr 1896.	Betriebseinnahmen		Betriebsausgaben		Überschuss der Betriebseinnahmen	
1.	Romanshorm-Zürich-Aarau, Rorsch.-Konstanz, Turgi-Waldshut	12,946,125	56	6,094,920	52	6,851,205	04
2.	Winterthur-Schaffhausen	790,267	03	523,296	01	266,971	02
3.	Örlikon-Bülach-Dielsdorf, Dielsdorf-Niederweningen	423,074	69	353,403	15	69,671	54
4.	Winterthur-Bülach-Koblenz	1,272,469	69	817,530	25	454,939	44
5.	Zürich-Richtersweil-Ziegelbrücke-Glarus	2,602,617 2,000	94 —	1,917,602	34	687,015	60
6.	Glarus-Linthal	165,400	56	200,480	61	÷ 35,080	05
7.	Effretikon-Wetzikon-Hinweil	238,735	58	235,990	93	2,744	65
8.	Winterthur-Etzweilen-Singen, Etzweilen-Konstanz	1,716,255	76	1,150,355	13	565,900	63
9.	Sulgen-Gossau	175,944	58	170,525	12	5,419	46
10.	Niederglatt-Otelfingen-Wettingen	408,326	38	152,222	60	256,103	78
11.	Effretikon-$\frac{\text{Seebach}}{\text{Örlikon}}$-Otelfingen, Wettingen-Suhr-Aarau	486,195 32,000	46 —	508.474	30	9,721	16
12.	Zürich-Zug-Luzern	3,159,745	71	1,619,930	10	1,539,815	61
13.	Zürich-Meilen-Rapperswil	880,863	21	789,575	07	91,288	14
14.	Etzweilen-Schaffhausen	128,835 39,375	32 —	180,231	91	÷ 12,021	59
		25,468,232	**47**	**14,714,538**	**04**	**10,753,694**	**43**

Über die Grundsätze, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen, werden mit dem Bundesrate gemäss Art. 20 des neuen Rechnungsgesetzes noch Verhandlungen stattzufinden haben. Wird eine Verständigung nicht erzielt, so entscheidet der Bundesrat nach Einsicht der vorliegenden Rechnungen und Ausweise über die streitigen Gegenstände. Der Bahnunternehmung steht gegen derartige Entscheidungen das Recht des Rekurses an das Bundesgericht zu.

Unterhandlungen sind auf Veranlassung des Eisenbahndepartements bereits im Gange über die Festsetzung der Grundlagen zur Speisung des Erneuerungsfonds, der nach dem Gesetze zu jeder Zeit dem vollen Betrage des durch Abnützung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwertes aller einer wesentlichen Abnutzung unterworfenen Anlagen und Einrichtungen, als: Oberbau, Rollmaterial, Mobiliar und Gerätschaften, zu deren Erneuerung er dient, entsprechen soll.

Die jährlichen Einlagen in diesen Fonds sind nach den Erstellungs- und Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer der einzelnen Anlagen oder Gegenstände zu berechnen und als Betriebsausgaben in die Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.

Wir haben dem Eisenbahndepartement im Einverständnis mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates bereits unsere bezüglichen Vorschläge innert der hiefür angesetzten (mit Ende Januar 1897 abgelaufenen) Frist unterbreitet. Nach diesen Vorschlägen würden sich die bisherigen Jahreseinlagen nicht bedeutend erhöhen und der Fond im Rahmen der jetzigen Statuten bleiben. Auch hinsichtlich der bundesrätlichen Entscheidungen über diese Materie steht eventuell der Rekurs an das Bundesgericht offen.

Da der Bundesrat für notwendig hielt, die Neunormierungen schon pro 1896 zu berücksichtigen, wurde das Eisenbahndepartement von ihm beauftragt, vorläufig die Einlagen in den Erneuerungsfond und die Abschreibungen auf den zu ersetzenden Bilanzposten in approximativen, den Forderungen des Gesetzes thunlichst entsprechenden Beträgen zu vollziehen, in der Meinung, dass eine Ausgleichung von Differenzbeträgen nach Feststellung der definitiven Ansätze stattfinden solle. In der Folge teilte sodann das Eisenbahndepartement mit, dass unserer Gewinn- und Verlustrechnung pro 1896 als Einlagen in den Erneuerungsfond und als Amortisationsquoten folgende Beträge zu belasten seien:

1.	Ordentliche Einlage in den Erneuerungsfond pro 1896	Fr. 1,835,000. —
2.	Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfond für frühere Jahre	„ 100,000. —
3.	Tilgung alter Verluste nach bisherigem Plan (in der Ausfertigung steht wohl irrtümlich 641,000 Fr.)	„ 640,000. —
4.	Verzinsung und Amortisation des Hülfskassendefizits	„ 250,000. —
	Zusammen	Fr. 2,825,000. —

Wir gaben hierauf im Einvernehmen mit dem Verwaltungsratspräsidenten die Erklärung ab, dass wir die Posten 3 und 4, welche dem bisherigen entsprechen, anerkennen, Posten 4 immerhin unter ausdrücklicher Festhaltung des von uns unterm 28. April 1892 mit Bezug auf die Deckung des Defizits der Pensions- und Hülfskasse formulierten Vorbehaltes (späterer Übergang zur Amortisation ohne besondere Annuitäten mittelst der Amortisationsleistungen im Sinne des Protokolles betreffend die Bereinigung des Baukontos der Nordostbahn vom 8. April 1885, wenn vermehrte finanzielle Lasten dazu Anlass geben sollten), dass wir dagegen betreffend die Posten 1 und 2 die Entscheidung des hohen Bundesrates verlangen müssen, vorbehältlich des Rekurses an das Bundesgericht. Zur Begründung hiefür führten wir folgendes an:

Was zunächst den Posten 1 betreffe, so wissen wir nicht, wie derselbe berechnet sei; er überschreite aber nach unserer Ansicht zweifellos das gebotene und berechtigte Mass. Nach § 6 unserer in dieser Hinsicht vom h. Bundesrate genehmigten Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896 habe die ordentliche Jahreseinlage in den Erneuerungsfond mindestens eine Million Franken zu betragen; sie könne eingestellt bezw. vermindert werden, wenn der Erneuerungsfond die Höhe von acht Millionen Franken erreicht habe, was schon im Jahr 1889 der Fall war. Wie sich aus unserer Eingabe vom Januar d. Js. ergebe, reiche die Einlage von einer Million Franken durchaus hin, um den Fond leistungsfähig zu erhalten. Im Jahr 1896 werde die Entnahme nach approximativer Rechnung sich auf ca. Fr. 1,025,000 belaufen; mit einer Einlage von Fr. 1,050,000 werde also die Entnahme mehr als gedeckt. Weitergehende Anforderungen müssen wir ablehnen. Wir beantragen daher, dass in diesem Sinne die Verfügung des Eisenbahndepartements modifiziert werde. Was sodann den Posten 2 anbelange, so wissen wir ebenfalls nicht, wie die Summe von Fr. 100,000 konstruiert sei. Wir bestreiten aber prinzipiell, dass wir zu einer Ergänzungseinlage für frühere Jahre verhalten werden können und beantragen, dass die diesfällige Verfügung des Eisenbahndepartements aufgehoben werde. Alle diese Erklärungen sollen im übrigen für die Berechnung des Rückkaufspreises des Nordostbahn-Netzes kein Präjudiz schaffen.

Inwieweit die Vollziehung des Rechnungsgesetzes eine Revision der Gesellschaftsstatuten erfordern wird, ist zur Zeit noch nicht bestimmbar. Das Gesetz sieht die Revision der Statuten der Bahngesellschaften vor; der Bundesrat hat die Frist zu bestimmen, innerhalb welcher sie stattzufinden hat. Ein bezüglicher Erlass wird später zu gewärtigen sein.

Die Verhandlungen über die Zusammenlegung der Konzessionen für den Rückkauf sind gemäss Beschluss des Verwaltungsrates von uns vorläufig nicht wieder aufgenommen worden, weil das Inkrafttreten des Rechnungsgesetzes eine zuwartende Stellung angezeigt erscheinen liess und die Möglichkeit, die Sektionsrechnungen trotz der kurzen Frist rechtzeitig einzureichen, die Befürchtung der nachteiligen Konsequenzen der Versäumnis beseitigte.

Die infolge des Bundesgesetzes betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung vom 28. Juni 1895 von der Generalversammlung der Aktionäre am 27. Januar 1896 beschlossenen revidierten Gesellschaftsstatuten erhielten am 12. März die Genehmigung des Bundesrates, jedoch mit einer Reihe sehr einschneidender Vorbehalte welche Ihre Generalversammlung vom 22. Mai auf Grund einer bezüglichen Motion zu folgender Schlussnahme veranlasste:

„I. Die Generalversammlung der Nordostbahn beschliesst, die Frage der Statutengenehmigung, gestützt auf Art. 39 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und Art. 50 Ziff. 1 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege, in der Form des ordentlichen Civilprozesses vor das Bundesgericht zu bringen.

„II. Die Generalversammlung erteilt ihrem Vertreter den Auftrag, die durch den bundesrätlichen Beschluss vom 12. März dieses Jahres verfügte Streichung der Bestimmungen der § 15 Ziff. 4, 7 und 20; § 20 Abs. 3; § 21; § 30 Ziff. 6 und § 33 Abs. 6 der Statuten, sowie die Rechtsgültigkeit der damit zusammenhängenden Vorbehalte des Bundesrates anzufechten und die Wiederherstellung der von der Generalversammlung am 27. Januar dieses Jahres angenommenen diesbezüglichen Bestimmungen zu verlangen.

„III. Die Generalversammlung bezeichnet den Vertreter zur Führung dieses Rechtsstreites vor Bundesgericht und überträgt im weitern die Vollziehung des Beschlusses der Direktion."

Bevor wir beim Bundesgerichte Klage einleiteten, erbaten wir uns von Herrn Prof. Dr. v. Salis in Basel ein Rechtsgutachten, das in allen Teilen die Rechtsauffassung der Organe der Gesellschaft, namentlich auch hin-

sichtlich der Zuständigkeit des Bundesgerichtes zur Beurteilung der Rechtsstreitigkeit guthiess. Die Führung des Prozesses für die Gesellschaft wurde hierauf Herrn Dr. E. Curti in Zürich, Mitglied des Verwaltungsrates, übertragen, der am 18. November im Einvernehmen mit uns die Klage beim Bundesgerichte einreichte. Auf Begehren der Vertretung des Bundesrates wurde vom bundesgerichtlichen Instruktionsrichter verfügt, dass zunächst lediglich die Frage der Zuständigkeit des Bundesgerichtes zur Verhandlung kommen solle.

Bezüglich der Zusammensetzung des auf Grund des Gesetzes gemäss den revidierten Statuten erweiterten Verwaltungsrates und die vorläufige Organisation und Geschäftsordnung desselben verweisen wir auf den Bericht des Verwaltungsrates.

Per Ende 1896 sind von 160,000 Aktien 68,527 durch 508 Aktionäre in unserm Aktienbuche auf den Namen eingetragen.

Am 1. Juni trat eine Verordnung des Bundesrates betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern vom 18. Februar 1896 in Kraft, wonach sämtliche auf schweizerischen Gewässern in Betrieb befindlichen, mit Dampf- oder andern Motoren versehenen Schiffe, welche dem gewerbsmässigen Personen- oder Gütertransport dienen, der Kontrolle des Bundes unterstellt werden. Die Verordnung, die die bisherigen Aufsichtsrechte der Kantone aufhebt und neben Bestimmungen über Konzessionserteilung und Betriebsbewilligung eine Reihe von Sicherheitsvorschriften aufstellt, findet Anwendung sowohl auf unsere Bodensee-Dampfboote als auf unsere Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee.

Die Verhandlungen mit den Bundesbehörden über Verkehrs- und Tarif-Angelegenheiten beschränkten sich in diesem Jahre auf die bei der Neu-Ausgabe von Reglementen, Warenklassifikationen und Tarifen vorkommenden Beanstandungen ohne principiellen und materiellen Belang, weshalb wir sie im einzelnen nicht anführen.

Zufolge Beschlusses des Verwaltungsrates teilten wir den Regierungen der Kantone Zürich und Thurgau am 5. Dezember 1896 mit, dass auch vom Verwaltungsrate das Bedürfnis der Erstellung eines zweiten Geleises zwischen Romanshorn und Winterthur nicht anerkannt werde. Unter allen Umständen sollte die Eröffnung des Schlussstückes Schaffhausen-Eglisau der durchgehenden schweizerischen Rheinlinie abgewartet werden, bevor die Angelegenheit weiter verfolgt werde. Sollte trotzdem auf einen sofortigen Entscheid gedrungen werden, so sei darauf aufmerksam zu machen, dass unserseits die Zuständigkeit des konzessionsgemässen Schiedsgerichtes zur Beurteilung der Bedürfnisfrage nicht anerkannt werde, und dass die streitige Frage, ob das konzessionsgemässe Schiedsgericht oder der Bundesrat darüber zu entscheiden habe, nur durch das Bundesgericht gelöst werden könne.

Seitdem hat sich die thurgauische Regierung, die in der Angelegenheit die Initiative ergriffen hatte, dahin vernehmen lassen, dass sie die zur Begründung des ablehnenden Entscheides vorgebrachten Momente nicht als stichhaltig anerkenne und sich deswegen vorbehalte, auf ihr Begehren zu ihr geeignet scheinender Zeit und an zuständigem Orte zurückzukommen. Sie gebe diese Erklärung hauptsächlich aus dem Grunde ab, damit aus dem Stillschweigen auf die hierseitigen Erklärungen nicht gefolgert werde, dass sie mit dem Entscheide der Bahnverwaltung einig gehe.

Nach dem bundesgerichtlichen Urteile vom 6. Mai 1896 sind die Schweizerische Centralbahn und die Schweizerische Nordostbahn gehalten, den Vertrag vom 25. Februar 1872 hinsichtlich der von den beiden Bahnen für den Bau und Betrieb einer Wynenthalbahn übernommenen Verpflichtungen als noch zu Recht bestehend anzuerkennen, können aber zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen mit Bezug auf die Deckung der Baukosten (1/3) erst

verhalten werden, wenn ihnen die Sicherheit gegeben ist, dass die anderweitig zu deckende Quote von 2/3 der Baukosten voll und ganz aufgebracht werden. Im September gelangte nun die aargauische Regierung für sich und im Namen des Initiativkomitees mit dem Vorschlage an die beiden Bahnen, sie möchten zur Erstellung eines vollständigen Traceprojektes und Bauvoranschlages Hand bieten, damit die Baukosten und damit die beidseitigen Anteile in zuverlässiger Weise festgestellt werden können. Im Einvernehmen mit der Schweizerischen Centralbahn lehnten wir diese Anregung ab, weil uns weder eine Vertragsbestimmung noch das bundesgerichtliche Urteil die Mitwirkung bei weiteren Erhebungen, welche dem Staate Aargau oder den beteiligten Gemeinden vor der Finanzierung etwa noch erforderlich scheinen können, um sich über die Höhe der von ihnen zu deckenden Kosten annähernde Gewissheit zu verschaffen, auferlegte und solche Erhebungen den Bahnen auch die Garantie nicht bieten könnten, dass die anderseits zu deckenden 2/3 der Kosten aufgebracht werden. Wir stellten uns auf den Standpunkt, dass vor weiterem Eintreten der Bahnen auf die Angelegenheit überhaupt diese Garantie durch eine verbindliche Erklärung ausgesprochen sein müsse und dass es allein Sache der beteiligten Organe des Staates bezw. der Landesgegend sei, ihnen vor Abgabe dieser Erklärung nötig scheinende Studien durchzuführen.

Die Steuerpflicht gegenüber der Stadt Zürich für den Hauptbahnhof Zürich hinsichtlich der einmündenden neuen steuerpflichtigen Linien ist im Berichtsjahre von uns zufolge Auftrag des Verwaltungsrates zum Gegenstande eines staatsrechtlichen Rekurses beim Bundesgerichte gemacht worden, nachdem der Bezirksrat hinsichtlich der Mietwertsteuer unsern Befreiungsanspruch abgewiesen hatte. Wir stützten uns vor Bundesgericht auf den Anfechtungsgrund der Verletzung verfassungsmässiger Rechte. Das Bundesgericht trat auf die Sache ein, sistierte aber das Verfahren, da die Frage, ob der Bahnhof Zürich kraft früherer Konzession als absolut steuerfrei zu betrachten sei, civilrechtlicher Natur sei und zunächst vom Civilrichter entschieden werden müsse, die Gesellschaft also zunächst an diesen zu gelangen habe. Wir leiteten hierauf die erforderlichen Schritte ein, um den Entscheid des Civilrichters herbeizuführen.

Die Streitsache betreffend Erhebung der ordentlichen Vermögenssteuer für eine den einmündenden neuen, nicht steuerfreien Linien entsprechende Quote des Bahnhofes Zürich ist zur Zeit noch pendent.

Inzwischen ist ein ganz ähnlicher Konflikt mit der Stadt Winterthur mit Bezug auf den Bahnhof Winterthur entstanden. Auch hier musste der Rechtsweg beschritten werden, da sich die Steuerbehörde nicht dazu verstehen wollte, das Endergebnis des Verfahrens hinsichtlich der Besteuerung durch die Stadt Zürich abzuwarten.

Der Prozess mit der Stadt Zürich betreffend unsere Forderungen aus dem Separatvertrage vom 13. Juni 1873 über den Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn gelangte im Berichtsjahre zum Entscheide. Unsere Forderungen wurden uns zum Teil zugesprochen, namentlich wurde der Hauptanspruch aus der Stipulierung unentgeltlicher Landabtretung durch die Stadt bezw. eventueller Leistung eines entsprechenden Geldbeitrages prinzipiell geschützt, wobei allerdings die Höhe der Forderung bedeutend reduziert wurde. Im ganzen hatte uns die Stadt zu bezahlen Fr. 222,535. 33 Cts. samt Zins zu 5 % vom 1. Januar 1895 an, zusammen Fr. 245,128. 85 Cts.

Mit Bezug auf die Erstellung einer Station Bäch an der linksufrigen Zürichseebahn, worüber im Vorjahre die Verhandlungen vor dem Bundesrate noch nicht abgeschlossen waren, entschied der Bundesrat im Berichtsjahre zu Gunsten der Petenten unter Behaftung derselben bei ihrer einem kleineren Teile der Kosten gleich-

kommenden Subventionsofferte. Die Angelegenheit ist indessen insofern noch nicht zum Abschlusse gelangt, als der Verwaltungsrat noch weitere Erhebungen über die Frage der Situierung für notwendig erachtet hat.

Der Eröffnungstermin für die beiden neuen Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug ist auf unser Gesuch vom Bundesrate übereinstimmend auf den 1. Juni 1897 angesetzt worden, nachdem auch die Frist für die Eröffnung der neuen Strecke Zug-Arth/Goldau der Gotthardbahn bis zu diesem Termine verlängert worden war.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte in Aussicht gestellte Vorlage an den Verwaltungsrat über die Verlängerung oder Erneuerung der Union commerciale ist im Laufe des Jahres erfolgt, und es hat der Verwaltungsrat die Zustimmung zur provisorischen Verlängerung der Union unter der Bedingung erteilt, dass die von der Nordostbahn geltend gemachten Grundsätze bezüglich der Ermittlung der Distanzen für Linien mit ausnahmsweisen Steigungen von den übrigen Unionsverwaltungen anerkannt werden. Vorläufig bleibt nun die Union in Kraft bis Ende 1898.

Die mit derselben zusammenhängenden Verträge mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehre sind dem Verwaltungsrate ebenfalls vorgelegt worden; deren Behandlung fällt aber nicht mehr in das Berichtsjahr. Dagegen ist im Laufe des Jahres noch die neue Vereinbarung mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Konkurrenzverhältnisse im Personenverkehre vom Verwaltungsrate genehmigt worden und in Kraft getreten. Sie bezweckt hauptsächlich die Einfügung der rechtsufrigen Seebahn in die Beteiligung am Personenverkehre Zürich-und weiter-Ziegelbrücke und weiter neben den Routen via Uster und via Thalweil.

Von den immer zahl- und umfangreicher werdenden Arbeiten im Tarifwesen erwähnen wir zunächst die beiden bedeutendsten: die Neu-Ausgabe der allgemeiuen Tarifvorschriften und der Warenklassifikation im schweizerischen Güterverkehre und den neuen internen Gütertarif der Nordostbahn. Erstere ist durch die inzwischen eingetretenen vielfachen Verbesserungen, Ergänzungen und Änderungen des Tarifs der deutschen Bahnen notwendig geworden; letzterer wurde durch die neue Vermessung der Bahn und den Aufbrauch der Vorräte, sowie durch die Notwendigkeit der Veereinigung der vielen Nachträge mit dem Tarife veranlasst; Änderung der Tarifgrundlagen traten dabei nicht ein. Sehr schwierig sind die Tarifverhältnisse im Verkehre mit Frankreich, der gänzlich abweichenden Grundlagen der beiderseitigen internen Tarife wegen. Es existieren deswegen, von wenigen Spezialtarifen für gewisse Güter für wenige Stationen abgesehen, keine direkten Tarife für den Verkehr mit den französischen Bahnen, sondern nur Tarife ab den Grenzstationen, in welchen indessen jeweils die bestehenden Konkurrenzverhältnisse berücksichtigt werden. Diese äusserst komplizierten Tarife sind im Laufe des Jahres umgearbeitet worden. Die übrigen Tarifarbeiten führen wir nicht besonders auf.

Die Verhandlungen der Delegierten der vertragsschliessenden Staaten betreffend die Revision des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr sind noch nicht abgeschlossen, und im Zusammenhange damit blieb auch der Abschluss der Verhandlungen der dem Übereinkommen beigetretenen Verwaltungen über die Vereinheitlichung der Zusatzbestimmungen in den verschiedenen, für den internationalen Verkehr gültigen Reglementen noch aus.