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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 45 (1897)

Artikel: Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1897

Autor: Guyer-Zeller / Hürlimann

Kapitel: An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730533

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: 13.12.2025

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

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1897 Bericht zu erstatten. Wir fügen zugleich eine Übersicht über die von Ihnen im gleichen Jahre gepflogenen Verhandlungen bei.

I. Bestand des Verwaltungsrates, der Direktion und der Revisionskommission.

An Stelle des zurückgetretenen Herrn Professor Dr. von Salis wurde in Ihrer Generalversammlung vom 30. Juni 1897 Herr *Albert Köchlin-Hoffmann,* Direktor der Basler Handelsbank in Basel, in den Verwaltungsrat gewählt.

Einen schmerzlichen Verlust erlitten wir durch den im Oktober 1897 erfolgten Tod des vom h. Bundesrat in unser Kollegium abgeordneten Herrn Nationalrat *Häberlin.* Er wurde ersetzt durch Herrn Nationalrat Dr. *Alfred Fehr,* Obergerichtspräsident, in Frauenfeld.

Die Herren Nationalräte *Schwander* und *Keel* wurden von ihren resp. Wahlbehörden auf eine neue Amtsdauer in den hierseitigen Verwaltungsrat abgeordnet.

Nach dem Vorgange anderer schweizerischen Bahnen haben wir die Erneuerungswahl der in Austritt kommenden Mitglieder der Direktion schon geraume Zeit vor Ablauf ihrer Amtsdauer vorgenommen; die Herren *Birchmeier, Brack* und *Mezger* wurden am 22. Januar 1898 auf eine neue, bis zum 30. Juni 1902 reichende Amtsdauer bestätigt.

Am 15. Februar 1898 verstarb Herr Oberstl. v. *Hegner-Siber* auf Schloss Eppishausen. Seit 1881 Mitglied und seit 1894 Präsident der Revisionskommission, hat er stets der Verwaltung seine kräftige Unterstützung geliehen.

In der nächsten ordentlichen Generalversammlung kommen in Erneuerung die zweite Hälfte des Verwaltungsrates, soweit dessen Wahl der Generalversammlung zusteht, der Präsident und der Vizepräsident des Verwaltungsrates und die Revisionskommission.

2. Allgemeine Übersicht über die Geschäfte.

Im Jahr 1897 nahmen unsere Sitzungen 5 Tage und 2 halbe Tage in Anspruch; ein weiterer halber Tag wurde auf einen Augenschein im Bahnhof Zürich verwendet.

In diesen 12 Sitzungen erledigten wir 89 Geschäfte. Dazu kamen 17 Präsidialverfügungen.

Ferner wurden abgehalten:

5 Sitzungen und 2 Lokalbesichtigungen von der Bau- und Betriebskommission,
6 „ von der Finanz- und Budgetkommission,
4 „ und 1 Lokalbesichtigung von der Tarif- und Rechtskommission,
1 Sitzung von der vereinigten Finanz- & Budget- und Tarif- & Rechtskommission,
5 Sitzungen von der Protokollbereinigungskommission,
7 Sitzungen von zwei Spezialkommissionen.

3. Organisation der Verwaltung. Gehalte und Entschädigungen. Lohnbewegung.

A. Verwaltungsrat.

Wie wir schon in unserm letztjährigen Berichte erwähnten, haben wir provisorisch, d. h. bis zur Revision des Reglements für den Verwaltungsrat, die Bau- und Betriebskommission, die Finanz- und Budget- und die Tarif- und Rechtskommission, unter Erhöhung ihrer Mitgliederzahl auf je 9, neu bestellt, ebenso die Protokollbereinigungskommission einer Erneuerungswahl unterzogen.

Da die Ausfertigung des bundesgerichtlichen Urteils betreffend unsere Anfechtung des bundesrätlichen Statuten-Genehmigungsbeschlusses vom 12. März 1896 sich bis in das laufende Jahr verzögerte, so konnte die Revision des Reglements für den Verwaltungsrat, welche von der Gestaltung der Statuten abhängt, im Berichtsjahre noch nicht an Hand genommen werden.

Zur Prüfung der Direktionsberichte betreffend die Lohnbewegung setzten wir eine Spezialkommission von 7 Mitgliedern ein.

B. Direktion.

Bei Anlass einer Neubeordnung der den Mitgliedern der Nordostbahndirektion zustehenden Gehaltsansprüche war am 18. September 1890 u. a. festgesetzt worden:

„Sollte infolge Fusion der Nordostbahn mit einer andern Unternehmung oder Übergang derselben an einen Dritten die bisherige Stellung eines Mitgliedes der Direktion eine Veränderung erleiden, die ihm ein weiteres Verbleiben in derselben unthunlich erscheinen lässt, oder sollte ihm eine ihm zusagende Stellung zwar verbleiben, dieselbe aber mit einem kleinern als dem bisherigen Gehalt bedacht sein, so soll ihm der bisherige Gehalt bezw. die Differenz zwischen dem frühern grössern und dem neuen kleinern Gehalt für den Rest seiner Amtsperiode fernerhin ausgerichtet werden; läuft die Amtsperiode vor zwei Jahren von dem Tage der Fusion bezw. des Überganges an ab, so wird der Gehalt im ganzen noch während zwei Jahren ausgerichtet.“

Darnach hätte ein Direktor, der unmittelbar vor dem Übergang der Unternehmung an einen neuen Eigentümer auf vier Jahre neu gewählt worden wäre, eventuell Anspruch auf eine vier Jahresgehalten gleich oder nahe kommende Entschädigung, ein zwei Jahre früher ins Amt getretener nur auf eine solche von zwei Jahresgehalten gehabt. Als durch den Erlass des Rückkaufsgesetzes die Frage an Aktualität gewonnen hatte, glaubten wir die

sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichheit beseitigen zu sollen, und ersetzten den Schlusssatz durch folgende Bestimmung: ...„so soll ihm der bisherige Gehalt, resp. die Differenz zwischen dem frühern grösseren und dem neuen kleinern Gehalte ohne Rücksicht auf seine Amtsdauer für vier Jahre, von dem Tage der Fusion resp. des Überganges an, ausgerichtet werden."

Obschon der Fall, dass die Entschädigungspflicht jemals gegenüber allen Direktoren wirksam werde, unwahrscheinlich ist und dieselbe schon nach dem bisherigen Modus im gleichen Umfange zu Gunsten von dreien eintreten konnte, so kann unter ganz besondern Umständen unser Beschluss doch eine nicht unerhebliche Tragweite bekommen und unterstellen wir ihn deshalb Ihrer Genehmigung. Wir werden uns erlauben, letztere als erteilt zu betrachten, wenn Sie nicht ausdrücklich etwas anderes beschliessen.

C. Übrige Verwaltung.

a) Reguläre Geschäfte.

In Gemässheit von § 30 Ziffer 11 der Statuten bestätigten wir 9 von der Direktion getroffene Wahlen und bewilligten 8 obern Angestellten Gehaltserhöhungen.

b) Lohnbewegung, Streik und Schiedsspruch.

Die Direktion hat in ihrem Geschäftsberichte pro 1895, Seite 90 bis 93, und nun in demjenigen pro 1897, Seite 98 bis 125, den Verlauf und Ausgang der sogenannten Lohnbewegung einlässlich dargestellt. Indem wir auf diese Berichte, sowie auf den als Anhang B zu unserm diesjährigen Geschäftsberichte abgedruckten Bericht unserer Spezialkommission verweisen, beschränken wir uns auf einige Ergänzungen derselben, welche namentlich den Zweck haben, die Stellung darzulegen, welche speziell der Verwaltungsrat den Ereignissen gegenüber eingenommen hat, und zugleich eine möglichst gedrängte Übersicht über die Ereignisse zu geben.

Die erste offizielle Mitteilung von der Lohnbewegnng erhielten wir in unserer Sitzung vom 24. Dezember 1895. Die Direktion gab uns damals Kenntnis vom Eingang einer das Datum des 8. gl. Mts. tragenden und von ca. 4000 Angestellten unterzeichneten Petition, durch welche in wesentlicher Übereinstimmung mit den von Angestellten der Centralbahn bei ihrem Direktorium eingebrachten Begehren um eine namhafte Erhöhung der Gehalte (um 25 und 15 %), Aufstellung eines das ganze Personal umfassenden Gehaltsregulativs, Herabsetzung der Arbeitszeit auf zehn Stunden und Aufstellung einer Dienstpragmatik nachgesucht wurde. Wir beauftragten die Direktion, die von ihr uns vorgelegten Zusammenstellungen der bei den schweizerischen Hauptbahnen bestehenden Besoldungsansätze durch Erhebungen über die entsprechenden Gehaltsverhältnisse bei den Bahnen der Nachbarländer zu vervollständigen. Dies geschah mit Vorlage vom 4. Februar.

Unterm 19. Februar 1896 unterbreitete uns die Direktion ihre Anträge zur Erledigung der Petition vom 8. Dezember 1895. In unserer Sitzung vom 22. Februar erteilten wir ihr auf Betriebsrechnung pro 1896 einen Kredit bis auf 300,000 Fr., um dem Bahnpersonal diejenigen Gehaltserhöhungen zu gewähren, welche sich aus der Annahme der kurz vorher von der Centralbahn aufgestellten Normen ergaben, ferner einen Kredit von 50,000 Fr. zur Aufbesserung der Löhne der Werkstättearbeiter.

Mit dieser Aufwendung glaubten wir allen irgend berechtigten Ansprüchen Genüge gethan zu haben. Die Erhöhung der Gehalte um die in der Petition verlangten Quoten hätte gegenüber 1895 eine Mehrausgabe von über 1 Million Fr. verursacht und das Personal der Nordostbahn weit besser als dasjenige der andern Bahnen und anderer industriellen Unternehmungen gestellt.

Die von uns gemachten Zugeständnisse genügten aber dem Personal nicht. Alle Vorbereitungen waren getroffen, um in der Nacht vom 1. auf den 2. März 1896 auf dem ganzen Netze der Nordostbahn eine

Arbeitseinstellung in's Werk zu setzen. Dies wurde durch die am 1. März zwischen der Direktion und dem Centralkomitee abgeschlossene Vereinbarung verhütet, über deren Inhalt und Tragweite der diesjährige Geschäftsbericht der Direktion, S. 101 u. ff., und der Bericht unserer Kommission (s. Anhang B., S. 29 u. ff.) eingehend Aufschluss geben.

In der Sitzung vom 14. März 1896 genehmigten wir die von der Direktion dem Centralkomitee abgegebene Erklärung, dass die Nordostbahn die Gehaltsskala der Centralbahn für das Dienstpersonal der Nordostbahn vorbehaltlos anwenden und loyal durchführen und den Anstellungsvertrag für das festangestellte Personal, wie er in der Berner-Konferenz vom 29. Februar 1896 vereinbart worden ist, annehmen werde.

In der gleichen Sitzung vom 14. März 1896 gaben wir auch der Beschwerde über Erhöhung der Mietzinse für Dienstwohnungen (Anhang B., S. 36 u. f.) Gehör, indem wir der Direktion den nötigen Kredit (ca. 20,000 Fr.) bewilligten, um die bisherigen Ansätze für die Dienstwohnungen wieder herzustellen.

Am 19. November 1896 hatten wir uns in Ausführung der Vereinbarung vom 1. März mit den revidierten allgemeinen Dienstvorschriften und dem neuen Formular des Anstellungsvertrages sowie mit einem abgeänderten Kautionsreglement zu befassen.

Über die Ergänzungen, die wir in guten Treuen teils auf den Antrag der Direktion, teils aus eigener Initiative an dem in Bern festgestellten Schema des Anstellungsvertrages anbrachten, und über die dadurch hervorgerufenen Anstände verweisen wir auf den Direktionsbericht, S. 106 bis 108, und Anhang B., S. 30.

Die Revision des Kautionsreglements bestand im wesentlichen darin, dass man die Kautionssummen mit wenigen Ausnahmen sehr stark (bis auf 1/2, 1/4 und selbst 1/8 der frühern Ansätze) herabsetzte, bei Neuanstellungen aber die Leistung der Kaution durch die Bürgschaftsgenossenschaft ausschliessen und durch Barkautionen ersetzen wollte.

Sonst hatten wir uns im Laufe des Jahres 1896 nicht weiter mit Angelegenheiten zu beschäftigen, welche in das Kapitel der Lohnbewegung eingeschlagen hätten. Man war zu der Annahme berechtigt, dass die Ruhe in die Gemüter zurückgekehrt sei. Das war auch die Anschauung der Direktion, die darin ihre Unterstützung fand, dass Reklamationen nur selten bei ihr selbst angebracht wurden.

Da wurden wir in unserer Sitzung vom 3. März 1897 durch die Beschwerde überrascht, welche eine Delegiertenversammlung des Personals der Nordostbahn und das Centralkomitee des Verbandes des Personals schweizerischer Transportanstalten unterm 2. März 1897 über angeblich mangelhafte Ausführung der Vereinbarung vom 1. März 1896 an uns richteten — Sie finden dieselbe im Geschäftsbericht der Direktion pro 1897, Seite 98 u. f., sowie im Anhang B zu diesem Berichte, S. 23 u. f., reproduziert — und die mit der Aufforderung schloss, uns bis zum 10. März auszusprechen, ob wir zu Verhandlungen vor dem Chef des Eisenbahndepartements geneigt seien, resp. ob wir ohne weiteres das von der Direktion gegebene Versprechen einlösen wollen.

Da wir nicht genügend informiert waren, um sofort auf das Materielle der Sache einzutreten, aber den ernsten Willen zeigen wollten, die Verhältnisse gründlich zu untersuchen, fassten wir folgenden Beschluss:

1. Die Direktion wird eingeladen, über die den Gegenstand der Beschwerde bildenden Verhältnisse dem Verwaltungsrate unter Beibringung alles zugehörigen Materials Bericht zu erstatten.

2. Es wird eine Spezialkommission bestellt, um auf eine am 27. März oder 3. April abzuhaltende Sitzung des Verwaltungsrates ihrerseits Bericht und Antrag einzubringen.

3. Von diesem Beschlusse ist dem schweizer. Eisenbahndepartement zu Handen der Petenten Mitteilung zu machen.

Die Kommission wurde zusammengesetzt aus den Herren Regierungsrat Dr. Fahrländer (Präsident), Nationalrat Theodor Curti, Gerichtspräsident Dr. Hug, Regierungspräsident Locher, Dr. Eugen Curti, Kantonsstatistiker Kollbrunner und Nationalrat Baldinger.

Die uns zur Beantwortung der Beschwerde angesetzte Frist von 8 Tagen war durchaus ungenügend, um uns eine wirkliche Prüfung und wohlerwogene Entscheidung zu gestatten — die mit aller Energie geförderten Verhandlungen mit dem Centralkomitee über Vollziehung des Schiedsspruches nahmen ja nachher 1½ Monate in Anspruch. Diese Eile in Verbindung mit dem gleich zu erwähnenden weitern Drängen beweist, dass es den Leitern der Bewegung nicht um eine Untersuchung, sondern um Herbeiführung des Streiks zu thun war. Sie mussten sich bewusst sein, dass die Enquête ihre Anklagen als unbegründet herausstellen werde, und suchten dieselbe daher zu hintertreiben, dabei jedoch den Schein zu wahren, als ob ihnen an einem gütlichen Ausgleich gelegen sei.

Mit Telegramm vom 8. März lud das Centralkomitee den Präsidenten des Verwaltungsrates ein, bis zum 10. März vormittags 10 Uhr kategorisch mit ja oder nein zu erklären, ob die in der Eingabe vom 2. März formulierten Forderungen angenommen werden oder nicht. Und als diese Depesche durch den Hinweis auf den Beschluss des Verwaltungsrates vom 3. März beantwortet worden war, ersuchte das Centralkomitee den Herrn Dr. Fahrländer, auf den folgenden Tag die verwaltungsrätliche Kommission einzuberufen, um dem Komitee bindende Zusicherungen zu geben. Es konnte natürlich dieser Zumutung nicht entsprochen werden. (Näheres S. 37 u. f. d. Anhangs.)

Donnerstag den 11. März, mittags 11½ Uhr, ging der Direktion ein Telegramm des Eisenbahndepartements folgenden Inhaltes zu: „Entgegen unsern nachdrücklichen Vorstellungen, vor allem die Tätigkeit der Kommission des Verwaltungsrates abzuwarten, scheint Komitee des Verbandes Ihrer Angestellten zur Diensteinstellung schreiten zu wollen. Wir machen dasselbe telegraphisch nochmals auf die schweren Folgen und die ihm aufliegende Verantwortlichkeit aufmerksam. An Sie richten wir das eindringliche Gesuch, durch sofortige Einberufung der Untersuchungskommission und des Verwaltungsrates oder durch andere zweckdienliche Massnahmen auf Beschwichtigung hinzuwirken und die angedrohte Betriebseinstellung zu verhindern.“

Der Verwaltungsrat wurde sofort telegraphisch auf Samstag den 13. März einberufen.

Am späten Abend des 11. März wurde das Eisenbahndepartement von unserer Direktion benachrichtigt, dass mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen sei, das Personal werde mit Mitternacht vom 11. auf den 12. März die Arbeit einstellen.

Dieses Ereignis trat wirklich in vollem Umfange ein: Vom frühen Morgen des 12. März 1897 an stand auf dem ganzen Nordostbahnnetze der Betrieb still, soweit er nicht nach bestehenden Verträgen für die Vereinigten Schweizerbahnen zu besorgen war.

Veranlasst durch eine Äusserung des Centralkomitee, durch die auf einen höhern Schiedsrichter abgestellt wurde, ersuchte die Direktion im Einverständnis mit dem unterzeichneten Präsidenten des Verwaltungsrates Herrn Bundesrat Zemp um Annahme des Schiedsrichteramtes für die Differenzen zwischen ihr und dem Personal.

Am Abend des gleichen Tages fand in Zürich zwischen einer bundesrätlichen Abordnung und Vertretern der Nordostbahn eine Konferenz statt, bei der man sich auf folgende Punkte einigte:

1. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements wird nicht um eine blosse Vermittlung, sondern um Fällung eines endgültigen Schiedsspruches ersucht, dem sich beide Parteien unweigerlich zu unterziehen haben.

2. Gegenstand des Spruches sollen zunächst die in der Eingabe des Centralkomitee V. P. S. T. an die Verwaltung vom 2. ds. formulierten Begehren betreffend den Anstellungsvertrag und die Lohnregulierung sein. Unter der Voraussetzung ungesäumter Wiederaufnahme des Dienstes sollen auch gegen die an dem Ausstand Beteiligten keine aus demselben hergeleitete Ansprüche geltend gemacht, überhaupt das Personal unbehelligt gelassen werden.

3. Die Wiederaufnahme des Dienstes soll nicht davon abhängig gemacht werden, dass der Schiedsspruch vorher gefällt werde.

4. Herr Bundesrat Zemp muss auch vom Centralkomite V. P. S. T. als Schiedsrichter anerkannt werden.

5. Über den Schiedsvertrag ist ein Dokument aufzunehmen.

6. Die Nordostbahn ist bereit, das Lohnschema der Centralbahn mit den bis zum heutigen Tage aufgestellten Nachträgen tel quel anzunehmen, mit der Massgabe, dass sie da, wo ihre bisherigen Ansätze höher sind als diejenigen der Centralbahn, von einer Kürzung derselben absieht, — ebenso das von der Centralbahn angewendete Formular für den Dienstvertrag zu adoptieren.

Das Centralkomite erachtete sich nicht als kompetent, eine bindende Erklärung über den Vorschlag eines Schiedsspruches abzugeben, und stellte auf den Vormittag des folgenden Tages eine Antwort darüber in Aussicht, nachdem es die Weisungen des Personals werde eingeholt haben.

Samstags den 13. März stellte das Centralkomitee eine Reihe weiterer Begehren, nämlich betreffend *a)* Annahme auch der Übergangsbestimmungen der Centralbahn zur neuen Gehaltsordnung; *b)* Berechnung des Dienstalters; *c)* Ausfertigung neuer Verträge; *d)* Anerkennung der Garantie der Bürgschaftsgenossenschaft als Mittel der Kautionsleistung; *e)* Revision der Rangordnung der Stationen; *f)* Übernahme des Betriebes durch den Bund, bis die Klagen des Personals aller Kategorien untersucht und erledigt seien; *g)* Abberufung von zwei Mitgliedern der Direktion und eines Abteilungschefs.

Die letzteren zwei Begehren *(f* und *g)* wurden sowohl von der bundesrätlichen als von der hierseitigen Delegation rundweg abgelehnt, die übrigen in der Hauptsache zugestanden.

Während unserer Sitzung kam uns von der Abordnung des Bundesrates die Nachricht zu, dass das Centralkomitee den Vorsteher des Eisenbahndepartements gleichfalls als Schiedsrichter über die in der Eingabe vom 2. März 1897 formulierten Begehren sowie betreffend die Fragen der Kautionsleistung und der Stationseinteilung anerkenne und die Begehren betreffend einstweiligen Bundesbetrieb und Abberufung von Oberbeamten fallen lasse.

Kurz darauf langte die Ausfertigung des Schiedsvertrages (abgedruckt im Geschäftsbericht der Direktion pro 1897, S. 115), zur Unterzeichnung ein.

Die denkwürdige Sitzung endigte mit dem Beschlusse:

„1. Der Verwaltungsrat erklärt sich mit den Vereinbarungen der Direktion mit der bundesrätlichen Delegation einverstanden und acceptiert vertrauensvoll das von Herrn Bundesrat Zemp übernommene Schiedsrichteramt.

2. Das Mandat der am 3. März bestellten Untersuchungskommission wird damit als erloschen erklärt."

Noch am nämlichen Tage fällte Herr Bundesrat Zemp seinen Schiedsspruch, der im Anhang B, Seite 38 u. f., abgedruckt ist.

Später kamen wir auf Disp. 2 des eben angeführten Beschlusses zurück. Wir empfanden es als Bedürfnis, uns ein Urteil darüber zu bilden, was an der mehrfach ausgesprochenen Behauptung sei, dass die Direktion die Vereinbarung vom 1. März 1896 mangelhaft ausgeführt und geradezu ihr Wort gebrochen habe. Wir luden daher die Direktion ein, uns den Bericht noch zu erstatten, auf den unser Beschluss vom 3. März 1897 abgezielt hatte. Als derselbe zugleich mit einem Bericht über die Vollziehung des Schiedsspruches abgegeben worden war, überwiesen wir beide Vorlagen der am gleichen 3. März 1897 bestellten Spezialkommission.

Die Kommission hat in einer Reihe von Sitzungen alle einschlägigen Verhältnisse gründlich untersucht und ist laut ihrem als Anhang B abgedruckten Berichte zu dem Schlusse gekommen, dass die Direktion in der Lohnbewegung sich keines Wortbruchs und keiner Vertragsfälschung schuldig gemacht, sondern in guten Treuen gehandelt habe.

4. Rechnungswesen.

Wir genehmigten an unserem Orte die Jahresrechnungen der Aarg. Südbahn pro 1895 und diejenigen der Bötzbergbahn pro 1896.

Die Jahresrechnungen der Nordostbahn und den Geschäftsbericht der Direktion pro 1896 übermittelten wir Ihnen wieder ohne Abgabe eines Befundes.

Hinsichtlich der Anstände, welche sich über letztere Rechnungen mit der Aufsichtsbehörde erhoben, verweisen wir auf den Bericht der Direktion (Seite 19) und auf den nachfolgenden Abschnitt des gegenwärtigen Berichtes.

Was speziell die Frage einer nach Massgabe des neuen Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896 zu berechnenden provisorischen Einlage in den Erneuerungsfond pro 1896 betrifft, so wurde die Verfügung des Eisenbahndepartements auf den hierseitigen Rekurs hin vom Bundesrate bestätigt und gegen diesen Entscheid Rekurs ans Bundesgericht ergriffen; dieser ist noch pendent (Geschäftsberichte der Direktion pro 1896, S. 21 und pro 1897, S. 18).

Eine definitive Festsetzung der jährlichen Einlage in den Erneuerungsfond (Art. 12 des Gesetzes) ist bis jetzt nicht erfolgt.

Über die Verhandlungen mit den Bundesbehörden betreffend die Erstellung der durch das neue Rechnungsgesetz vorgeschriebenen sektionsweisen Rechnungen über Anlagekapital und Reinertrag berichten wir unter Abschnitt 12 im Zusammenhang mit der Rückkaufsangelegenheit.

Wir schliessen die übliche Übersicht der Differenzen zwischen dem Voranschlage und den nachmaligen Betriebsergebnissen hier an.

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1897.

	Die Rechnung ergiebt ± als der Voranschlag in Aussicht nahm:							
	Fr.		Fr.		Fr.		% d. Budgetsatzes	
							+	−
Einnahmen.								
I. Ertrag des Personentransportes	+ 561,394	15					5.69	
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	+ 520,629	57					3.71	
			+ 1,082.023	72			4.53	
III. Verschiedene Einnahmen	.		+ 55,762	47			4.81	
					+ 1,137,786	19	4.54	
Ausgaben.								
I. Allgemeine Verwaltung:								
A. Personal	+ 12,698	39					2.21	
B. Sonstige Ausgaben	+ 5,643	66					5.69	
	+ 18,342	05					2.73	
Hievon ab: Vergütung des Baukontos für die administrative Bauleitung	− 5,288	48						24.59
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:			+ 23,630	53			3.63	
A. Personal	+ 24,849	70					1.92	
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:								
a) Unterhalt der Bahnanlagen	− 244,595	63						18.85
b) Erneuerung des Oberbaues	− 143,614	33						16.81
C. Sonstige Ausgaben	+ 1,202	78					1.31	
			− 362,157	48				10.24
III. Expeditions- und Zugsdienst:								
A. Personal	+ 230,633	48					4.64	
B. Sonstige Ausgaben	+ 74,991	01					13.03	
			+ 305,624	49			5.51	
IV. Fahrdienst:								
A. Personal	+ 117,847	51					6.66	
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	+ 205,366	87					8.77	
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:								
a) Unterhalt	+ 148,772	05					13.59	
b) Erneuerung	− 134,223	79						35.14
D. Sonstige Ausgaben	+ 4,902	93					14.50	
			+ 342,665	57			6.09	
V. Verschiedene Ausgaben:								
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	+ 85,830	32					6.99	
B. Verlust an Hülfsgeschäften	—	—						
C. Sonstige Ausgaben	+ 6.122	85					0.74	
			+ 91,953	17			4.48	
Total der Ausgaben		.	+ 401,716	28			2.31	
Hievon ab: Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbergbahn einschliessl. Koblenz-Stein	.	.	+ 62,241	45			2.79	
Netto-Ausgaben	.	.	.	.	+ 339,474	83	2.23	
Überschuss der Betriebseinnahmen			.	.	+ 798,311	36	8.08	

5. Verwendung des Reinertrages.

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1896 ergab unter Hinzurechnung des Saldovortrages aus dem Jahre 1895 im Betrage von Fr. 905,688. 69 einen zur Verfügung der Aktionäre stehenden Saldo von Fr. 5,949,554. 81. Nach Ausrichtung einer Dividende von 6% wären als Vortrag auf 1897 Fr. 1,149,554. 81 verblieben.

Nun hatte aber das schweizerische Eisenbahndepartement verschiedene Posten der Baurechnung, insbesondere die Höhe der Bauzinsen, die administrativen Bauleitungskosten und die Ausgaben für provisorische Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich beanstandet und ferner verlangt, dass die von der Nordostbahn im Betrage von Fr. 1,050,000 beschlossene Einlage in den Erneuerungsfond auf Fr. 1,935,000 (nämlich Fr. 1,835,000 ordentliche Einlage und Fr. 100,000 Ergänzungseinlage für frühere Jahre) erhöht werde. Gegen diese Verfügung hatte zwar die Direktion Rekurs an den Bundesrat erklärt und gedachte, nötigenfalls weiter ans Bundesgericht zu rekurrieren. Allein nach Art. 17 des Rechnungsgesetzes von 1896 musste der streitige Betrag bis zum bundesgerichtlichen Entscheid in Reserve gestellt werden. Das Eisenbahndepartement hatte seine Forderung allerdings zum Teil noch nicht spezifiziert und nicht genau beziffert; wir schätzten aber den streitigen Betrag auf ungefähr 1½ Millionen. Daher musste, damit die Auszahlung der Dividende ungehindert vor sich gehen könne, für einen grösserern Vortrag gesorgt werden. Die Generalversammlung beschloss auf unsern Antrag, in Abänderung der Jahresrechnung zu diesem Zwecke der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung einen Betrag von Fr. 400,000 zu entnehmen und in die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung einzustellen.

Dadurch erhöhte sich der Reinertrag des Jahres 1896 auf Fr. 6,349,554. 81 Cts.

Wir beantragten und Sie beschlossen folgende Verwendung:

Fr. 4,800,000. —	als Dividende von 6 % = 30 Fr. per Aktie unter die 160,000 Stamm- und Prioritätsaktien zu verteilen;
» 40,000. —	einem Fond zur Erfüllung der in § 5 Abs. 4 der Gesellschaftsstatuten bezeichneten Zwecke zuzuweisen;
» 1,509,554. 81	als Reserve (Art. 17 des Gesetzes über das Rechnungswesen) und als Saldo auf neue Rechnung vorzutragen.
Fr. 6,349,554. 81	

Nach der unmitttelbar vor der Generalversammlung eingegangenen Mitteilung des Eisenbahndepartements belief sich jedoch das Total der von diesem beanstandeten Posten nicht bloss auf Fr. 1,500,000 sondern auf ca. Fr. 1,700,000, so dass auch der Vortrag von Fr. 1,509,554. 81 nicht genügte, um die Postulate der Bundesbehörde unter allen Umständen sicher zu stellen. Sie ermächtigten auf unsern Antrag die Direktion, dem Bundesrate zu erklären, dass der Betrag, der an die Fr. 1,700,000 noch fehle, ihm in der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung zur Verfügung gestellt werde und bis zum Austrag der Anstände, soweit nötig, in Reserve bleiben solle.

6. Finanzwesen.

Als die Zeitpunkte nahe gerückt waren, wo die 4% Anleihen von 87 Millionen Fr. vom 1. Oktober 1897 und 5 Millionen Fr. vom 1. März 1889 gekündigt werden konnten (April und Juni 1897), wurden zum Zwecke der Konversion derselben in 3½% Anleihen von längerer Dauer und zugleich behufs Emission des Anleihens

von Fr. 10,512,500, zu dessen Ausgabe wir in der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 ermächtigt worden waren, Verhandlungen mit Bankfirmen eröffnet, da die Nordostbahn es nicht wagen durfte, ohne die Mitwirkung der schweizerischen Finanzwelt eine so grosse Operation vorzunehmen.

Man stand mit den gegenseitig gestellten Bedingungen nur noch wenig auseinander, als der Aufstand auf Kreta ausbrach und sich infolge dessen die Banken zurückzogen.

Seither lagen die politischen und finanziellen Verhältnisse niemals so, dass man hätte darauf rechnen können, bei Wiederaufnahme der Verhandlungen befriedigende Resultate zu erzielen, und es blieb daher die Konversionsangelegenheit in suspenso.

Inzwischen ermächtigten wir die Direktion durch Beschluss vom 4. März 1897, bis zur Emission des vom Hypothekaranleihen von 160 Millionen noch verbleibenden Restes von Fr. 10,512,500 durch Ausgabe von Eigenwechseln temporäre Anleihen aufzunehmen, und durch Beschluss vom 22. Mai 1897, das eben genannte restanzliche Anleihen von Fr. 10,512,500 zu bestmöglichen Bedingungen zu emittieren. Über die Ausführung letzterer Operation verweisen wir auf den Bericht der Direktion (Seite 23).

7. Tarifwesen.

Die Konferenz des schweizerischen Eisenbahnverbandes beschloss in Behandlung eines ihr zur Vernehmlassung überwiesenen Postulates der Bundesversammlung in Übereinstimmung mit verschiedenen Kundgebungen aus industriellen Kreisen folgende Erleichterung in der Benutzung der Retourbillette einzuführen: „Die Gültigkeit der gewöhnlichen Retourbillette im internen Verkehr, mit Ausschluss derjenigen nach der nächstgelegenen Station, kann von der Bestimmungsstation auf die doppelte Dauer verlängert werden, ohne dass es der Angabe eines Verhinderungsgrundes bedarf, mittelst Nachzahlung der halben Taxe einfacher Fahrt, d. h. durch Lösen eines halben Billettes einfacher Fahrt der gleichen Klasse von der Bestimmungsstation nach der Abgangsstation."

Wir stimmten für die Nordostbahn dieser Vereinbarung bei. Zugleich luden wir aber die Direktion ein, dem Postulate der Bundesversammlung entsprechend bei der Eisenbahnkonferenz die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf 10 Tage zu beantragen.

Dass wir letztere Massnahme im Anfang des laufenden Jahres zunächst für den internen Verkehr der Nordostbahn einzuführen beschlossen und dass sie schliesslich bei der schweiz. Eisenbahnkonferenz allgemein Eingang fand, gehört in die Berichterstattung über das Jahr 1898.

Das Gleiche ist der Fall mit Bezug auf die Kreirung von Generalabonnements zunächst für das Netz der Nordostbahn, in der Folge dann aber ebenfalls für alle Linien des Normalbahnverbandes.

8. Betrieb.

1. Wir ermächtigten die Direktion, von dem Rechte Gebrauch zu machen, welches der Aktienverein Burbacherhütte bei Saarbrücken und das Eisenwerk St. Ingbert beim Abschluss von Lieferungsverträgen über unsern Bedarf an Schienen und eisernen Schwellen pro 1897 uns eingeräumt hatten: zum nämlichen Preise von Fr. 125. 50 per Tonne auch den je 2000 – 2500 Tonnen betragenden Bedarf pro 1898 nachzubestellen.

2. In unserm vorjährigen Geschäftsberichte (Seite 6) suchten wir bei Ihnen um Indemnität nach für die am 19. November 1896 beschlossene Genehmigung einer unsere Kompetenz übersteigende Kohlenbestellung. In Ihrer Generalversammlung vom 30. Juni 1897 haben Sie diese Bestellung nachträglich gutgeheissen.

3. Im Herbst 1897 genehmigten wir die Lieferungsverträge über 15,600 Tonnen Ruhrkohlen und 15,000 Tonnen Ruhrbriquettes; unter Hinzurechnung von Fracht und Zoll kosten diese Materialien zusammen Fr. 736,950.

4. Beim Bezug des neuen Güterbahnhofes Zürich wurde für den Verkehr des Publikums mit demselben behufs Abstellung einiger Missbräuche, welche sich allmählig eingeschlichen hatten, eine neue Verordnung erlassen, welche das Missfallen eines Teiles der hiesigen Geschäftswelt erregte und zum Gegenstand einer an uns gerichteten Beschwerde wurde. Eine über die einschlägigen Verhältnisse und die auf andern in- und ausländischen Plätzen bestehenden Usancen angestellte gründliche Untersuchung führte uns dazu, die Verordnung in einigen Punkten zu mildern, in der Hauptsache aber die im Interesse guter Ordnung eingeführten Grundsätze zu bestätigen, insbesondere an der Vorschrift festzuhalten, dass die Annahme und Abgabe der Güter nicht in der Halle, sondern an der Rampe stattzufinden habe, dass vor Lösung des Frachtbriefes keinerlei äusserliche Änderungen am Gute vorgenommen und nur mit Ermächtigung des Absenders Muster gezogen werden dürfen, nach Einlösung des Frachtbriefes aber Manipulationen in der Halle (Musterziehen, Umzeichnen, Kubieren etc.) mit gewissen Einschränkungen (innerhalb bestimmter Geschäftsstunden, unter der Aufsicht eines Bahnangestellten und nur sofern nicht zu viel Raum und Zeit in Anspruch genommen wird) zulässig sind.

Bei einem durch die Behandlung dieser Beschwerde veranlassten und mit einer Besichtigung des ganzen umgebauten Bahnhofes Zürich verbundenen Augenschein überzeugten wir uns von der Mustergültigkeit der Anlage und Einrichtung des neuen Güterbahnhofes. Wir verfehlten nicht, der Direktion dafür, sowie auch für die Raschheit, mit welcher der Bau ausgeführt worden ist, unsern speziellen Dank auszusprechen.

9. Bauwesen.

A. Neue Linien.

Das Baubudget der neuen Linien pro 1897 konstruierte sich in folgender Weise:

Linien	Kostenvoranschlag Fr.	Approximative Ausgaben bis Ende 1896 Fr.	Restkredit mit Ende 1896 Fr.	Ausgabenbudget pro 1897 Fr.
Dielsdorf-Niederweningen . .	1,081,800	883,425	198,375	—
Koblenz-Stein (Anteile d. Nordostb. u. Centralbahn)	5,559,490	4,549,153	1,010,337	—
Rechtsufrige Zürichseebahn . .	19,726,600	21,213,500	÷ 1,486,900	144,000
Etzweilen-Schaffhausen . . .	4,532,000	4,752,500	÷ 220,500	12,000
Thalweil-Zug	12,071,900	9,825,000	2,246,900	2,792,400
Eglisau-Schaffhausen . . .	5,846,180	3,818,000	2,028,180	2,073,200
Total	48,817,970	45,041,578	3,776,392	5,021,600

B. Alte Linien.

Das von der Direktion vorgelegte Baubudget pro 1897 für die alten Linien wurde von uns in 8 Posten im Gesamtbetrage von 748,900 Fr. gekürzt, dagegen mit zwei Posten von zusammen 57,500 Fr. ergänzt.

In seiner bereinigten Gestalt erzeigt es in den Hauptrubriken folgende Zahlen:

A. Baukonto der Nordostbahn.		
I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen:		
a) Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen	Fr.	5,339,300
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	„	822,200
c) Verschiedene Ergänzungsbauten	„	942,300
II. Rollmaterial	„	1,410,720
III. Mobiliar und Gerätschaften	„	565
IV. Nebengeschäfte	„	262,000
B. Baukonto der Bötzbergbahn } auf die Nordostbahn entfallende Hälfte	„	36,425
C. „ Koblenz-Stein } auf die Nordostbahn entfallende Hälfte	„	4,015
Total	Fr.	8,817,525

Von den Geschäften, welche wir ausserdem auf Grund von Spezialvorlagen der Direktion behandelten heben wir hervor:

1. Die in unserm letztjährigen Geschäftsberichte (Seite 7 und 8) erwähnte Angelegenheit betreffend Erstellung einer neuen Station bei Bäch zwischen Pfäffikon (Schwyz) und Richtersweil hat erst im laufenden Jahre ihre Erledigung gefunden.

Die Interessenten beharrten auf ihrem ursprünglichen Begehren, dass die Station im Dorfe Hinterbäch, Mitte Aufnahmsgebäude bei km 29.35, angelegt werde, und sicherten für diesen Fall eine etwelche Erhöhung ihrer Leistung durch Übernahme der ca. 3000 Fr. betragenden Hälfte der Kosten für Erweiterung des Stationsplatzes zu. Das Eisenbahndepartement stellte sich auf ihre Seite und verlangte Vorlegung eines die Station auf diese Stelle placierenden definitiven Ausführungsprojektes.

Während eine Minderheit unseres Kollegiums diese Stationslage als unzweckmässig erachtete, weil die Zufahrt schwierig, eine spätere Erweiterung so viel wie ausgeschlossen und die bauliche Entwicklung der Ortschaft ungünstig beeinflusst ist, hielt die Mehrheit weitere Opposition gegen die Auflage für aussichtslos und fand ihre Beruhigung darin, dass die vorgeschriebene Stationslage dem Wunsche der Mehrheit der Bevölkerung entspricht.

2. Einer vom Gemeinderat Wetzikon unterstützten Petition dortiger Interessenten Folge gebend, beschlossen wir grundsätztlich, im Tobelacker bei Oberwetzikon, zwischen den Stationen Kempten und Wetzikon, eine Personenhaltstelle zu errichten, unter der Bedingung, dass die Nordostbahn lediglich auf dem ihr unentgeltlich abzutretenden Areal ein bekiestes Planum herzustellen habe, die sämtlichen übrigen aus dem Bau und Betrieb dieser Haltestelle erwachsenden Kosten dagegen von den Interessenten, resp. der Gemeinde zu tragen seien.

3. Die bisherige Lokomotivremise in Romanshorn nebst dem baufälligen hölzernen Anbau bietet nur Raum für 8 Lokomotiven, während seit dem 1. Juni 1897 täglich mindestens 15 Maschinen dort übernachten müssen. Da die Stationierung im Freien, namentlich zur Winterszeit, viele Schädigungen zur Folge hat, so musste ohne Verzug für neue Unterkunftslokale gesorgt werden. Die Direktion schlug vor, im Bahnhof Romanshorn, im Dreieck zwischen dem Winterthurer- und Rorschacher- und dem Verbindungsgeleise eine neue Lokomotivremise zu

bauen, welche 18 Stände erhalten soll und später nötigenfalls auf 24 Stände vergrössert werden kann; die Kosten der ganzen Anlage wurden auf 302,000 Fr. veranschlagt. Im Jahre 1897 sollte jedoch nur ein 9 Stände umfassender erster Teil des Maschinenhauses mit den nötigen Geleisen und mit angehängtem Gebäude für die Notreparatur-Werkstätte, sowie für Unterkunfts- und Schlaflokale des Maschinenpersonals im Kostenbelaufe von 193,000 Fr. erstellt werden, im Jahre 1898 sodann der zweite Teil mit 9 Ständen zur Ausführung gelangen.

Wir hiessen den Antrag der Direktion gut und erteilten ihr pro 1897 einen Kredit von 193,000 Fr.

Durch die Entfernung der Lokomotivremise vom jetzigen Standorte gegenüber dem Postgebäude ist zugleich einem von den Behörden schon wiederholt geäusserten Wunsche entsprochen.

4. Die Anschaffung von neuem Rollmaterial, teils zum Ersatz von abgehendem, teils für neue Bedürfnisse, bildete Gegenstand mehrerer Beschlüsse:

a) Am 14. Juni 1897 ermächtigten wir die Direktion unter Aussetzung eines Kredits von 1,020,000 Fr., bei der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur 12 Schnellzugslokomotiven — zweicylindrige Compoundmaschinen mit Schlepptender, innen liegenden Cylindern, ohne Dom — zu bestellen. Davon sollen 6 Stück im Jahre 1898, die andere Hälfte im Jahre 1899 zur Ablieferung kommen.

Gemäss § 15, Ziffer 16 der Statuten unterlag dieser Beschluss Ihrer Genehmigung, welche Sie unterm 30. Juni 1897 ohne Widerspruch erteilten.

b) Im Baubudget pro 1897 war die Anschaffung von 15 dreiachsigen Personenwagen III. Klasse vorgesehen. Die Direktion beantragte, dafür den gleichen Typ (mit 65 Sitzplätzen und Abort) zu wählen, der für damals bereits in Ablieferung begriffene Wagen adoptiert worden war, und die neuen 15 Wagen der gleichen Firma (Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen) zum nämlichen Preise von 12,920 Fr. per Stück zu vergeben.

Auf einen aus dem Schoosse unseres Kollegiums gestellten Antrag beschlossen wir am 14. Juni 1897, nicht nur 15, sondern 30 solcher Wagen (C^3) zu bestellen.

c) In der nämlichen Sitzung vom 14. Juni 1897 ermächtigten wir die Direktion, von der Firma A. Germain in Monceau s/Sambre 50 im Jahr 1897 abzuliefernde Eilgutwagen zum Preise von 4189 Fr. per Stück, franko Zürich, Zoll inbegriffen, zu bestellen.

Von diesen 50 Stück sind 34 der Linie Eglisau-Schaffhausen zugeteilt; der Anschaffungspreis derselben figuriert im Baubudget für die neuen Linien.

d) Unterm 3. November 1897 endlich genehmigten wir die von der Direktion abgeschlossenen Lieferungsverträge über 150 Güterwagen und 10 Gepäckwagen im Gesamtbetrage von 659,300 Fr., nämlich:

mit der Société anonyme des Usines et Fonderies de Baume et Marpent in Haine St. Pierre in Belgien über 60 Eilgüterwagen der Serie G^{R1};

mit der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen über 20 offene hochbordige Güterwagen der Serie L^{R2}, leichtes Profil, und 30 Plattformwagen der Serie M^{R2};

mit Herrn A. Germain, Forges et Ateliers de Construction in Monceau s/Sambre, über 40 Eilgutwagen G^{R1}, und 10 Gepäckwagen der Serie F.

Letztere Bestellung (lit. d) erfolgte in Ausführung eines vom Schweizerischen Wagenverbande im August 1897 gefassten Beschlusses, dass der z. Z. rund 10,500 Wagen zählende Verbandspark im

ganzen um 1000—1200 Güterwagen zu vermehren sei, wovon zunächst so rasch als möglich 600 Stück angeschafft werden sollen. Davon fiel auf die Nordostbahn ein Betreffnis von 160 oder, da die 50, von welchen oben unter *c* die Rede war, einbezogen werden konnten, ein solches von 110 Stück. Cirka 40 Stück waren aber weiter erforderlich, um solche Güterwagen zu ersetzen, welche dem Oberingenieur als Materialwagen zur Verfügung gestellt werden mussten.

5. Bei Übertragung der Konzession für die Aarg. Südbahn haben sich, durch Vertrag vom 25. Februar 1872, die beiden Gesellschaften der Nordostbahn und Centralbahn verpflichtet, sofern bei Döttingen oder Lauffohr Brücken über die Aare erstellt werden, an jede 100,000 Fr. beizutragen. Die Brücke bei Döttingen ist erstellt und der bezügliche Beitrag geleistet. Der Bau und das Emplacement der andern ist noch eine offene Frage. Es besteht ein Plan, eine Brücke 1/2 Stunde unterhalb Lauffohr, bei Stilli, über die Aare zu führen. Der aarg. Regierungsrat hat nun die beiden Gesellschaften angefragt, ob sie den bedungenen Beitrag von 100,000 Fr. auch leisten würden, wenn die Brücke bei Stilli erstellt würde. Die Centralbahn gab eine bejahende Antwort, und auch wir gelangten schliesslich zu demselben Entscheid, nachdem die Tarif- und Rechtskommission einen Augenschein vorgenommen hatte und ein Antrag, die Subvention der Nordostbahn zu teilen: 35,000 Fr. an die Brücke bei Stilli und 15,000 Fr. an einen auch für Vieh passierbaren Fussgängersteg bei Lauffohr beizutragen, abgelehnt worden war.

10. Verhältnisse zu andern Transportunternehmungen.

In dem Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen vom 14. April 1880 über Regelung einer Anzahl Verhältnisse des Güterverkehrs war eine Revision desselben auf den Zeitpunkt der Eröffnung der durchgehenden rechtsufrigen Zürichseebahn, sowie für den Fall einer Änderung der Instradierung des Bodenseeverkehrs vorgesehen. Nachdem diese beiden Voraussetzungen sich erfüllt hatten, wurden neue Teilungsgrundsätze vereinbart und in einem Nachtrag zu obigem Vertrage niedergelegt. In einem zweiten Nachtrag zu dem mit den Vereinigten Schweizerbahnen unterm 16. Juli 1886 speziell betreffend den Güterverkehr mit Österreich-Ungarn abgeschlossenen Vertrage wurden jene Grundsätze rechnerisch durchgeführt und endlich durch eine Vereinbarung betreffend die Instradierung des Güter- und Viehverkehrs auf der Strecke Zürich- resp. Örlikon-Ziegelbrücke resp. Näfels-Glarus die den neuen Grundsätzen entsprechende Art und Weise der effektiven Teilung des Güterverkehrs auf dieser Strecke festgestellt.

Von der Ansicht ausgehend, dass die oben citierten Verträge von 1880 und 1886, welche auf der kommerziellen Konvention vom 8. Januar 1879 beruhen, wie diese selbst provisorisch auf die neue Dauer dieser Konvention (einjährige Kündung) verlängert seien, genehmigten wir die neuen Uebereinkommen, in der Voraussetzung, dass die Verhandlungen über die definitive Erneuerung der kommerziellen Konvention zu einer Einigung im Sinne der von der Nordostbahn gestellten Forderung (Berücksichtigung der Strecken mit aussergewöhnlichen Steigungen durch einen Distanzzuschlag) führen. (Vergl. unsern vorjährigen Geschäftsbericht Seite 12.)

Über den im Januar 1898 von uns genehmigten Vertrag zwischen der Nordostbahn und Gotthardbahn einer- und der Schweizerischen Südostbahn anderseits betr. die Leitung des Güter- und Viehverkehrs erlauben wir uns, auf den Bericht der Direktion (S. 21) zu verweisen.

11. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

1. Über die Ansprüche, welche im Interesse der Erstellung einer Wynenthalbahn an die beiden Gesellschaften der Nordostbahn und Centralbahn erhoben werden, haben wir in unserm Geschäftsbericht pro 1895 (Seite 10) Mitteilung gemacht. Nach Fällung des bundesgerichtlichen Urteils schlug die Regierung des Kantons Aargau im Einvernehmen mit dem Initiativkomite den beiden Gesellschaften vor, auf gemeinschaftliche Rechnung ein vollständiges Traceprojekt mit detailliertem Kostenvoranschlag ausarbeiten zu lassen, um die nötige Grundlage für die Bemessung der vom Kanton resp. der Landesgegend zu machenden Leistungen zu bekommen. Dieses Ansuchen wurde von beiden Gesellschaften abgelehnt.

2. Infolge von Anregungen aus unserer Mitte und von Anträgen der Direktion hatten wir uns im Berichtsjahre, sowie dann wieder im laufenden Jahre mit der Frage zu befassen, ob nicht der Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee angesichts der seit Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn in bedeutenden Beträgen jährlich wiederkehrenden Defizite aufzugeben sei.

Man versuchte zunächst eine Art Reorganisation, indem im Sommer die Fahrten auf dem untern Teil des Sees wesentlich vermehrt wurden. Die dadurch erzielte Mehreinnahme stand jedoch hinter der Mehrausgabe zurück, so dass die Frage der Liquidation dringender an uns herantrat. Wir konnten uns aber noch nicht definitiv zu dieser Lösung entschliessen, weil zu erwarten wäre, dass wenn die Nordostbahn den Dampfbootbetrieb einstellt, eine andere Unternehmung mit Subventionen der Gemeinden denselben fortsetzen und der Nordostbahn durch Entzug von Verkehr einen grössern Ausfall bringen würde, als das Defizit beträgt. Wir beauftragten daher die Direktion, vorläufig bis Ende September 1899 um die Erneuerung der Konzession einzukommen, uns im Juni 1899 über die Frage der Liquidation neuerdings zu berichten und inzwischen auch die Frage zu prüfen, ob und auf welcher Grundlage eine Fusion der drei bestehenden Dampfbootunternehmungen möglich wäre.

3. Der in unsern Berichten pro 1895, S. 13 u. f. und pro 1896, S. 12, erwähnte Prozess gegen den Bund betreffend Anfechtung des bundesrätlichen Statutengenehmigungsbeschlusses vom 12. März 1896 ist durch ein die Vorfrage der Zuständigkeit behandelndes Urteil des Bundesgerichtes vom 30. Oktober 1897 zu unsern Ungunsten entschieden worden; das Gericht ist wegen Inkompetenz nicht auf unsere Klage eingetreten, indem es annahm, dass die Streitsache nicht zivilrechtlicher, sondern öffentlich-rechtlicher Natur sei.

4. § 5, Abs. 4 der Gesellschaftsstatuten ermächtigt den Verwaltungsrat, von dem nach Ausrichtung einer Dividende von 5 % verbleibenden Einnahmenüberschuss einen Betrag bis auf 10 % dieses Überschusses zu gewissen, in diesem Paragraph näher bezeichneten Wohlfahrtszwecken zu verwenden, und statuiert, dass das Nähere ein von der Generalversammlung zu genehmigendes Reglement zu bestimmen habe.

Wir beauftragten die Tarif- und Rechtskommission, einen Entwurf dieses Reglementes vorzulegen.

Die Kommission hat die Angelegenheit an Hand genommen, aber noch nicht erledigen können.

12. Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen.

Die längst und auf verschiedenen Wegen angestrebte Verstaatlichung der Eisenbahnen ist, zunächst bezüglich der Hauptbahnen, durch das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb der Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen und durch die dieses Gesetz mit überwältigender Mehrheit sanktionierende Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 zur Wirklichkeit geworden. Mögen sich die Hoffnungen erfüllen, welche auf diese Systemänderung gesetzt werden!

Das eben genannte Gesetz vom 15. Oktober 1897 wurde erlassen, bevor gemäss Art. 20 des neuen Rechnungsgesetzes die Grundsätze festgestellt waren, nach welchen Anlagekapital und Reinertrag im Sinne der Konzessionen zu berechnen sind. Und doch war nach der Darstellung des Bundesrates das Rechnungsgesetz dazu bestimmt, die nötigen Anhaltspunkte für die Bewertung des Rückkaufspreises zu liefern, damit nicht mit der Ankündigung des Rückkaufs ein Schritt ins Ungewisse gethan werden müsse. Der Bundesrat scheint den Differenzen, welche sich über diese Grundsätze ergeben konnten und seither denn auch in weitestgehendem Masse sich in der That ergeben haben, nachträglich keine ausschlaggebende Bedeutung beigelegt zu haben.

In thatsächlicher Beziehung ist bezüglich dieser Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages und Anlagekapitales zu bemerken, dass der Bundesrat seine Thesen für alle fünf Hauptbahnen durch Beschluss vom 6. April 1897 aufgestellt hat.

Bei Mitteilung dieses Beschlusses stellte das Eisenbahndepartement in Aussicht, dass es etwa in der zweiten Hälfte Mai mit unserer Gesellschaft darüber in Unterhandlung zu treten gedenke.

Die bezügliche Konferenz fand aber erst am 22. November 1897 statt und führte zu keiner Einigung. Unterm 11. Januar 1898 setzte dann der Bundesrat speziell gegenüber der Nordostbahn die fraglichen Grundsätze fest.

Wie alle andern Hauptbahnen und im wesentlichen von den gleichen Gesichtspunkten wie sie ausgehend, ergriff die Direktion gestützt auf Art. 20, Abs. 3 des Rechnungsgesetzes Rekurs an das Bundesgericht.

Der Bericht der Direktion (S. 6—11) stellt die Anträge des Bundesrates und diejenigen unserer Gesellschaft einander gegenüber.

Der Schriftenwechsel ist noch nicht geschlossen und das bundesgerichtliche Urteil ist kaum vor Ende des laufenden Jahres zu gewärtigen.

Gestaltet sich so die Auseinandersetzung mit dem Bunde zunächst über die prinzipiellen Fragen betr. Berechnung des Reinertrages und Anlagekapitals und später ohne Zweifel über die auf der gewonnenen Grundlage zu vollziehende Ausrechnung für alle Bahnen zu einer äusserst schwierigen Sache, so komplizieren sich bei der Nordostbahn die Verhältnisse noch in höherem Masse durch den Umstand, dass ihr Netz mit Bezug auf den Rückkauf in eine grössere Anzahl (circa 20) Sektionen zerfällt, für welche, da der Bund sie einzeln zurückzukaufen berechtigt ist, Separatrechnungen über Reinertrag und Anlagekapital zu erstellen sind.

Die Direktion hat schon in ihrem vorjährigen Geschäftsberichte (Seite 1—20) über die nach Vorschrift des neuen Rechnungsgesetzes der Bundesbehörde eingereichten Rechnungsausweise für die Jahre 1888—1895 und das Jahr 1896 eingehende Mitteilungen gemacht und sie in ihrem diesjährigen Geschäftsberichte (S. 17 u. f.) ergänzt. Indem wir auf diese Berichte verweisen, skizzieren wir unserseits die weiteren Vorgänge, namentlich soweit sie in unserm Kollegium zur Verhandlung kamen.

Die von der Direktion am 28. Dezember 1896 vorgelegten sektionsweisen Berechnungen wurden vom Bundesrate nach verschiedenen Richtungen bemängelt und als den Anforderungen des Gesetzes kein Genüge leistend erklärt.

Durch Beschluss vom 11. Mai 1897 setzte er der Nordostbahn eine weitere Frist bis Ende Juli 1897 an, um neue, auf Grund der effektiven Einnahmen und Ausgaben erstellte Ertragsrechnungen vorzulegen und inzwischen mit dem Eisenbahndepartement über die für Erstellung dieser Ausweise massgebenden Normen in Verhandlung zu treten.

Eine Konferenz, die zu letzterem Zwecke am 28. Mai 1897 mit einem Abgeordneten des Eisenbahndepartements stattfand, führte zu keinem Resultat. Bei diesem Anlass wurde indessen der Nordostbahn von neuem

bedeutet, dass sie sich der schweren Aufgabe dieser sektionsweisen Rechnungen durch die Zusammenlegung der Konzessionen entziehen könnte.

Kurz darauf, am 14. Juni 1897, wurde bei Beratung eines verwandten Gegenstandes dann auch wirklich die Direktion von uns bauftragt, dem Departement die Geneigtheit zu erklären, mit ihm über die Zusammenlegung der Konzessionen wieder in Unterhandlung zu treten.

Eine bezügliche Konferenz wurde vom Departement auf den 4. November 1897 angeordnet; der Geschäftsbericht der Direktion pro 1897 (S. 15) giebt Aufschluss über die dabei vom Departement eingenommenen Standpunkte.

Die Konferenz schloss mit der Einladung an die hierseitige Direktion, bis Ende November 1897 zu erklären, ob sie auf Grund des Vorschlages des Departements weiter verhandeln wolle, und eventuell bestimmte Vorschläge zu machen.

Involvierte die Zusammenlegung gegenüber der streng konzessionsgemässen Behandlung (Rückkauf der einzelnen Sektionen nach dem Ertragswert, im Minimum zu den Anlagekosten) an sich schon den definitiven und sichern Verzicht auf 85 resp. 55 Millionen Fr. (vgl. Bericht des Eisenbahndepartements vom 21. Februar 1898 betr. die Ausweise der Nordostbahn etc., S. 24), so war die Zumutung denn doch zu gross, auch noch die mit einem Kostenaufwand von über 12 Millionen Fr. gebaute Linie Thalweil-Zug und die nahezu 6 Millionen Fr. kostende Linie Eglisau-Schaffhausen gratis oder nahezu unentgeltlich herzugeben. Einem grossen Teil unseres Kollegiums schien daher von vorneherein die Kluft zwischen den beidseitigen Standpunkten unüberbrückbar und weiteres Unterhandeln aussichtslos. Mit Mehrheit wurde indessen in der Sitzung vom 20. November 1897 der Antrag auf Abbruch der Unterhandlungen abgelehnt und der Finanz- & Budget- und Tarif- & Rechtskommission der Auftrag erteilt, Bericht und Antrag darüber einzubringen, ob die Verhandlungen mit der Bundesbehörde über die Zusammenlegung von Konzessionen fortgesetzt und welche Vorschläge für den Fall der Bejahung dieser Frage dem Eisenbahndepartement gemacht werden sollen.

Die Frist zur Abgabe einer Erklärung wurde vom Departement bis zum 18. Dezember 1897 und dann nochmals bis Ende Januar 1898 erstreckt. In unserer Sitzung vom 24. Januar 1898 lagen ein Mehrheits- und ein Minderheitsantrag vor. Letzterer ging dahin, dem Eisenbahndepartement sei zu schreiben: Der Verwaltungsrat habe die Frage der Zusammenlegung von Konzessionen nach verschiedenen Richtungen ernstlich geprüft und eine für erspriessliche Verhandlungen geeignete Basis gesucht, sei jedoch zu dem Resultate gelangt, dass jede vom konzessionsgemässen Standpunkte abweichende Offerte, welche etwa hierseits gemacht werden könnte, von enormer Tragweite wäre. Um die Gesellschaftsorgane gegen die grosse Verantwortlichkeit zu decken, müssten Gegenleistungen verlangt werden. Dass der Bundesrat im gegenwärtigen Momente, unmittelbar vor der Volksabstimmung, auf einen von seiner Rückkaufsbotschaft wesentlich abweichenden Standpunkt eintreten könnte, sei nicht zu erwarten. Es scheine daher richtiger, vorerst diese Abstimmung vor sich gehen zu lassen. Die Nordostbahn sei aber, ob der Entscheid so oder anders ausfalle, jederzeit bereit, in Unterhandlungen über freihändige Abtretung der Unternehmung an den Bund einzutreten. Eine Verständigung hierüber würde nicht nur die Zusammenlegung, sondern auch die in Aussicht stehenden Prozesse überflüssig machen. Es sei somit für beide Teile angezeigt, jetzt sich nicht weiter mit Unterhandlungen über die Zusammenlegung abzumühen.

Dieser Antrag blieb auch im Plenum in Minderheit. Der Geschäftsbericht der Direktion (S. 16) enthält die Vorschläge, die wir dem Departement zu machen beschlossen.

Der Bundesrat fand unsere Offerte als durchaus unannehmbar. Seine Antwort erfolgte durch einen (im Bundesblatt 1898, I, Seite 369 bis 417 veröffentlichten) Bericht des Eisenbahndepartements und durch den die

Anträge des Departements gutheissenden Bundesratsbeschluss vom 22. Februar 1898, der im Geschäftsbericht der Direktion pro 1897, S. 17 u. f., abgedruckt ist.

In Ausführung dieses Beschlusses wurde unterm 22. Februar 1898 der Rückkauf der Linie Winterthur-Singen-Konstanz auf dem Schweizer Gebiet auf den 25. resp. 26. Februar 1903, und unterm 19. April 1898 der Rückkauf der Linien Romanshorn-Winterthur-Zürich-Aarau, Rorschach-Konstanz, Turgi-Waldshut und Winterthur-Schaffhausen auf den 30. April 1903, des hälftigen Anteils an der Aarg. Südbahn im Gebiet der Kantone Zug und Luzern auf den 2. resp. 3. Mai 1903 und des hälftigen Anteils an der Bötzbergbahn auf den 7. resp. 8. Juni 1903 angekündigt.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, *den 13. Juni 1898.*

Namens des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Guyer-Zeller.

Der Sekretär:

Dr. Hürlimann.

Auszug aus dem Protokoll

über die

Verhandlungen der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 30. Juni 1897.

Stimmberechtigt: 508 Aktionäre mit 68,527 Aktien.
Anwesend: 75 Aktionäre als Vertreter von 40,471 Aktien.

Präsidium, in Abwesenheit des Präsidenten des Verwaltungsrates: Herr Ständerat Isler, Vicepräsident.

I.

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

beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweiz. Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1896 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1896 werden unter Verdankung abgenommen.

II.

Die Generalversammlung,
auf den Antrag des Verwaltungsrates,

beschliesst:

I. In Abänderung der Rechnung über das Jahr 1896 werden 400,000 Fr. der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung entnommen und als Einnahme in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt.

II. Der hiedurch auf Fr. 6,349,554. 81 sich erhöhende Reinertrag des Jahres 1896 wird in folgender Weise verwendet:

Fr. 4,800,000. —	werden als Dividende von 6 % = Fr. 30 per Aktie an die 160,000 Stamm- und Prioritätsaktien verteilt;
» 40,000. —	werden einem Fond zur Erfüllung der in § 5, Abs. 4 der Gesellschaftsstatuten bezeichneten Zwecke zugewiesen.
» 1,509,554. 81	werden als Reserve (Art. 17 des Gesetzes über das Rechnungswesen) und als Saldo auf neue Rechnung vorgetragen.
Fr. 6,349,554. 81	

III.

Die Generalversammlung,
auf den Antrag des Verwaltungsrates,

beschliesst:

Dem Beschlusse des Verwaltungsrates vom 14. Juni 1897, wodurch er unter Aussetzung eines Kredits von 1,020,000 Fr. auf Baukonto die Direktion ermächtigt hat, mit möglichster Beförderung bei der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur 12 Stück zweizylindrige Compoundlokomotiven mit Schlepptender, innenliegenden Cylindern, ohne Dom, zu bestellen und mit derselben einen entsprechenden Lieferungsvertrag zu möglichst günstigen Bedingungen abzuschliessen, wird kraft § 15, Ziff. 16 der Gesellschaftsstatuten die vorbehaltene Genehmigung erteilt.

IV.

Die Generalversammlung

beschliesst:

Die laut dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrates pro 1896, S. 6, unterm 19. November 1896 der Direktion erteilte Ermächtigung, von verschiedenen Lieferanten 80,000 Tonnen Saar- und Ruhrkohlen und belgische Briquettes zum Preise von zusammen Fr. 1,954,935, franko verzollt Basel, zu bestellen, wird gemäss dem Antrage des Verwaltungsrates auf Grund von § 15 Ziffer 16 der Gesellschaftsstatuten nachträglich gutgeheissen.

V.

Wegen Unvereinbarkeit des ihm übertragenen Amtes als Abteilungschef für Gesetzgebung und Rechtspflege im eidg. Justizdepartement mit der Stelle eines Verwaltungsrates einer Erwerbsgesellschaft hat Herr Professor Dr. v. Salis sein Mandat als freigewähltes Mitglied des Verwaltungsrates niedergelegt.

An seiner Stelle wird für den Rest der mit Ende Juni 1900 ablaufenden Amtsdauer Herr Alb. Köchlin-Hoffmann, Direktor der Basler Handelsbank in Basel, in den Verwaltungsrat gewählt.

VI.

Die Direktion teilt mündlich mit, dass laut einem gestern Abend eingelaufenen Schreiben des schweizerischen Eisenbahndepartements die Gesamtheit der von ihm in den Rechnungen pro 1896 und in den Baurechnungen beanstandeten Posten sich auf ca. Fr. 1,700,000 belaufe, dass der gemäss heutigem Beschlusse Fr. 1,509,554. 81 ausmachende Vortrag also nicht genüge, um den streitigen Betrag zu decken, im Sinne von Art. 17 des Rechnungsgesetzes also für eine weitere Deckung gesorgt werden müsse.

Sie sucht zu diesem Zwecke um die Ermächtigung nach, dem Bundesrate zu erklären, dass der Betrag, der an die ca. Fr. 1,700,000 noch fehlt, ihm in der gegenwärtig noch Fr. 757,117. 91 betragenden Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung zur Verfügung gestellt werde und bis zum Austrag der Anstände, soweit nötig, in Reserve bleiben soll.

Die Ermächtigung wird ohne Widerspruch erteilt.