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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 44 (1896)

Artikel: Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1896

Autor: Guyer-Zeller / Hürlimann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730411

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 Verwaltungsrates

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

über

seine Geschäftsführung im Jahre 1896.

ZÜRICH
Druck: Art. Institut Orell Füssli.
1897.

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahr 1896 Bericht zu erstatten und zugleich eine Übersicht über die von Ihnen im gleichen Jahre gepflogenen Verhandlungen beizufügen.

I. Bestand der Gesellschaftsbehörden.

In unserem vorjährigen Berichte sind die Wahlen aufgeführt, welche Sie infolge der durch das Stimmrechtsgesetz veranlassten Statutenänderung und einer Vakanz am 22. Mai 1896 getroffen haben, und der als Anhang zum gegenwärtigen Berichte abgedruckte Auszug aus dem Protokoll der Generalversammlung vom 30. Juni 1896 gibt Ihnen Auskunft über die in letzterer Versammlung erfolgten Erneuerungs- und Ersatzwahlen. Die vom Bunde und den Kantonen in den Verwaltungsrat abgeordneten Mitglieder sind aus dem auf der Rückseite des Umschlages zum vorjährigen und jetzigen Berichte enthaltenen Verzeichnis ersichtlich.

Seither ist im Bestande der Gesellschaftsbehörden die einzige Änderung eingetreten, dass Herr Prof. Dr. *v. Salis* infolge seiner Wahl zum Abteilungs-Chef für Gesetzgebung und Rechtspflege im eidgen. Justizdepartement sein Mandat als Mitglied des Verwaltungsrates niedergelegt hat.

Der durch die Abordnungen des Bundes und der Kantone ergänzte Verwaltungsrat trat am 13. Juni 1896 zum ersten Male zu einer Sitzung zusammen.

Von den Mitgliedern der Direktion kamen mit Ende Juni 1896 infolge Ablaufes der Amtsdauer (§ 42 der Statuten) die Herren Frölich und Däniker in Austritt. Gemäss § 30 Ziff. 2 ebenders. stand die Erneuerungswahl dem Verwaltungsrate zu; sie ergab die Bestätigung der beiden Herren.

Als Präsident der Direktion wurde Herr Ph. Birchmeier und als Vizepräsident Herr Frölich wiedergewählt.

2. Allgemeine Übersicht über die Geschäfte.

Wir hielten 8 Doppelsitzungen und 1 Halbtagssitzung ab und erledigten in diesen 17 Sitzungen 123 Geschäfte. Dazu kamen 24 Präsidialverfügungen.

Ferner fielen

12 Sitzungen auf die Bau- und Betriebskommission,
6 „ „ „ Finanz- und Budgetkommission,
4 „ „ „ Tarif- und Rechtskommission,
2 „ „ „ für die Verhandlungen über Zusammenlegung von Konzessionen verstärkte Tarif- und Rechtskommission,
7 „ „ „ Protokollbereinigungskommission,
1 Sitzung auf eine Spezialkommission.

3. Organisation der Verwaltung, Gehalte und Entschädigungen.

a) Verwaltungsrat.

Das am 21. Januar 1895 von uns aufgestellte Reglement für den Verwaltungsrat ist in manchen Punkten nicht mehr vereinbar mit dem Inhalt der revidierten Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896. Wir setzten eine Spezialkommission von 7 Mitgliedern nieder, um den Entwurf eines revidierten Reglementes auszuarbeiten. Diese Aufgabe wurde bis jetzt nicht an Hand genommen, da die Gestaltung des neuen Reglements wesentlich von dem Ausgang des Prozesses abhängen wird, der gemäss dem Beschlusse der Generalversammlung vom 22. Mai 1896 gegen den Bund angehoben worden ist, um die teilweise Aufhebung des bundesrätlichen Statutengenehmigungsbeschlusses vom 12. März 1896 herbeizuführen.

Inzwischen verlängerten wir das Mandat der ständigen Kommissionen bis nach Durchführung der Revision des Reglements, zuerst (im Juni 1896) ohne Änderung des Bestandes der Kommissionen, später (im März 1897) indem wir die Zahl der Mitglieder der Bau- und Betriebskommission, der Finanz- und Budgetkommission und der Tarif- und Rechtskommission auf je 9 erhöhten und sämtliche Kommissionen neu bestellten.

b) Übrige Verwaltung.

Der vorjährige Geschäftsbericht der Direktion (S. 90—92) enthält einlässliche Mitteilungen über die Begehren, welche Ende 1895 betreffend Anstellungs- und Lohnverhältnisse vom grössten Teil des Personals gestellt wurden und eine tiefgehende Bewegung hervorriefen, sowie über die Erledigung, die dieselben gefunden haben.

4. Rechnungswesen.

Wir genehmigten an unserem Orte die Jahresrechnungen der Aarg. Südbahn pro 1894 und diejenigen der Bötzbergbahn pro 1895.

Die Jahresrechnungen der Nordostbahn und den Geschäftsbericht der Direktion pro 1895 übermittelten wir Ihnen wieder ohne Abgabe eines Befundes.

Dem Abschluss der Rechnungen vorgängig gaben wir der Direktion auf deren Anträge Wegleitung über die Buchung:

1. der durch die Rutschungen am Tunneleingang bei Landikon-Birmenstorf verursachten Kosten von Wiederherstellungs- und Sicherungsarbeiten,

2. der Abschreibungsbeträge für durch neue ersetzte eiserne Brücken, und

3. des Gewinnsaldo aus der Liquidation des Villenquartiers in Enge.

Der Voranschlag der Betriebsrechnung pro 1896 weist folgende Differenzen gegenüber den nachmaligen Rechnungsresultaten auf:

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1896.

	Die Rechnung ergiebt ± als der Voranschlag in Aussicht nahm:									
	Fr.		Fr.		Fr.		% d. Budgetsatzes	
Einnahmen.							+	−
I. Ertrag des Personentransportes	+ 472,613	78					5.08	
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	+ 886,971	49					6.83	
			+ 1,359,585	27			6.10	
III. Verschiedene Einnahmen			+ 87,439	37			7.77	
					+ 1,447,024	64	6.18	
Ausgaben.								
I. Allgemeine Verwaltung:								
A. Personal	− 16,564	02						3.0
B. Sonstige Ausgaben	+ 7,931	57					8.48	
Hievon ab: Vergütung des Baukontos für die	− 8,632	45						1.33
administrative Bauleitung	− 26,337	77						65.84
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:			+ 17,705	32			2.92	
A. Personal	− 44,237	71						3.45
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:								
a) Unterhalt der Bahnanlagen	− 263,486	15						20.4
b) Erneuerung des Oberbaues	+ 65,825	96					9.24	
C. Sonstige Ausgaben	− 1,613	37						1.80
			− 243,511	27				7.21
III. Expeditions- und Zugsdienst:								
A. Personal	+ 829	72					0.02	
B. Sonstige Ausgaben	+ 32,652	21					6.10	
			+ 33,471	93			0.63	
IV. Fahrdienst:								
A. Personal	+ 20,167	85					1.25	
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	+ 143,017	70					6.73	
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:								
a) Unterhalt	+ 48,025	52					4.47	
b) Erneuerung	− 202,688	73						54.10
D. Sonstige Ausgaben	+ 6,608	85					21.52	
			+ 15,131	19			0.29	
V. Verschiedene Ausgaben:								
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	+ 254,378	15					22.71	
B. Verlust an Hülfsgeschäften	—	—						
C. Sonstige Ausgaben	+ 75,960	42					8.46	
			+ 330,338	57			16.36	
Total der Ausgaben		.	+ 153,135	74			0.92	
Hievon ab: Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbergbahn einschliessl Koblenz-Stein	.	.	+ 160,837	92			7.71	
Netto-Ausgaben	.	.	.	.	− 7,702	18		0.05
Überschuss der Betriebseinnahmen	.		.	.	+ 1,454,726	82	16.28	

5. Verwendung des Reinertrages.

Den auf Fr. 6,185,688. 69 sich belaufenden Reinertrag von 1895 beantragten wir Ihnen in folgender Weise zu verwenden:

a) Dividende von 6,6 % = 33 Fr. per Aktie für die 160,000 Stamm- und Prioritätsaktien	Fr. 5,280,000. —
b) Vortrag auf neue Rechnung	„ 905,688. 69
	Fr. 6,185,688. 69

Während im Schosse unseres Kollegiums eine Minderheit (12 gegen 24 Stimmen) bloss 6 % hatte verteilen wollen, wurde in der Generalversammlung vom 30. Juni 1896 kein Gegenantrag gestellt.

6. Finanzwesen.

Auf den 1. Februar resp. 1. April 1897 konnten die zwei 4 % Anleihen vom 1. Dezember 1885 und 1. Oktober 1886, 15 und 20 Millionen betragend, gekündigt werden. Der Beschluss, welchen Sie hinsichtlich Kündung und Konversion dieser Anleihen auf unsern Antrag in der Generalversammlung vom 30. Juni 1896 gefasst haben, ist im Anhang dieses Berichtes (Seite 18) abgedruckt.

Der auf das Anleihen von 15 Millionen bezügliche Teil dieses Beschlusses fand schon im Juli seine Vollziehung. Es wurden 7,704,000 Franken in 3½ % Titel konvertiert und der Rest von 7,296,000 Franken gegen Barzahlung placiert.

Über die Frage, welche sich nun erhob, ob der Verwaltungsrat von der Ermächtigung zur Kündung und Konversion des 20 Millionen Anleihens Gebrauch machen, resp. ob die Nordostbahn es wagen dürfe, dieses zweite Anleihen von 20 Millionen ebenfalls zu künden, ohne den Erfolg der Operation durch ein Banksyndikat sich garantieren zu lassen, gingen die Meinungen auseinander. Wir ermächtigten die Finanz- und Budgetkommission, gemeinsam mit der Direktion die Angelegenheit definitiv von sich aus zu erledigen. Es geschah dies im Sinne der Zustimmung zum Antrag der Direktion: ohne Zuziehung eines Garantie-Konsortiums das Anleihen auf den 1. April 1897 zu künden und dagegen ein neues 3½ % Anleihen im gleichen Betrage zur Konversion resp. Baar-Subskription zu den von der Generalversammlung festgesetzten Bedingungen auszugeben.

Die Mehrheit der Kommission hätte allerdings dem Abschluss eines Garantievertrages den Vorzug gegeben; sie fand jedoch, dass die Schlussnahme der Generalversammlung vom 30. Juni nicht gestatte, ausser der Provision von 1 ‰ für die Vermittlung der Zeichnungen noch eine weitere Kommission, welche von dem Übernahmskurse von 100 ¾ % abgegangen wäre, zu bewilligen, und von einer neu einzuberufenden Generalversammlung neue Vollmachten einzuholen, reichte die Zeit nicht mehr aus.

Von den 20 Millionen wurden 7,800,500 Franken durch Konversion und 12,199,500 Franken durch Subskription übernommen.

Behufs Bestreitung einiger grösserer Ausgaben wurde die Direktion im Juli 1896 durch Verfügung des Verwaltungsratspräsidenten zur Aufnahme temporärer Darleihen bis zum Betrage von 1½ Millionen ermächtigt, da diese Art der Geldbeschaffung damals vorteilhafter war, als der Verkauf von Wertschriften oder Wechseln.

Im laufenden Jahre wurde die Kündung der weitern 4% Anleihen von 87 Millionen Franken vom 1. Oktober 1887 und 5 Millionen Franken vom 1. März 1889 möglich. Verhandlungen über die Übernahme eines bei der Konversion und Subskription nicht anzubringenden Restes zerschlugen sich, und später war wegen des kretischen Aufstandes und des Krieges zwischen der Türkei und Griechenland nicht mehr an eine befriedigende Durchführung der Operation zu denken; es wurde dieselbe daher einstweilen verschoben.

Inzwischen wurde die Direktion ermächtigt, bis zur Emission des 10,512,500 Fr. betragenden Restes des durch die Generalversammlung vom 20. April 1894 beschlossenen 3½% Anleihens von 20,512,500 Fr. den Geldbedarf durch temporäre Darleihen mittelst Ausgabe von Eigenwechseln zu decken.

7. Betrieb.

Die Direktion berechnete den Bedarf an Steinkohlen für das Jahr 1897, mit Inbegriff der Kriegsreserve von ca. 34,000 Tonnen, jedoch ohne Einbeziehung der in diesem Jahr neu zu eröffnenden Linien, deren Fahrpläne noch nicht festgestellt waren, auf 88,000 Tonnen. Eine günstige Gelegenheit benutzend, hatte sie im Herbst 1896 8000 Tonnen von sich aus zum Preise von 176,500 Fr. gekauft. Sie suchte um die Ermächtigung zu folgenden Bestellungen, franko verzollt Basel, nach:

36,000 Tonnen	Saarkohlen	zum Preise von Fr.	836,535	von der kl. Bergwerksdirektion in Saarbrücken,
20,000 „	Ruhrkohlen	„ „ „ „	496,400	von 7 verschiedenen Firmen.
24,000 „	belgische Briquettes	„ „ „ „	622,000	
80,000 Tonnen		„ „ „ Fr.	1,954,935	

Wir erteilten ihr diese Ermächtigung unterm 19. November 1896 und sind nun im Falle, bei Ihnen um Indemnität für die in dieser Schlussnahme liegende Überschreitung der durch § 15 Ziff. 16 der Statuten uns gegebenen Kompetenz nachzusuchen. Die Anschaffung darf nach den damaligen Kohlenpreisen unbedingt als günstig bezeichnet werden, und wegen dieses einen Geschäftes glaubten wir keine ausserordentliche Generalversammlung anordnen zu sollen, um so weniger, als der Abschluss drängte.

Wir beauftragten bei diesem Anlass die Bau- und Betriebskommission, in Verbindung mit der Direktion jeweilen rechtzeitig von Fall zu Fall zu erörtern und uns zu begutachten, ob nicht behufs besserer Ausgleichung der Vorräte der Bedarf an Ruhrkohlen und Briquettes in zwei Malen, um Mai und November herum, zu decken sei, in der Weise, dass je nur die während 12 Monaten zu liefernde Hälfte des Jahresbedarfs bestellt wird.

8. Bauwesen.

A) Neue Linien.

Der auf Ende 1895 aufgestellte Gesamtkostenvoranschlag für die neuen Linien wies folgende Ziffern auf:

	Gesamtkosten-Voranschlag Fr.	Approximative Ausgaben bis Ende 1895 Fr.	Restkredit mit Ende 1895 Fr.	Ausgabenbudget pro 1896 Fr.
Dielsdorf-Niederweningen . .	1,081,800	883,425	198,375	—
Koblenz-Stein (Anteile der N.O.B. und der S.C.B.)	5,559,490	4,549,153	1,010,337	—
Rechtsufrige Zürichseebahn . .	19,726,600	21,287,000	÷ 1,560,400	323,000
Etzweilen-Schaffhausen . . .	4,532,000	4,668,000	÷ 136,000	90,000
Thalweil-Zug	11,728,000	6,314,000	5,414,000	4,678,000
Eglisau-Schaffhausen . . .	5,775,980	1,662,000	4,113,980	3,790,000
Total	48,403,870	39,363,578	9,040,292	8,881,000

Auf Grundlage von Specialvorlagen genehmigten wir Verträge:

1. mit den Herren L. Garnin & Landis in Zug über die auf ca. 533,000 Fr. veranschlagten Hochbauten im Bahnhofe Zug;

2. mit Herrn C. Aebli-König in Ennenda über alle übrigen Hochbauten auf der Linie Thalweil-Zug Voranschlagssumme ca. 170,000 Fr.);

3. mit den Herren Alb. Buss & Cie in Basel über die Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion von 14 kleinern und grössern Brücken der Linie Eglisau-Schaffhausen;

4. mit den Herren Bell & Cie. in Kriens über die Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion von 31 kleinern und grössern Brücken auf der Linie Thalweil-Zug.

5. mit Herrn Th. Knopfli in Schaffhausen über die mit ca. 233,000 Fr. devisierten Hochbauten der Linie Eglisau-Schaffhausen;

6. mit den Herren Schnabel & Hennings in Bruchsal über die Ausführung der Centralanlagen für Weichen und Signale im erweiterten Bahnhof Schaffhausen.

B) Alte Linien.

Das Baubudget pro 1896 für das im Betriebe stehende Netz der Nordostbahn und für die Bötzbergbahn inkl. Koblenz-Stein erzeigte nach Einstellung der von uns daran vorgenommenen Änderungen in den Haupt-Rubriken folgende Zahlen:

A. Baukonto der Nordostbahn.

I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen:		
a) Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen	Fr.	8,079,500
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	„	1,487,400
c) Verschiedene Ergänzungsbauten	„	711,550
II. Rollmaterial	„	1,511,900
III. Mobiliar und Gerätschaften	„	—
IV. Nebengeschäfte	„	250,000
V. Unvorhergesehenes	„	25,000
	Fr.	12,065,350
B. Baukonto Bötzbergbahn, auf die Nordostbahn entfallender hälftiger Anteil	„	28,250
Gesamttotal	Fr.	12,093,600

Von den Geschäften, welche durch Spezialvorlagen an uns gelangten, heben wir folgende hervor:

1. Schon seit dem Jahr 1890 ist die Frage pendent, ob nicht bei Bäch, zwischen Richtersweil und Pfäffikon (Schwyz), eine neue Station zu erstellen sei. Bei den hierüber vom Eisenbahndepartement angeordneten Verhandlungen machten sich einige Interessenten verbindlich, der Nordostbahn das für eine solche erforderliche Land (im Werte von ca. 20,000 Fr.) unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, die Gerichts- und Schätzungskosten zu tragen und für die ersten fünf Betriebsjahre einen Güterverkehr von wenigstens 4000 Tonnen zu garantieren. Wir konnten das Bedürfnis nach einer neuen Station nicht als in zureichendem Masse vorhanden anerkennen und offerierten dem Eisenbahndepartement dafür eine Erweiterung der Station Richtersweil; eventuell erklärten wir uns bereit, zwar nicht an der von den ursprünglichen Petenten gewünschten, für die Anlage einer Station sehr ungünstigen und den Bedürfnissen des Dorfes Freienbach nicht dienenden Stelle (bei *km* 29,35), sondern etwa 600 Meter oberhalb eine

neue Station zu errichten, wenn die Landesgegend die auf ca. 70,000 Fr. sich belaufende Hälfte der Anlagekosten beitrage.

Unterm 15. Juni 1896 beschloss der Bundesrat, die Nordostbahn habe für Bäch eine Station für Personen- und Güterverkehr anzulegen. Er überliess unserer Gesellschaft, diese Station mit einem Kreuzungsgeleise zu versehen oder nicht und die Lage derselben zwischen *km* 29,35 und 29,65 zu wählen. Im vorigen Monat haben wir auf Grund eines noch von der Bau- und Betriebskommission eingenommenen Augenscheines beschlossen, ungefähr bei *km* 29,65 eine neue Station zu errichten, namentlich auch mit Rücksicht auf eine projektirte Cementfabrik in der Bächau, die mit der Station durch ein Industriegeleise verbunden und der Nordostbahn einen nicht unerheblichen Verkehrszuwachs bringen würde.

2. Die Verhandlungen über das Begehren der Regierung des Kantons Thurgau, welcher sich auch diejenige des Kantons Zürich anschloss, betreffend Erstellung der zweiten Spur auf der Linie Romanshorn-Winterthur sind im Geschäftsbericht der Direktion (S. 23) erwähnt.

3. Behufs leichterer Abwandlung des Zugsverkehrs und aus Rücksichten der Betriebssicherheit ermächtigten wir die Direktion, die 1800 Meter messende Strecke zwischen der Kollermühle und dem Anfang der Schleife beim neuen Bahnhof Zug zweispurig anzulegen, und erteilten ihr zu diesem Zweck einen Kredit von 180,000 Franken auf Baurechnung. Die Baute soll in Regie ausgeführt werden, Kunstobjekte ausgenommen.

4. Die Erweiterung und Umgestaltung des Bahnhofes Zürich macht notwendig, die Werkstätten aus demselben zu entfernen; sie genügten auch den Anforderungen des Betriebs eines so stark angewachsenen Netzes nicht mehr. Für das neue Emplacement derselben kamen in einer ersten Beratung Wettingen, Schlieren, Altstetten, Bülach, Oberwinterthur, Wallisellen in Betracht, und trug Wettingen den Sieg davon. Die Schlussnahme wurde jedoch in Wiedererwägung gezogen. Es hatte sich nämlich in Dietikon zwischen dem Stationsgebäude und der zürcherisch-aargauischen Grenze ein sehr grosser Landkomplex gefunden, der zu mässigem Preise erhältlich war. Ferner sicherte die Gemeinde Dietikon gewisse Leistungen zu: sie trat unentgeltlich acht Jucharten Land für die Werkstätten und sechs zur Erstellung von Arbeiterwohnungen ab; sie offerierte das für die Werkstätten nötige Wasser zu reduziertem Preise, übernahm den 20,000 Fr. übersteigenden Teil der Kosten für die Unterdrückung sämtlicher Niveau-Übergänge über das Bahn- und Werkstätteareal, resp. deren Ersetzung durch eine einzige Unterführung.

Die grosse zur Verfügung stehende Fläche ermöglicht es, die Bauwerkstätte unmittelbar neben die Hauptreparaturwerkstätte zu legen.

Ausser diesen Umständen sprach für Dietikon, dass es näher am Hauptsitz der Verwaltung liegt, den Arbeitern billigere Wohnstätten bietet, sich gut für die Anlage eines Arbeiterquartiers mit gesunden Wohnungen und hinlänglichem Ausgelände eignet und durch diese vorzugsweise ländlichen Verhältnisse die sanitarischen und ethischen Interessen der Angestellten fördert.

Infolge der Wiedererwägung erhielt Dietikon den Vorzug vor Wettingen.

Wir unterstellten den Beschluss betreffend das Emplacement der Werkstätten Ihrer Genehmigung, welche uns am 22. Mai 1896 ohne Widerspruch erteilt wurde.

Weitaus der grösste Teil des für die Werkstätten benötigten Landes wurde auf Grund von verbindlichen Offerten, welche das Präsidium des Verwaltungsrates sich von etwa 170 Grundeigentümern hatte geben lassen, im Wege des freihändigen Kaufes erworben.

Das ganze Areal zerfällt in folgende Hauptgruppen (Ausmass approximativ):

89,000 m^2 links der Bahn (von Zürich aus) zwischen Station Dietikon und Reppisch, zur Aufnahme der Bauwerkstätte und der Imprägnieranstalt, teilweise auch zur Erweiterung der Station;

20,000 m^2 rechts der Bahn, bestimmt zur Stationserweiterung;

255,000 m^2 links zwischen Reppisch und Kantonsgrenze Zürich-Aargau für die Lokomotiv- und Wagenreparaturwerkstätte;

100,000 m^2 in der Gemeinde Spreitenbach zur Erweiterung der bestehenden Kiesgrube und Ausführung einer Geleiseverbindung;

42,000 m^2 zwischen den beiden letzten Arealen, zur Arrondierung.

Die sämtlichen Grundstücke bilden einen zusammenhängenden und an die Bahn anstossenden Komplex von ca. 2¼ *km* Länge und meistens 225 *m* Breite, und messen rund 500,000 m^2, wovon 45,000 m^2 von der Gemeinde Dietikon geschenkt sind.

5. Da die Erörterungen über das definitive Gesamt-Projekt für den Aus- und Umbau des Bahnhofes Zürich noch nicht zum Abschlusse gediehen waren, die Züge der neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen aber mit dem 1. Juni 1897 in denselben eingeführt werden mussten, dies jedoch nicht ohne erhebliche Änderungen an den bestehenden Anlagen möglich war, so musste ein Projekt ausgearbeitet werden, welches diese Einführung in rationeller und betriebssicherer Weise gestattet und zugleich möglichst gut und vollständig in den Rahmen des definitiven Projektes passt. Anfangs April wurde uns ein solches Projekt für die bis zum 1. Juni 1897 reichende I. Bauperiode der Bahnhoferweiterung Zürich vorgelegt, das Sie im Auszug über die Verhandlungen der Generalversammlung vom 22. Mai 1896 (Anhang, Seite 14 u. f.) kurz charakterisiert finden.

Wir genehmigten dieses Projekt unter Vorbehalt Ihrer nachträglichen Ratifikation, welche dann in der erwähnten Generalversammlung vom 22. Mai erfolgte, und bewilligten auf Grund des von Ihnen im Jahr 1895 erteilten Kredites die für die Ausführung erforderliche Summe von 5 Millionen Franken. Dabei behielten wir die Frage offen, wie weit die Stadt Zürich an den bezüglichen Kosten zu partizipieren habe. Wir beauftragten die Direktion, beim schweizerischen Eisenbahndepartement sofort um die Genehmigung des Projektes als des ersten Teiles des definitiven Projektes für den Aus- und Umbau des Gesamtbahnhofes Zürich einzukommen und auf möglichste Beschleunigung des Verfahrens zu dringen, da es sonst nicht möglich wäre, das Programm rechtzeitig durchzuführen, und die Verwaltung die Verantwortlichkeit für die Folgen der Verzögerung ablehnen müsste.

Am 4. Juni 1896 erteilte der Bundesrat der Planvorlage mit Bezug auf den neuen Güterbahnhof die definitive Genehmigung, ebenso mit Bezug auf die Überführung der Hardstrasse, unter Vorbehalt der Beteiligung der Stadt Zürich an den Kosten der Verbreiterung letzteren Objektes von 12 auf 18 *m*. Die übrigen Erweiterungen und Änderungen wurden unter Formulierung verschiedener Auflagen und Vorbehalte ebenfalls genehmigt, jedoch nur als Provisorien und mit der ausdrücklichen Bedingung, dass dadurch der Gestaltung des Gesamtbahnhofprojektes nicht vorgegriffen sein soll.

Im Zusammenhang mit dieser Bahnhofangelegenheit lud das Eisenbahndepartement unsere Verwaltung ferner ein, ein Projekt mit Hebung des Personenbahnhofes und Studien über Verbesserung der Zufahrtsverhältnisse zum neuen Güterbahnhofe in der Richtung vom Bahnhofplatz her vorzulegen.

Wir beauftragten die Direktion, dem Bundesrat zu erklären, dass die Nordostbahn unter Festhaltung an den früheren Beschlüssen des Verwaltungsrates und der Generalversammlung die Bauten in der Voraussetzung in Angriff nehme, dass dieselben sämtlich als definitive Anlagen zu betrachten seien, sich im weitern dagegen zu verwahren, dass aus der Vorlage der Studien über einen Hochbahnhof eine Verpflichtung der Nordostbahn zur

Ausführung der Projektstudie abgeleitet werde, und die Vornahme von Studien über eine neue Strasse zwischen dem jetzigen Rohmaterial-Bahnhof und dem neuen Güterbahnhof abzulehnen.

6. Wir genehmigten am 15. August die Ausführungs-Pläne für die neue Güterbahnhofanlage in Zürich und ermächtigten die Direktion, dieselben unverzüglich dem Eisenbahndepartement vorzulegen und mit den Arbeiten vorsorglich zu beginnen.

7. Da noch einige Jahre verstreichen werden, bis die neuen Reparaturwerkstätten in Dietikon bezogen werden können, die alten Räumlichkeiten und Einrichtungen aber nicht mehr genügen, um die infolge der grossen Zunahme des Netzes vermehrten Reparaturarbeiten mit der nötigen Beförderung auszuführen — die Zahl der Lokomotivrevisionen ist auf 160 per Jahr angestiegen, während in der jetzigen Werkstätte nur 130 vorgenommen werden können, — so mussten interimistische Anordnungen getroffen werden. Dieselben bestanden aus provisorischen Erweiterungsbauten in der gegenwärtigen Reparaturwerkstätte, in der Verlängerung der Arbeitszeit um eine Stunde per Tag während einer gewissen Zeitperiode für das in Frage kommende Werkstätte-Personal und in der Vergebung einiger grössern Arbeiten (Hauptreparaturen der Kessel, Erstellung von Reservekesseln, Ersetzung von Feuerbüchsen, Abdrehen von Radsätzen) an die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik.

8. Die bedeutenden Kosten der im Gesamtprojekt für den Umbau des Bahnhofes Zürich vom 5. Februar 1895 vorgesehenen Senkung der Badenerstrasse und der damit verbundenen Expropriationsentschädigungen, sowie der Umstand, dass daneben noch ziemlich viele Niveauübergänge zwischen der Station Wiedikon und der Sihl bei der Sihlhölzlistrasse übrigbleiben, veranlassten die Direktion, die Frage der Höherlegung der linksufrigen Zürichseebahn zu prüfen. Sie legte uns im April ein Projekt vor, wonach die Kanzlei- und die Badenerstrasse mit der Kalkbreitestrasse ohne Senkung durchgeführt und sämtliche Niveauübergänge zwischen der Station Wiedikon und der Sihlhölzlistrasse unterdrückt werden sollten. Die Bahn hätte zu beiden Seiten der Badenerstrasse eine Maximalsteigung von 8½ und 10 ‰ erhalten. Der Perron der Station Wiedikon wäre 5 Meter über der gegenwärtigen Schwellenhöhe zu liegen gekommen; für die Personen hätten Aufgangstreppen und für das Gepäck ein Aufzug angelegt werden müssen. Die Direktion berechnete die Mehrkosten dieser Variante gegenüber dem vor den Behörden liegenden Plane auf 600,000 Fr. und knüpfte die Ausführung des Projektes an die Bedingung, dass die Stadt Zürich an diese Mehrkosten einen Beitrag von 300,000 Fr. leiste.

Wir fanden, dass die Nivelette der linksufrigen Zürichseebahn verschlechtert, der Betrieb erschwert und die Gegend verunstaltet würde; es schien uns im weitern, dass die Stadt Zürich ein weit grösseres Interesse an einer solchen Änderung des Projektes habe, und dass die Nordostbahn nicht berufen sei, dafür die Initiative zu ergreifen. Wir beschlossen daher, die Vorlage zur Zeit ad acta zu legen.

9. Die Gemeinde Pfäffikon (Zürich) gab sich mit dem im Jahr 1893 von uns gefassten Beschlusse, wonach ein Anbau an das Stationsgebäude erstellt und einige Änderungen und Verbesserungen am bestehenden Gebäude angebracht werden sollten, nicht zufrieden, sondern verlangte Errichtung eines neuen, freistehenden Aufnahmsgebäudes. Man konnte sich nicht über den von Pfäffikon zu leistenden Beitrag einigen, und infolge dessen blieb es bei dem frühern Projekt. Die Kostendifferenz beträgt ca. 30,000 Fr. (13,700 gegen 44,600 Fr.)

10. Von zwei Projekten, welche für eine Erweiterung und Sanierung der Station Dietlikon in Frage kamen, Wohnungsaufbau und Verlegung des Bureau und Wartzimmers in einen Anbau oder Erstellung eines freistehenden Neubaues, genehmigten wir das erstere, für welches die Kosten auf 15,000 Fr. veranschlagt waren.

11. Noch vor der Schlussnahme über die Verlegung der Werkstätte nach Dietikon ermächtigten wir die Direktion unter Aussetzung eines Kredites von 25,000 Fr., für eine spätere Erweiterung der dortigen Station auf der Westseite derselben ca. 5000 m^2 Land zu erwerben.

12. Ebenso bewilligten wir der Direktion einen Kredit von 8000 Fr., um auf der Ostseite der Station Wallisellen 1620 m^2 Land behufs Anlegung eines besondern Ausladgeleises und Verladplatzes zu erwerben.

13. Mit Rücksicht auf die nicht unbeträchtliche Steigerung des Verkehrs auf der Station Ermatingen beschlossen wir eine Änderung und Vergrösserung derselben, im wesentlichen bestehend aus der Abtrennung des Güterschuppens vom Aufnahmsgebäude, in der Erstellung eines Veranda-Anbaues und eines dritten Geleises.

14. Wir ermächtigten die Direktion, im Juni 1896, behufs Deckung des Bedarfs namentlich für die Anlagen der I. Bauperiode der Bahnhoferweiterung Zürich und für die Linie Thalweil-Zug 3000 Tonnen Flussstahlschienen von Profil V und 3800 Tonnen Normalschwellen und ungelochte Weichen- und Kreuzungsschwellen aus Flusseisen von der Burbacher-Hütte bei Saarbrücken und vom Eisenwerk Krämer bei St. Ingbert zum Preise von Fr. 125. 50 Basel unverzollt zu bestellen und sodann in der Folge, unter Benutzung des in den Verträgen über diese Lieferungen vorbehaltenen Nachbestellungsrechtes, zum gleichen Preise ein für die normale Oberbauerneuerung in den Jahren 1897 und 1898 nötiges weiteres Quantum von 5000 Tonnen Schienen und eisernen Schwellen zu beziehen.

15. Der Typ der 65 Personenwagen, deren Beschaffung im August 1895 beschlossen worden war, wurde von uns festgestellt und die Lieferung derselben an die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen vergeben. Sämtliche Wagen erhalten die automatische Westinghouse-Bremse und Dampfheizung; die Beleuchtung geschieht teils durch Petroleum, teils durch Gas; für die elektrische Beleuchtung ist die Installation angebracht. Die Wagen I. und II. Klasse werden mit Oberlicht und sämtliche Wagen, auch die III. Klasse, mit Abtritten versehen. Die Ablieferung hat in den Monaten Januar bis Juni 1897 zu erfolgen. Die Akkordsumme beträgt 975,000 Franken.

16. Wir beauftragten die Direktion, über die Bestellung eines Motorwagens mit Herrn Ingenieur Rowan sich ins Benehmen zu setzen.

17. Nachdem wir im August 1895 die Beschaffung eines Halbsalon-Dampfers für den Bodensee beschlossen hatten, wurde der Bau desselben den Herren Gebrüder Sulzer in Winterthur um den Preis von 262,000 Fr. übertragen. Das Schiff wird den Namen „St. Gotthard“ tragen.

9. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Über die Änderungen in den Vertragsverhältnissen zwischen der Schweizerischen Seethalbahn und der Aarg. Südbahn betreffend die Mitbenutzung der Station Lenzburg haben wir schon in unserm vorjährigen Geschäftsberichte Mitteilung gemacht.

Infolge der Fortsetzung der Schweizerischen Seethalbahn von Lenzburg bis Wildegg, welches Stück am 1. Oktober 1895 eröffnet wurde, trat die genannte Unternehmung in die Mitbenutzung der Station Wildegg ein. Über die Bedingungen der Mitbenutzung kam ein Vertrag zu stande, welcher von uns ratifiziert wurde.

Mit Ende 1895 war die Gültigkeitsdauer des Vertrags abgelaufen, durch welchen im Jahr 1879 zwischen der Nordostbahn, der Centralbahn, der frühern Westschweizerischen und Jura-Bern-Bahn und bald nachher auch den Vereinigten Schweizerbahnen die sogen. kommerzielle Union zur Beordnung ihrer gegenseitigen Beziehungen im direkten und internationalen Güterverkehr begründet worden war. Alle Verwaltungen waren von vorneherein darüber einig, dass man keinen vertragslosen Zustand und Konkurrenzkampf eintreten lassen dürfe, sondern die Verhältnisse ungefähr auf der nämlichen Grundlage neu zu beordnen suchen müsse. Immerhin knüpfte die Nordostbahn an eine Erneuerung der Vereinigung die Bedingung, dass bei Ermittlung der transportberechtigten kürzesten Route für Linien mit ausnahmsweisen Steigungen (Südostbahn) ein Distanzzuschlag zu machen sei.

Mit dieser Beschränkung ermächtigten wir die Direktion zur provisorischen Verlängerung der Vereinigung und sodann zur Weiterführung der Verhandlungen über die definitive Erneuerung derselben.

Die Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn machte die Revision der zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen bestehenden Verträge von 1880 und 1888 über die Teilung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr der Konkurrenzlinien nötig. Der neue Vertrag ergiebt für die Nordostbahn mutmasslich eine etwelche Besserstellung; er erhielt unsere Ratifikation.

10. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

In unserem Geschäftsbericht über das Jahr 1895 haben wir über die durch das Stimmrechtsgesetz vom 28. Juni 1895 notwendig gewordene Revision unserer Gesellschaftsstatuten ausführliche Mitteilungen gemacht, des Zusammenhangs wegen auch den neuen Wortlaut der Statuten, obschon diese erst im Jahre 1896 beschlossen wurden, Ihnen zur Kenntnis gebracht, diejenigen Bestimmungen, denen der Bundesrat seine Genehmigung versagte, bezeichnet und seine zu verschiedenen Artikeln formulierten Vorbehalte aufgeführt, endlich die Motion des Herrn Dr. E. Curti betreffend Anfechtung dieses Genehmigungsbeschlusses reproduziert.

Bei der nach den Statuten uns obliegenden Begutachtung dieser Motion glaubten wir uns, mit Rücksicht darauf, dass die bundesrätliche Verfügung gegen lauter solche Bestimmungen der Statuten gerichtet war, welche die Generalversammlung in Abweichung von unserm Entwurf in die Statuten hineingebracht hatte, neutral verhalten zu sollen und beschränkten uns daher auf die Bemerkung: Wir betrachten die Angelegenheit als eine solche, welche ausschliesslich die Generalversammlung betreffe, und überlassen es ihr, über die Motion Beschluss zu fassen.

Sie haben die Motion Curti angenommen (Anhang, Seite 15). In Vollziehung Ihrer Schlussnahme wurde von Herrn Professor Dr. von Salis in Basel über die in dieser Angelegenheit in Betracht kommenden rechtlichen Gesichtspunkte ein Gutachten eingeholt und sodann von Herrn Dr. E. Curti als Anwalt unserer Gesellschaft mit Klagschrift vom 18. Februar 1897 beim Bundesgericht das civilrechtliche Begehren gestellt: Das Gericht möge feststellen, dass die Streichung der in Ziffer 2 der bundesrätlichen Schlussnahme vom 12. März 1896 erwähnten statutarischen Bestimmungen rechtlich unzulässig war, und dass diese Bestimmungen dem Bundesrate neuerdings zur Genehmigung vorgelegt werden können.

Der Prozess ist noch pendent.

In Ausführung und im Sinne von § 38 der revidierten Statuten bezeichneten wir folgende öffentliche Blätter als diejenigen, in welchen ausser dem Schweizerischen Handelsamtsblatt die von der Gesellschaft zu erlassenden Bekanntmachungen erfolgen sollen: Die Schweizerbahnen, Neue Zürcher Zeitung, Schweizerische Handels-Zeitung, der Landbote (Winterthur), Thurgauer Zeitung, Schaffhauser Intelligenzblatt, Aargauer

Tagblatt, die Ostschweiz, Neue Glarner Zeitung, Vaterland, Luzerner Tagblatt, Allgemeine Schweizer Zeitung, Basler Nachrichten, Journal de Genève, der freie Rhätier, Frankfurter Zeitung, National-Zeitung (Berlin).

Der kollektiven Schritte des schweizerischen Eisenbahnverbandes gegen den Entwurf eines neuen Gesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen und unserer auf die nämliche Angelegenheit bezüglichen Spezialeingabe an die Bundesversammlung haben wir schon in unserem letztjährigen Berichte gedacht. Über die Ausführung der Vorschriften dieses Gesetzes verweisen wir auf den Bericht der Direktion (S. 1 u. ff. hievor).

Nachdem das eben erwähnte Gesetz in der Volksabstimmung angenommen und in Kraft gesetzt worden war, hielten wir die Wiederaufnahme von Verhandlungen über Zusammenlegung von Konzessionen für einmal nicht mehr für opportun. Wir konnten um so mehr davon Umgang nehmen, als wir schon im Februar der Direktion den nötigen Kredit bewilligt hatten, um ein eigenes Bureau für die Erstellung der sektionsweisen Rechnungen über Anlagekapital und Reinertrag einzurichten und die Direktion uns im Herbst die Erklärung abgeben konnte, dass es möglich sei, diese Rechnungen bis Ende des Jahres fertig zu stellen.

Über den Beschluss, den Sie am 22. Mai 1896 zur Förderung von Nebenbahnen fassten, erlauben wir uns auf den Protokoll-Auszug über diese Generalversammlung (Anhang, Seite 15 u. f.) zu verweisen.

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

Zürich, den 14. Juni 1897.

Im Namen des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:
Guyer-Zeller.

Der Sekretär:
Dr. Hürlimann.

Auszug aus den Protokollen

der

im Jahr 1896 abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

A.

Ausserordentliche Generalversammlung

vom 27. Januar 1896.

Der bezügliche Auszug ist in unserem Geschäftsbericht pro 1895, S. 19—32 abgedruckt.

B.

Ausserordentliche Generalversammlung

vom 22. Mai 1896.

Stimmberechtigt: 490 Aktionäre als Vertreter von 64,383 Aktien.
Anwesend: 71 Aktionäre als Vertreter von 38,540 Aktien.

I.

Mit Vorlage vom 22. April 1896 teilt der Verwaltungsrat mit, dass er für nötig halte, bis zum 1. Juni 1897, dem Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen, folgende, die erste Bauperiode bildenden Bauten im Bahnhof Zürich, soweit immer möglich, durchzuführen:

1. Vergrösserung der Kopfperrons;
2. Verlängerung des Perrons über die Sihl;
3. Entfernung des Eilgutgebäudes und provisorische Einrichtung des Eilgutes im Niederlagshaus;
4. Verlegung des Güterbahnhofes auf das definitive Emplacement;
5. Erstellung eines Teiles der neuen Lokomotivschuppen;
6. Anlage von drei Betriebsgeleisen zwischen Halle und Landesmuseum und Durchführung derselben über die Sihl und den Vorbahnhof;

7. Überführung der Hardstrasse;

8. direkte Verbindung der linksufrigen Zürichseebahn mit dem Güterbahnhof;

9. die mit diesen Veränderungen in Verbindung stehenden Geleiseanlagen.

Der Verwaltungsrat fügt bei: Diese Bauten basieren auf dem von der Generalversammlung im Juni v. J. bereits genehmigten Projekte für die Bahnhofumbaute in Zürich, mit der Ausnahme, dass, um allen Bedürfnissen auch einer ferneren Zukunft Rechnung zu tragen, eine etwas grössere Dimensionierung der Güterschuppen und der Vorplätze derselben in Aussicht genommen sei, wodurch eine ca. 400,000 Fr. kostende Mehrexpropriation von Land erforderlich werde.

Gemäss dem Antrage des Verwaltungsrates wird sein Vorgehen mit Bezug auf die Erwerbung von weiterem Terrain gutgeheissen und von seinem auf 4—5 Millionen Franken veranschlagten Projekte als dem ersten Teil des definitiven Um- und Ausbauprojektes genehmigend Vormerk genommen.

II.

Der Beschluss des Verwaltungsrates vom 1. ds., wonach die infolge des Um- und Ausbaues des Bahnhofes Zürich zu verlegende Hauptreparaturwerkstätte samt Bauwerkstätte und Imprägnieranstalt in Dietikon, zwischen der Station und der zürcherisch-aargauischen Grenze, placiert werden soll, wird gutgeheissen.

III.

Folgende, von Herrn Dr. E. Curti in Zürich gestellte Motion:

„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 überträgt die Vollziehung dieses Beschlusses der Direktion und ermächtigt sie insbesondere, den Vertreter der Gesellschaft zur Führung des Rechtsstreites vor Bundesgericht zu bezeichnen, sowie ein Rechtsgutachten einzuziehen.“

wird mit 33,114 gegen 735 Stimmen angenommen.

IV.

Herr Guyer-Zeller hat unterm 12. März ds. Js. folgende Motion gestellt:

„Die Schweizerische Nordostbahn,

„nach Einsicht einer Eingabe, welche das von einer Versammlung bei schweizerischen Nebenbahnprojekten beteiligter Kreise am 9. Februar abhin bestellte Komitee am 12. März betreffend den Entwurf eines neuen Rechnungsgesetzes für Eisenbahnen an die Bundesversammlung richtet,

„erklärt sich für den Fall, dass die in dieser Eingabe behufs Förderung der Nebenbahnen vorgeschlagenen Bestimmungen, insbesondere die nachstehenden:

„„Aktienbeteiligungen bei Nebenbahnen und eventuell bei der Simplon- und Engadin-Orient-Bahn dürfen im Nominalbetrag unter die Aktiven der Bilanz eingestellt werden.

„„Es ist darauf hinzuwirken, dass die Hauptbahnen für den Fall, dass eine Landesgegend resp. Kanton, Gemeinden und Private bereit sind, 60—70 % der Kosten einer Nebenbahn aufzubringen, die Expropriation zu den ortsüblichen Preisen durchzuführen und allfällige Betriebsdefizite im Verhältnis der Kapitalbeteiligung zu decken, sich verpflichten, an die in ihre Sphäre fallenden Nebenbahnen den Rest des Baukapitals beizutragen und ihren Anteil an den Betriebsdefiziten zu tragen.

„„Nach der Verstaatlichung der Hauptbahn tritt der Bund als ihr Rechtsnachfolger in die nämliche Verpflichtung ein.

„„Das Anlagekapital der Nebenbahnen muss zu wenigstens 70—80 % in Aktien beschafft werden.

„„Für den Fall der Erwerbung der Hauptbahnen ist der Bund verpflichtet, zugleich auch die bereits mindestens fünf Jahre im Betrieb stehenden Nebenbahnen zurückzukaufen. Ebenso hat er unter der gleichen Voraussetzung die unter Beteiligung der Hauptbahnen erstellten Nebenbahnen innerhalb fünf Jahren nach der Betriebseröffnung zu übernehmen. Er hat für dieselben mindestens so viel zu vergüten, dass bei der Liquidation vom Aktienkapital 80 % zurückbezahlt werden können.

„„Bis zur Junisession 1897 ist ein Gesetz vorzulegen, welches den Nebenbahnen mit Bezug auf Bau, Betrieb, Rechnungswesen (Einlage in den Erneuerungsfonds etc.) und Rückkaufsverhältnisse Erleichterungen gewährt.

„„In diesem Gesetz ist namentlich auch der Anschluss an die Hauptbahnen und die Mitbenutzung ihrer Stationen zu Gunsten der Nebenbahnen unter billigen Bedingungen zu gewährleisten;““

„im wesentlichen angenommen werden und Gesetzeskraft erhalten, bereit, die durch dieselben den Hauptbahnen auferlegten Leistungen an die in ihre Sphäre fallenden Nebenbahnen zu übernehmen,

„ebenso an die projektierte Engadin-Orient-Bahn unter der Voraussetzung, dass sich der Kanton Graubünden an derselben mit 3½ Millionen und die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen mit 2 Millionen Fr. beteiligt, 3 Millionen Fr. an das 33,5 *km* lange und ca. 8½ Millionen Fr. kostende Teilstück Chur-Tiefenkasten beizutragen.“

Herr Guyer-Zeller verlängert die im zweitletzten Absatz der Begehren des Komitees der Nebenbahnen enthaltene Frist bis zur Junisession 1898.

Der Verwaltungsrat empfiehlt der Generalversammlung, unter dem Vorbehalt näherer Prüfung der Projekte, für welche im Spezialfalle um eine Subvention nachgesucht würde, diese Motion grundsätzlich gutzuheissen.

Ein Antrag auf Ablehnung wird nicht gestellt.

Die Motion ist daher angenommen.

V.

Infolge des Stimmrechtsgesetzes und der neuen Statuten können die Direktoren nicht mehr dem Verwaltungsrate angehören, sind für sie daher fünf Ergänzungswahlen zu treffen. Überdies sind drei Ersatzwahlen vorzunehmen: für den zurückgetretenen Herrn Lucian Brunner und für die von ihren Kantonen in den Verwaltungsrat abgeordneten Herren Landammann Dr. Fahrländer und Ständerat Leumann.

Das Resultat der Wahlen ist folgendes:

Ein aargauisches Mitglied:

Herr Nationalrat Baldinger in Baden, mit Amtsdauer bis Ende Juni 1896.

Ein thurgauisches Mitglied:

Herr Dr. A. v. Streng, Gerichtspräsident in Sirnach, mit Amtsdauer bis Ende Juni 1896.

Sechs frei zu wählende Mitglieder:

Herr Dr. Eugen Curti, Redaktor in Zürich, „ Prof. Dr. v. Salis in Basel, „ Ständerat H. Freuler in Schaffhausen,	mit Amtsdauer bis Ende Juni 1900.
„ J. J. Rudolf, Direktor des Basler und Zürcher Bankvereins in Zürich, „ Strub, technischer Direktor der Jungfraubahn, in Interlaken, „ Fr. Hennings, Ingenieur in Schaffhausen	mit Amtsdauer bis Ende Juni 1898.

C.

Ordentliche Generalversammlung

vom 30. Juni 1896.

Stimmberechtigt: 503 Aktionäre mit 66,022 Aktien.
Anwesend: 73 „ „ 31,947 „

I.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweiz. Nordostbahngesellschaft, auf den Antrag der Revisionskommission,

beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweiz. Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1895 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1895 werden unter Verdankung abgenommen.

II.

Die Generalversammlung der Schweiz. Nordostbahngesellschaft, auf den Antrag des Verwaltungsrates,

beschliesst:

Der mit Einschluss des Gewinn-Saldovortrages vom Jahre 1894 auf Fr. 6,185,688. 69 Cts. sich belaufende Reinertrag des Jahres 1895 wird in folgender Weise verwendet:

1. Ausrichtung einer Dividende von 6,6 % = Fr. 33 per Aktie an die 160,000 Prioritäts- und Stammaktien	Fr. 5,280,000. — Cts.
2. Übertrag des Restes von . . . . . als Gewinn-Saldovortrag auf neue Rechnung.	„ 905,688. 69 „
	Fr. 6,185,688. 69 Cts.

III.

Die Generalversammlung,
auf den Antrag des Verwaltungsrates,

beschliesst:

Der Verwaltungsrat wird beauftragt, das 4 % Anleihen von 15 Millionen Franken vom 1. Dezember 1885 auf den 1. Februar 1897 zu künden und dagegen für nominell 15 Mill. Fr. 3½ % Obligationen auszugeben, welche auf 500 und 1000 Fr. lauten, halbjährliche Zinscoupons tragen, mit dem den gekündigten Titeln zustehenden Pfandrecht ersten Ranges auf die ältern Linien des Nordostbahnnetzes versehen werden, 15 Jahre lang unaufkündbar sind, von dann an seitens der Gesellschaft auf sechs Monate gekündigt werden können und binnen 30 Jahren, von der Ausgabe an gerechnet, zurückbezahlt werden müssen.

Die neuen Titel sind den Inhabern der gekündigten Obligationen zu 100¾ % zur Konversion, und gleichzeitig einem weitern Publikum zum nämlichen Kurse zur Subskription anzubieten.

Der Verwaltungsrat wird ferner ermächtigt, das 4 % Anleihen von 20 Mill. Fr. vom 1. Oktober 1886 im nächsten September auf den 1. April 1897 zu künden und für den Fall, dass die Emission obiger 15 Mill. schlank vor sich geht, unter den gleichen Bedingungen zur Konversion und Subskription aufzulegen, andernfalls jedoch sich nach einem Banksyndikat umzusehen, welches die 20 Mill. nebst einem allfällig von der Emission von 15 Mill. verbliebenen Reste zu mindestens 100¾ % übernimmt und berechtigt ist, die neuen Titel im Maximum zu 101 % dem Publikum abzugeben.

Denjenigen Firmen, welche Konversions- und Subskriptionsanmeldungen vermitteln, wird eine Kommission von 1 ‰ des zugeteilten Betrages vergütet.

IV.

Es werden gewählt:

1. Zum Ersatz des vom h. Bundesrate abgeordneten Herrn Ständerat Kellersberger als aargauisches Mitglied des Verwaltungsrates mit Amtsdauer bis Ende Juni 1898:

Herr Steiner-Nussbaum, Grossrat in Birrwyl (neu).

2. Infolge der statutarischen Erneuerungswahl:

a) Mitglieder des **Verwaltungsrates,** mit Amtsdauer bis Ende Juni 1900:

Als zürcherische Mitglieder:

Herr Ad. Guyer-Zeller in Zürich.
„ Oberstl. P. Reinhart-Sulzer in Winterthur.
„ Fürsprech Oskar Hirzel in Meilen.
„ Jb. Müller-Staub in Zürich.

Als aargauische Mitglieder:

Herr Major Günther in Rheinfelden.
„ Nat.-Rat Baldinger in Baden.

Als thurgauische Mitglieder:

Herr E. Kollbrunner, Chef des kant. statist. Bureau in Zürich.
„ Dr. A. von Streng, Gerichtspräsident in Sirnach.

Als schaffhausensches Mitglied:

Herr Arthur Uehlinger, Ingenieur in Schaffhausen.

Als freigewählte Mitglieder:

Herr Ludwig Hahn, Bankdirektor in Frankfurt a/M.

„ Oskar v. Waldkirch, Bankdirektor in Zürich.

„ Otto Mendelssohn-Bartholdy, in Firma Rob. Warschauer & Cie., in Berlin (neu).

b) **Präsidium des Verwaltungsrates,** mit Amtsdauer bis Ende Juni 1898:

Zum Präsidenten:

Herr Guyer-Zeller in Zürich.

Zum Vizepräsidenten:

Herr Ständerat Isler in Aarau.

c) **Revisionskommission,** mit Amtsdauer bis Ende Juni 1898:

Herr Oberstl. v. Hegner, Schloss Eppishausen.

„ Fr. Bonna, Bankier in Genf.

„ Fürsprech Hauser in St. Gallen.

„ H. Schulthess, Bankdirektor in Winterthur.

„ Henry Studer, Ingenieur, in Bendlikon (neu).