

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 46 (1898)

Artikel: Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1898

Autor: Isler, E. / Hürlimann

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730400>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 25.05.2025

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

Bericht des Verwaltungsrates

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

über

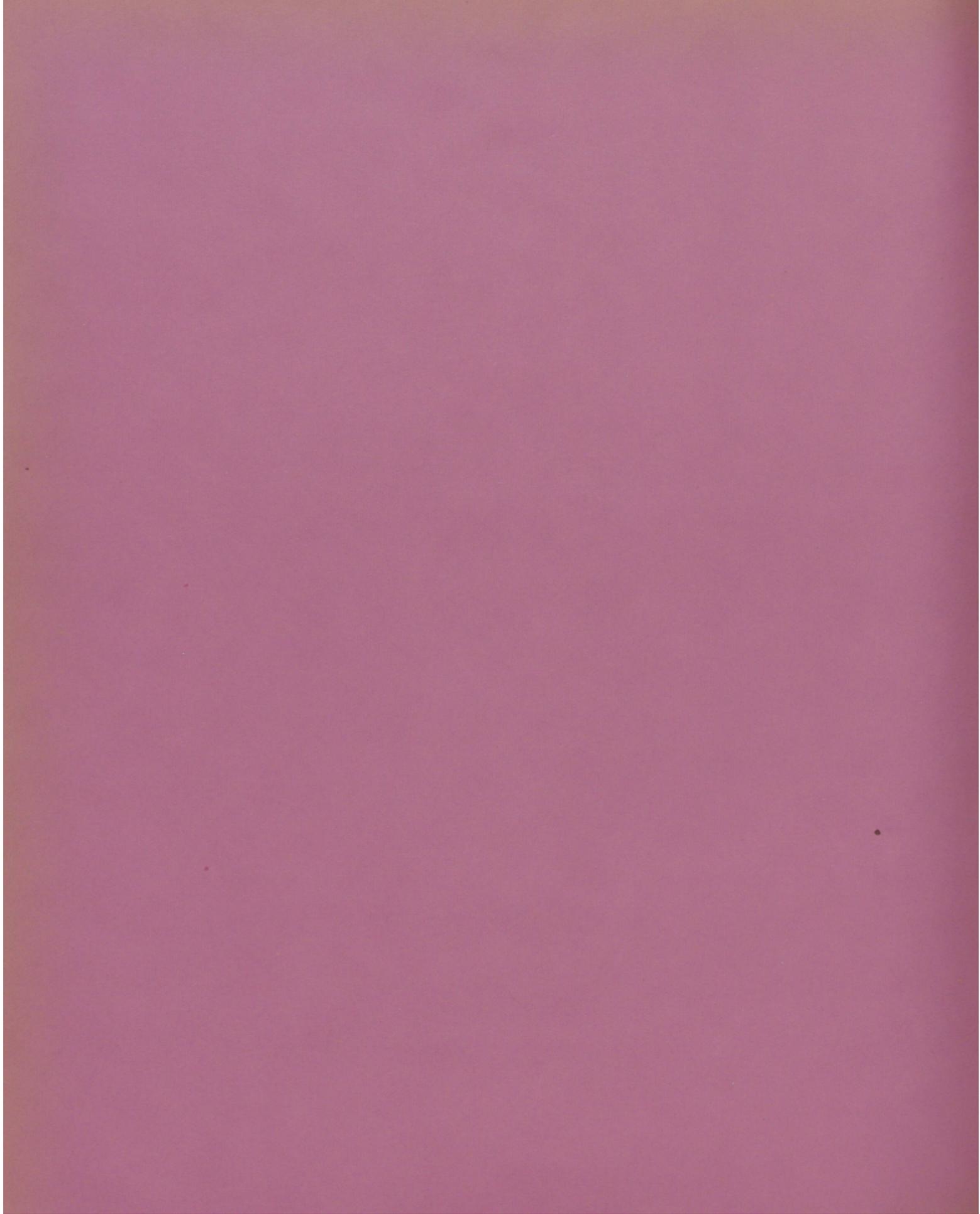
seine Geschäftsführung im Jahre 1898.



ZÜRICH

Druck: ART. INSTITUT ORELL FÜSSLI.

1899.



An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit. !

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahr 1898 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.

Wie wir, ins Jahr 1898 übergreifend, bereits in unserm letztjährigen Geschäftsberichte mitgeteilt haben, wurden von uns die Herren *Ph. Birchmeier*, *H. Brack* und *H. E. Mezger* auf eine neue Amtsdauer (bis Ende Juni 1902) zu Direktoren gewählt.

Ebenso bestätigten wir den Herrn *Birchmeier* als Präsidenten und Herrn *Jul. Frölich* als Vizepräsidenten der Direktion.

Wir hatten überdies das Vergnügen, Herrn Präsident Birchmeier zu seinem 25jährigen Dienstjubiläum beglückwünschen zu können. Am 23. Januar 1873 als provisorischer Gehülfe bei der Gepäckexpedition Zürich angestellt, wurde er in rascher Folge zum I. Gehülfen bei der Bahnhofinspektion Zürich, zum Bahnhofinspektor in Aarau, Betriebsinspektor und Betriebschef befördert, um 1894 die höchste Stufe unserer Beamten zu erreichen.

In der ordentlichen Generalversammlung vom 30. Juni 1898 wurden an die Stelle der eine Wiederwahl ablehnenden Herren Karl Schwarz, E. Strub und Fr. Hennings die Herren *Lucian Brunner*, Banquier in Wien, *Arnold Geiser*, Stadtbaumeister in Zürich, und Oberst *U. Wille* in Meilen neu in den Verwaltungsrat gewählt und in der Revisionskommission der verstorbene Herr Oberstl. von Hegner durch Herrn *Alfred Schuppisser*, Banquier in Zürich, ersetzt.

Die übrigen Wahlen fielen im Sinne einer Bestätigung der bisherigen Funktionäre aus. (Siehe Anhang B.)

Den diesen Abschnitt unseres Berichtes abschliessenden Gegenstand muss leider ein erschütternder Trauerfall bilden. Nach kurzer, anscheinend ungefährlicher Krankheit ist am Ostermontag den 3. April 1899 der Präsident unseres Rates, Herr *Ad. Guyer-Zeller*, vom Tode aus einer rastlosen, vielgestaltigen Thätigkeit abberufen worden. Mit ihm ist eine ungewöhnlich angelegte Natur, ein reich begabter und vielseitig gebildeter Geist, ein fester Wille voll Thatendrang und ein begeisterungsfähiges Herz ins Grab gesunken.

Schon in der Jugend hatte er sich durch weite Reisen mit den Wundern der Technik, der Industrie und des riesig wachsenden Weltverkehrs vertraut gemacht und den Grund gelegt zu dem festen Vertrauen in die Entwicklungsfähigkeit unseres Verkehrslebens und zu dem weit ausschauenden Blicke, mit dem er die in den Bereich seiner Bestrebungen tretenden Angelegenheiten behandelte. In einer Zeit, wo infolge von Missrechnungen eine Krisis über unsere Eisenbahnunternehmungen hereingebrochen war und Mutlosigkeit fast alle Kreise erfasst hatte, hielt er kühn dem Andrang der Fliehenden stand; das darf ihm, auch vom patriotischen Gesichtspunkte, zum Verdienst angerechnet werden. Die gleiche ihm zur Natur gewordene Weitsichtigkeit bewies er auch, zum Teil vielleicht gegen sein nächstes ökonomisches Interesse, als er die Geschäfte der Nordostbahn zu leiten übernommen hatte. Selbst erfindungsreich an Projekten mancher Art, hatte er stets offenen Sinn für neue Ideen und fortschrittliche Anregungen. Die Errichtung neuer Stationen und die Erweiterung von Bahnhöfen fanden in ihm einen Fürsprecher, und die Verbesserung der Zugverbindungen, namentlich im internationalen Verkehr, konnte auf seinen Beifall zählen. Bei zahlreichen dem Publikum gewährten Vergünstigungen, z. B. bei Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette, bei Einführung der Generalabonnements, hat er in fördernder Weise mitgewirkt. Mit auf seinen Ratschlägen beruht namentlich die zweckmässige, über die gegenwärtigen Bedürfnisse hinausgehende Um- und Ausgestaltung des Bahnhofs Zürich und was mit ihm zusammenhängt.

Über seine Thätigkeit in den Streitigkeiten zwischen dem Bunde und den Bahngesellschaften wegen der Verstaatlichungsangelegenheit werden je nach dem Standpunkte, den man in sachlicher Beziehung einnimmt, die Urteile verschieden sein. Das aber werden nach seinem Hinscheide Alle zugeben, dass er ein achtungswertes Prinzip mit Würde, Kraft und Konsequenz vertrat; unentwegt hielt er das Banner der Sache, der er sich ergeben, aufrecht; mitunter schien es, als ob Einer gegen Alle stehe. Er war auch, wie das von seinem scharfen Blick und seiner richtigen Auffassung der Zeitströmungen nicht anders zu erwarten war, keineswegs ein Gegner der Verstaatlichung, sondern nur der einer unbilligen Behandlung der Aktionäre.

Geradezu typisch für das an eigenartigen Zügen und selbst Gegensätzen reiche Wesen des Verstorbenen ist die nach mehrfachen Richtungen einzigartige Unternehmung der Jungfraubahn, einzigartig durch die Höhe, welche ihre Wagen erklimmen sollen und durch die ihr Tracé begleitenden Eisregionen, einzigartig durch den Wagemut, mit dem ihr Urheber den Bau begann und in felsenfestem Vertrauen fortsetzte, ohne sich vorerst nach Genossen für Mittragung des Risikos umzuthun. Der Heimgegangene verkörperte in sich eine seltene Verschlingung von Idealismus und Realismus.

Im Rate war er ein liebenswürdiger Kollege. Wenn er sich nicht scheute, die Wogen aufzuregen, so verstand er es auch, sie wieder zu glätten, durch ein richtiges Wort am richtigen Ort die erregten Gemüter zu beruhigen und wieder zu sich heranzuziehen; man stand unter dem Reiz, der immer von einer kraftvollen Persönlichkeit ausgeht.

Sein Wesen und Wirken wird noch lange in unserer Erinnerung sein.

In Ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 24. April 1899 haben Sie die durch den Tod des Herrn Guyer-Zeller erledigte Stelle eines Mitgliedes und des Präsidenten des Verwaltungsrates für den Rest der mit Ende Juni 1900 ablaufenden Amtsdauer mit Herrn Prof. Dr. *L. R. von Salis* in Bern wiederbesetzt.

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

Im Jahr 1898 nahmen unsere Sitzungen 4 Tage und zwei halbe Tage in Anspruch.

In diesen 10 Sitzungen erledigten wir 72 Geschäfte. Dazu kamen 20 Präsidial-Verfügungen.

Ferner wurden abgehalten:

- 6 Sitzungen und 2 Augenscheine von der Bau- und Betriebskommission,
- 7 „ von der Finanz- und Budgetkommission,
- 9 „ und eine Lokalbesichtigung von der Tarif- und Rechtskommission,
- 2 „ von der vereinigten Finanz- & Budget- und Tarif- & Rechtskommission,
- 6 „ von der Protokollbereinigungskommission,
- 7 „ von zwei Spezialkommissionen.

3. Organisation der Verwaltung. Gehalte und Entschädigungen.

A. Direktion.

Die in unserm vorjährigem Berichte gemeldete Regulierung der Ansprüche unserer Direktoren für den Fall des Überganges der Unternehmung auf einen neuen Eigentümer begegnete bei Ihnen keinem Widerspruch.

B. Übrige Verwaltung.

In unserm letzten Jahresberichte haben wir am Schlusse unserer Ausführungen über Lohnbewegung, Streik und Schiedsspruch noch mitgeteilt, zu welchen Ergebnissen die Kommission gelangte, welche wir eingesetzt hatten, um zu untersuchen, was an dem von Wortführern unseres Personals gegen die Direktion erhobenen Vorwurf sei, dass dieselbe anlässlich der Lohnbewegung gegebene Versprechungen nicht erfüllt habe. Der am 17. Mai 1898 von dieser Kommission erstattete Rapport ist in seinem vollen Umfange unserm Geschäftsbericht pro 1897 beigedruckt worden.

Der Antrag der Kommission wurde ohne Diskussion angenommen und demnach beschlossen:

„Es werden die gegen die Direktion der Nordostbahn erhobenen Anschuldigungen des Wortbruches und der Vertragsfälschung vom Verwaltungsrate als ungerechtfertigt bezeichnet und zurückgewiesen.“

Wie bekannt, war die sechsjährige Dauer der Anstellungsverträge eines der bei der Lohnbewegung vom Personal aufgestellten und von den Bahnverwaltungen anerkannten Postulate. Als in der Referendumsabstimmung vom 20. Februar 1898 der Rückkauf der fünf Hauptbahnen beschlossen worden war und daher feststand, dass schon im Frühjahr 1903 wenigstens ein Teil des Nordostbahnnetzes an den Bund übergehen werde, so musste, da der letztere sich nicht verpflichtet hatte, das Dienstverhältnis mit unsern Angestellten fortzusetzen, dafür gesorgt werden, dass die Gesellschaft nicht ein mehr oder minder zahlreiches Personal im Dienst behalten und besolden muss, während sie die Bahn, für deren Bedienung dasselbe angestellt war, nicht mehr besitzt. Wir luden daher die Direktion ein, bei künftigen Neuanstellungen zwar die Bestimmung der sechsjährigen Anstellungsdauer zu belassen, daran aber den Vorbehalt zu knüpfen, dass die Direktion befugt sei, die Anstellung auf den Zeitpunkt des vor Ablauf der sechs Jahre stattfindenden Überganges des Nordostbahnnetzes oder eines Teiles desselben an den Bund unter Beobachtung einer dreimonatlichen Kündigungsfrist zu künden.

Dieser Vorbehalt ist durch den Eintritt von Umständen, welche beim Abschluss der Abmachung über die sechsjährige Vertragsdauer nicht vorherzusehen waren, gerechtfertigt und begegnete denn auch keinem Widerspruch.

In unsere Kompetenz (§ 30, Ziffer 11 der Statuten) fielen 26 Fälle von Gehaltserhöhungen und eine Beförderung an einen höhern Posten. Hieraus resultierte eine Ausgaben-Vermehrung von zusammen 12,300 Fr.

4. Rechnungswesen.

Wir genehmigten an unserm Orte die Jahresrechnungen der Aarg. Südbahn pro 1896 und diejenigen der Bötzbahn inkl. Koblenz-Stein pro 1897.

Die Jahresrechnungen der Nordostbahn und den Geschäftsbericht der Direktion pro 1897 übermittelten wir Ihnen wieder ohne Abgabe eines Befundes, d. h. ohne abweichende Standpunkte geltend zu machen. In Ihrer Generalversammlung vom 30. Juni 1898 haben Sie die Rechnungen genehmigt und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt und den Geschäftsbericht der Direktion sowie den unsrigen abgenommen.

Betreffend die vom Bundesrate an den Rechnungen pro 1897 gemachten Ausstellungen, sowie den Stand des Verfahrens betreffend die Differenzen, welche über die Rechnungen von 1896 sich erhoben hatten, verweisen wir auf den vorstehenden Bericht der Direktion Seite 6 und 7.

Über die Verhandlungen betreffend die sektionsweise Berechnung des Anlagekapitals und des Reinertrages werden wir wie letztes Jahr wieder in Abschnitt 12 berichten.

Wir schliessen die übliche Übersicht der Differenzen zwischen dem Voranschlag und den nachmaligen Betriebsergebnissen pro 1898 an und senden derselben eine Zusammenstellung der prozentualen Differenzen zwischen Budget und Rechnungen der letzten 10 Jahre voraus.

Rechnung in % \pm als Voranschlag

	Einnahmen	Netto-Ausgaben	Überschuss der Betriebs- Einnahmen
1889	+ 11.40	— 1.16	+ 27.62
1890	+ 9.91	+ 4.37	+ 17.13
1891	+ 3.76	+ 3.25	+ 4.53
1892	+ 1.24	— 0.22	+ 3.53
1893	+ 4.69	— 2.72	+ 17.13
1894	+ 5.81	— 4.21	+ 21.17
1895	+ 5.18	+ 3.13	+ 8.16
1896	+ 6.18	— 0.05	+ 16.28
1897	+ 4.54	+ 2.23	+ 8.08
1898	+ 0.76	+ 1.72	— 0.65

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1898.

Die Rechnung ergibt \pm als der Voranschlag in Aussicht nahm:

	Fr.		Fr.		Fr.		0/0 d. Budget-satzes		
	+	-	+	-	+	-	+	-	
Einnahmen.									
I. Ertrag des Personentransportes	+	76,069	45					0.69	
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	+	82,109	44					0.54	
				+	158,178	89		0.60	
III. Verschiedene Einnahmen				+	50,131	71		4.10	
							+	208,310	60
Ausgaben.									
I. Allgemeine Verwaltung:									
A. Personal	÷	16,485	69						2.71
B. Sonstige Ausgaben	+	6,099	86					6.12	
	÷	10,385	83						1.46
Hievon ab: Vergütung des Baukontos für die administrative Bauleitung									
		—	—						—
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:									
A. Personal	÷	61,814	46	÷	10,385	83			1.46
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:									4.17
a) Unterhalt der Bahnanlagen	÷	42,554	64						3.37
b) Erneuerung des Oberbaues	+	45,327	86					5.32	
C. Sonstige Ausgaben	÷	3,820	79						3.85
				÷	62,862	03			1.71
III. Expeditions- und Zugdienst:									
A. Personal	÷	17,276	95						0.32
B. Sonstige Ausgaben	+	10,411	39					1.68	
				÷	6,865	56			0.11
IV. Fahrdienst:									
A. Personal	÷	37,143	53						1.84
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	+	88,718	90					3.39	
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:									
a) Unterhalt	+	43,121	91					3.40	
b) Erneuerung	÷	83,897	65						46.09
D. Sonstige Ausgaben	+	2,513	70					6.41	
				+	13,313	33			0.21
V. Verschiedene Ausgaben:									
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	+	96,258	03						7.40
B. Verlust an Hilfsgeschäften		—	—						
C. Sonstige Ausgaben	+	96,948	02					12.49	
				+	193,206	05			9.29
Total der Ausgaben				+	126,405	96			0.67
Hievon ab: Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbahn einschliessl. Koblenz-Stein									
				÷	153,419	51			6.25
Netto-Ausgaben							+	279,825	47
Überschuss der Betriebseinnahmen							÷	71,514	87

5. Verwendung des Reinertrages.

Der Rechnungsabschluss für das Jahr 1897 ergab einen Überschuss von	Fr. 5,149,195. 98
und nach Absetzung der vom Bundesrat für 1897 verfügten provisorischen Mehr- und Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfond im Betrage von	„ 885,000. —
einen solchen von	Fr. 4,264,195. 98

Nach Antrag der Direktion schlugen wir der Generalversammlung folgende Verwendung dieses Ertrages vor:

5 0/0 Dividende für die 160,000 Aktien	Fr. 4,000,000. —
Vortrag auf neue Rechnung	„ 264,195. 98
	Fr. 4,264,195. 98

Davon ausgehend, dass die im Rechnungsjahr eingetretene Notwendigkeit, das in den neuen Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen investierte Kapital zu verzinsen, sich als eine ausserordentliche Anforderung an die Jahres-Rechnung darstelle und dass daher die für Zwecke letzterer Art angesammelte Reserve unter diesen Umständen zur Aufbesserung der Dividende benutzt werden dürfe, stellte Herr Hegner-Meyer als Vertreter einer Gruppe von deutschen und schweizerischen Aktionären den Antrag, eine Dividende von 5¹/₂ 0/0 auszurichten und zu diesem Behufe 400,000 Fr. der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung zu entnehmen.

Die Mehrheit (30,641 gegen 1410 Stimmen) entschied für letzteren Antrag (5¹/₂ 0/0 Dividende).

6. Finanzwesen.

Wegen der für die Entlehner fortwährend ungünstigen Lage des Geldmarktes konnte man auch im Berichtsjahre nicht daran denken, das alte Projekt, die noch rückständigen 4 0/0 Anleihen in 3¹/₂ 0/0ige umzuwandeln, zur Ausführung zu bringen.

In Gewärtigung einer endlichen Wendung zum Bessern, half man sich lange Zeit mit dem Auskunftsmittel, durch die Ausstellung von Eigenwechselfen sich die für den laufenden Bedarf erforderlichen Baarmittel zu verschaffen.

Im Frühjahr 1898 machte sich aber die Notwendigkeit geltend, die so aufgelaufene schwebende Schuld zu konsolidieren und zugleich sich die für die weiter in Aussicht stehenden Ausgaben (für Bauten, Vermehrung des Rollmaterials etc.) nötigen Zahlungsmittel zu sichern.

Auf den 14. Mai 1898 wurde eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, um über eine von uns nachgesuchte Ermächtigung zur Aufnahme eines neuen Anleihens von 15 Millionen Franken Beschluss zu fassen.

Wir trachteten im Sinne der Statuten (§ 15, Ziffer 11) Ihnen auch über die Modalitäten dieses Anleihens Antrag zu stellen. Es wurden zu diesem Behufe Unterhandlungen mit Bankinstituten betreffend Übernahme des Anleihens angeknüpft; dieselben führten aber zu keiner Einigung.

So mussten wir, da wir nicht lange zum voraus einseitig die Bedingungen festlegen konnten, Sie um eine ganz allgemeine Vollmacht ersuchen (s. Anlage A).

Unsere Finanz- und Budgetkommission, welche sich speciell mit dieser Angelegenheit zu befassen hatte, fand im Laufe ihrer Beratung, dass es zweckmässig wäre, wenn die Generalversammlung die Vollmacht auf weitere 15 Millionen Franken ausdehnen würde, damit die Verwaltung einen für die Emission günstigen Zeitpunkt benutzen könnte, ohne an die für eine Generalversammlung vorgeschriebenen Fristen und Formalitäten gebunden zu sein. Die Kommission stellte dann in der That am 14. Mai einen dahingehenden Antrag (s. Anlage A).

In der Generalversammlung wurde wesentlich aus formellen Gründen gegen den Zusatz-Antrag der Finanz- und Budgetkommission opponiert, da die Einladung zur Generalversammlung als Traktandum die Vollmachterteilung für Aufnahme eines Anleihe von 15 Millionen aufgeführt habe und ein zur Ausgabe von 30 Millionen ermächtigender Beschluss der Generalversammlung angefochten werden könnte. Zudem wurde geltend gemacht, dass der erweiterte Antrag in materieller Beziehung noch nicht genügend vorbereitet und auch keineswegs dringend sei.

Mit 15,076 gegen 1,471 Stimmen wurde der Antrag der Finanz- und Budgetkommission abgelehnt, die Vollmacht also auf die Emission eines 15 Millionen Anleihe beschränkt.

Als man an die Ausführung des von der Generalversammlung erhaltenen Auftrages ging, zeigte sich, dass man zu bloss $3\frac{1}{2}\%$ verzinsliche Obligationen nur mit beträchtlichem Disagio hätte anbringen können und dass selbst solche zu $3\frac{3}{4}\%$ kaum schlanke Aufnahme gefunden hätten. Man musste sich daher zu einem Zinsfuss von 4% verstehen. Man rüstete die Titel dieses Anleihe nicht mit einem Pfandrechte aus, verpflichtete sich indessen, während der Dauer desselben keine besser berechtigten Obligationen auszugeben, und wenn ein neues Pfandrechte errichtet würde, das neue Anleihe von 15 Millionen Franken in dasselbe eintreten zu lassen. Man gab dem Anleihe eine feste Dauer von 15 Jahren, mit der Modifikation, dass die Nordostbahn dasselbe schon vorher, jedoch frühestens auf 1. Mai 1903, mittelst sechsmonatlicher Voranzeige zur Rückzahlung künden könne.

Von den neu kreierten 15 Millionen behielt die Nordostbahn 1 Million für die Pensions- und Hilfskasse zurück und begab 2 Millionen gleich im Anfang der Operation einem Privatmann zu dem damals als sehr annehmbar taxierten festen Preise von 99.75% .

Um die Übernahme der freibleibenden 12 Millionen konkurrierten zwei Gruppen von Bankfirmen, deren eine unter der Führung des Schweizerischen Bankvereins, die andere unter derjenigen der Basler Handelsbank stand. Nachdem der offerierte Übernahmepreis zu 99.35% eingesetzt hatte, steigerte er sich successive auf 99.6 , 99.75 und 100% ; schliesslich bot die aus der Basler Handelsbank, den Herren Rob. Warschauer & Cie. in Berlin, den Herren Dreyfus Söhne & Cie. in Basel und der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. bestehende Gruppe 100.025% und erhielt zu diesem Kurse die 12 Millionen zugesagt.

Auf Ende des Jahres 1898 hätten die noch in Umlauf befindlichen 1,033 Prioritätsaktien der Nordostbahn gekündigt und mit 565 Fr. zurückbezahlt werden können.

Da sie gemäss § 3 Abs. 3 der Statuten durch Stammaktien ersetzt werden müssen und letztere nur zu einem unter 565 Fr. stehenden Kurse hätten abgesetzt werden können, beschlossen wir, von der uns durch die citierte Statutenbestimmung eingeräumten Befugnis einstweilen keinen Gebrauch zu machen.

7. Tarifwesen.

Die seit Jahren beinahe ständig auf der Tagesordnung der Eisenbahnverwaltungen komparierende Frage der den Retour-Billetten zu gebenden Gültigkeitsdauer kam im Berichtsjahre endlich zum Abschluss und zwar im Sinne des auf zehntägige Gültigkeit gerichteten Postulates, welches wir laut unserm letzten Geschäftsberichte bei Behandlung der Frage aufgestellt hatten. Nach anfänglich kühler Aufnahme stimmten ihm schliesslich

alle Verwaltungen zu, als die Durchführung des Beschlusses, wonach die Gültigkeitsdauer der Retourbillette mittelst Zukaufs eines halben Billetes einfacher Fahrt auf das Doppelte hätte erhöht werden können, durch das Begehren des Eisenbahndepartements, dass den Inhabern von Abonnements zur halben Taxe behufs Verlängerung der Frist zur Rückfahrt Viertelsbillette verabfolgt werden müssen, übermässig erschwert worden war.

Die zur Zeit unserer Beratung noch nicht abgeklärte Frage der Gültigkeitsdauer der Retourbillette im Naheverkehr wurde vom Verbandsso gelöst, dass die Retourbillette für Distanzen von 10 km und darunter 3 Tage gültig sein sollen.

Die so verlängerte Gültigkeit der Retourbillette trat auf allen schweizerischen Bahnen mit dem 1. Juni 1898 in Kraft.

Die ebenfalls auf 1. Juni erfolgte Einführung von Generalabonnements, welche den Träger berechtigten; während 15 oder 30 Tagen, 3, 6 oder 12 Monaten das gesamte Netz der fünf schweizerischen Hauptbahnen und einer Anzahl Nebenbahnen beliebig zu befahren, entsprang der Absicht, die mit zahlreichen Unzuträglichkeiten verbundenen Abonnements zur Fahrt mit halben Billetten zu beseitigen und einem längst gefühlten Bedürfnis nach Abonnements zu entsprechen, welche die freie Bewegung auf einem grössern Netz ermöglichen und überdies, da sie auch für kürzere Zeiträume ausgegeben werden, nicht eine allzugrosse einmalige Ausgabe verursachen. Wie wir letztes Jahr schon mitgeteilt, war die Nordostbahn entschlossen, diese Art Abonnements, wenn man keine Nachfolge fand, bloss für ihren internen Verkehr einzuführen; die dafür in Aussicht genommenen Taxen waren natürlich etwas niedriger als die später für ein weit grösseres Verbandsnetz festgesetzten.

Die neue Einrichtung erfreut sich der allseitigen Gunst des Publikums und wenn auch die Taxen sehr billig gehalten sind, so kommen nach der Versicherung unserer Direktion auch die Bahngesellschaften dabei nicht zu kurz. Nähere Aufschlüsse über den Preis und die innere Einrichtung der Generalabonnements finden Sie im Geschäftsbericht der Direktion, Seite 13, 14 u. 31.

8. Betrieb.

In unserer Sitzung vom 24. Januar 1898 genehmigten wir die von der Direktion beschlossene Bestellung des 40,000 Tonnen betragenden Bedarfs an Saarkohlen pro 1898; Preis, inkl. Fracht bis Basel und Zoll, Fr. 910,175. Von dem Gesamtkohlenbedarf pro 1898 im Belaufe von 95,600 Tonnen waren nach Abzug der eben genannten 40,000 Tonnen Saarkohlen und der früher (siehe unsern vorjährigen Geschäftsbericht) bestellten 30,600 Tonnen Ruhrkohlen und Ruhrbriquettes noch 25,000 Tonnen zu decken. Wir ermächtigten die Direktion, bei drei verschiedenen Firmen 13,000 Tonnen belgische und 12,000 Tonnen Ruhr-Briquettes zum Gesamtpreis von Fr. 631,920, franko verzollt Basel, zu bestellen.

Im Laufe des Jahres 1898 stellte sich heraus, dass der Kohlenbedarf pro 1898 zu niedrig angeschlagen worden war, resp. dass die Fahrleistungen das vorgesehene Mass überschritten hatten. Wir hiessen am 21. Oktober 1898 nachträglich die von der Direktion zur Ergänzung des Bedarfs von 1898 bewerkstelligte Anschaffung von 7500 Tonnen Ruhrbriquettes und 10,000 Tonnen Ruhrkohlen gut. Gesamtbetrag Fr. 412,075, franko Basel.

In der gleichen Sitzung (vom 21. Oktober) genehmigten wir folgende von der Direktion behufs Deckung des Bedarfs pro 1899 beschlossenen Bestellungen:

12,000 Tonnen Saarkohlen im Gesamtbetrage von	Fr. 288,270 loco Grube.
42,800 „ Ruhrkohlen (bei 5 Lieferanten) im Gesamtbetrage von	„ 1,006,974 frko. verzollt Basel S.C.B.
22,500 „ Ruhrbriquettes (bei 2 Lieferanten) im Betrager von	„ 559,980 „ „ „ „
24,000 „ belgische Briquettes (bei 3 Lieferanten) im Betrager v.	„ 634,500 „ „ „ „
101,300 Tonnen	Fr. 2,489,724

Da die Importanz keines einzelnen Lieferungsvertrages den Betrag von 1 Million erreichte, so erachteten wir uns für kompetent, die Verträge von uns aus definitiv zu genehmigen, ohne Ihre Ratifikation vorbehalten zu müssen.

Bei diesem Anlass luden wir die Direktion ein, für die Zukunft im allgemeinen darauf Bedacht zu nehmen, dass zur Deckung des Kohlenbedarfs halbjährliche Abschlüsse gemacht werden können, zu welchem Zwecke je etwa im März und Oktober Antrag zu stellen sei.

Die pro 1898 bewilligten 2500 Tonnen Flusstahlschienen und 2500 Tonnen eiserne Schwellen (s. unsern Geschäftsbericht pro 1897, Seite 10) reichten nicht aus für die erforderlichen Geleiseumbauten und Erweiterungen von Geleiseanlagen auf Stationen; es erwies sich vielmehr eine Nachbestellung von 500 Tonnen von jeder Kategorie als notwendig.

Sodann berechnete die Direktion den Bedarf des Jahres 1899 auf 3000 Tonnen Flusstahlschienen und 3000 Tonnen eiserne Schwellen.

Die Lieferung dieser 7000 Tonnen (Nachbestellung pro 1898 und Hauptbestellung pro 1899) wurde zum Preise von Fr. 122.60 per Tonne, zusammen also Fr. 858,200 franko Basel Centralbahnhof unverzollt, den Rheinischen Stahlwerken in Ruhrort vergeben.

Bezüglich der in unserm letztjährigen Geschäftsbericht (auf Seite 15) behandelten Frage betreffend Einstellung oder Fortsetzung des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee, die bisher ihre definitive Erledigung nicht gefunden hat, verweisen wir auf den Bericht der Direktion, S. 76.

Wir billigten die von der Direktion beschlossene Einrichtung eines vom 1. Mai 1898 an ausgeführten Schnellzuges Zürich-Eglisau-Schaffhausen mit Abgang Zürich 3²⁰ und Ankunft in Schaffhausen um 4²⁵ behufs Herstellung einer direkten Schnellzugsverbindung Mailand-Zürich-Stuttgart-Berlin, sowie die Einführung eines neuen Personenzuges Schaffhausen-Eglisau-Zürich mit Abgang Schaffhausen 7¹⁰ morgens und Ankunft in Zürich um 8⁵⁷ als Gegenzug.

Trotz der durch Eröffnung der Linie Thalweil-Zug-Goldau und Luzern-Immensee herbeigeführten Änderung in den Verhältnissen verlangte die Regierung des Kantons Zug zum Sommerfahrplan 1897, dass die Frühverbindung von Zug nach Luzern mit Ankunft daselbst vor 7 Uhr zum Anschluss an die Frühabgänge von Luzern aufrecht erhalten bleibe. Eisenbahndepartement und Bundesrat entsprachen dem Gesuch, ohne Rücksicht auf die von der Nordostbahn dagegen erhobenen Vorstellungen zu nehmen. Im Fahrplänenwurf für den Winterdienst 1897/98 wurde der Zug von der hierseitigen Direktion wegen der äusserst geringen Frequenz weggelassen, aber auf Begehren der Regierung des Kantons Zug die Nordostbahn wiederum verpflichtet, ihn fortzuführen, immerhin nur an Werktagen. Auch ein Gesuch, denselben auf 1. Januar 1898 sistieren zu dürfen, hatte keinen Erfolg, obschon ziffernmässig nachgewiesen wurde, dass der Nordostbahn durch die Ausführung der Zugverbindung ein Schaden von Fr. 89.20 per Tag erwachsen sei und weiter erwachse.

Nun gelangte die Direktion mit dem Antrag an uns, wir möchten sie ermächtigen, vom Kanton Zug Ersatz des der Nordostbahn in der Zeit vom 1. Juni 1897 bis 31. Mai 1898 entstandenen Schadens von Fr. 29,079.20 zu verlangen und nötigenfalls auf dem Prozessweg erhältlich zu machen.

Wir waren sachlich vollkommen damit einverstanden, dass die Direktion in der beantragten Weise einmal einer in Fahrplansachen übertriebene Anforderungen stellenden Landesgegend die Konsequenzen ihres Verhaltens ernst vor Augen stelle. Aus dem formellen Grunde, weil die Direktion unserer Ermächtigung gar nicht bedürfe, traten wir aber nicht auf ihren Antrag ein.

Über den Ausgang des Prozesses gegen die Schweizerische Südostbahn betreffend Ersatz des der Nordostbahn aus der letzterer auferlegten Führung zweier Züge erwachsenen Schadens und über den Verzicht auf

die gerichtliche Geltendmachung weiterer Ersatzansprüche giebt der Bericht der Direktion, S. 14 und 15, einlässliche Auskunft.

9. Bauwesen.

A. Neue Linien.

Das Baubudget für die neuen Linien pro 1898 gestaltete sich in folgender Weise:

Linien	Kosten- voranschlag Fr.	Approxim. Ausgabe bis Ende 1897 Fr.	Restkredit per Ende 1897 Fr.	Ausgabenbudget pro 1898 Fr.
Dielsdorf-Niederweningen	1,081,800	883,425	198,375	—
Koblenz-Stein (Anteile der Nordostbahn u. Centralbahn) .	5,559,490	4,549,153	1,010,337	—
Rechtsufrige Zürichseebahn	19,726,600	21,167,000	÷ 1,440,400	112,000
Etzweilen-Schaffhausen	4,532,000	4,758,900	÷ 226,900	10,000
Thalweil-Zug	12,071,900	12,565,800	÷ 493,900	603,000
Eglisau-Schaffhausen	5,846,180	5,886,600	÷ 40,420	552,000
Total	48,817,970	49,810,878	÷ 992,908	1,277,000

B. Alte Linien.

Das von der Direktion vorgelegte und von uns unverändert zum Beschluss erhobene Baubudget für die alten Linien wies in den Hauptrubriken folgende Zahlen auf:

A. Baukonto der Nordostbahn.

I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.

a) Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen	Fr. 3,119,200
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	„ 766,800
c) Diverse Ergänzungsbauten	„ 1,377,730

II. Rollmaterial „ 1,813,520

III. Mobiliar und Gerätschaften „ 70,300

IV. Nebengeschäfte „ 19,500

Summa Baukonto der Nordostbahn Fr. 7,167,050

B. Baukonto der Bötzberrgbahn	} auf die Nordostbahn entfallende Hälfte	} Fr. 46,950
„ Koblenz-Stein		

Gesamttotal Fr. 7,216,650

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

1. In dem am 30. April 1896 der Aufsichtsbehörde eingereichten Spezialplan für die I. Bauperiode des Bahnhofumbaus in Zürich war oberhalb des Einführungsviaduktes der Örlikoner- und rechtsufrigen Linie nächst dem an den Viadukt anschliessenden Damm eine neue Lokomotivremise mit vorläufig 36 Ständen als Teil des Gesamt-Projektes vom 4. Februar 1895 vorgesehen. Von diesem Spezialplane wurde aber nur ein Teil, namentlich der Güterbahnhof und die Überführung der Hardstrasse, als Definitivum genehmigt, während das Übrige, darunter auch die Lokomotivremise, nur die Genehmigung als Provisorium erhielt, um der Frage einer

allfälligen Verlegung des Personen-Aufnahmegebäudes auf das linke Sihlufer nicht zu präjudizieren. Wegen dieser prekären Lage eines Neubaus wurde die Inangriffnahme der Lokomotivremise möglichst lange hintangehalten. Schliesslich aber wurden die Verhältnisse unhaltbar, da im Bahnhof Zürich mitunter bis 25 Maschinen im Freien übernachteten mussten, woraus zur Winterszeit Schäden an den Maschinen und Betriebsstörungen entstehen können. Mit Rücksicht auf die projektierte Vermehrung des Lokomotivparkes und auf den Umstand, dass von den 59 Ständen der alten Lokomotiv-Remise 9 zu einer Vergrösserung der Lokomotivreparatur-Werkstätte verwendet werden mussten, war es nötig, der neuen Lokomotivremise eine grössere Ausdehnung, als früher projektiert war, nämlich 42 Stände zu geben. Unter der Voraussetzung, dass der Bundesrat die Ausführung des Projektes als definitive Anlage gestatte, ermächtigten wir die Direktion mit Beschluss vom 4. April 1898, an dem erwähnten Platz eine neue Lokomotivremise für 42 Stände als Teil des Gesamtprojektes zu erstellen, und bewilligten wir der Direktion für die Ausführung des Projektes einen Kredit von 700,000 Franken.

2. In dem Gesamtplane für den Um- und Ausbau des Bahnhofes Zürich war die Erstellung eines neuen Rohmaterialbahnhofes nordwestlich vom neuen Güterbahnhof vorgesehen. Es erwies sich als rätlich, diesen Teil des Programmes noch in der ersten Bauperiode auszuführen, um die beiden soeben genannten Bahnhofteile einander näher zu bringen, die Kreuzung von Personengeleisen durch die den Rohmaterialbahnhof bedienende Maschine zu beseitigen und auf dem Areal des bisherigen Rohmaterialbahnhofes Raum für eine Erweiterung der Werkstätten zu gewinnen.

Wir beschlossen demgemäss unter Bewilligung des erforderlichen Kredites, den Rohmaterialbahnhof in der angegebenen Weise zu verlegen und denjenigen Teil des von ihm bisher eingenommenen Areals, der nicht von der Hauptreparatur- und Bauwerkstätte und von der Hauptmagazin- und Baumaterial-Verwaltung beansprucht werden muss, als disponibles Terrain vom Bahnhofareal Zürich auszusecheiden und auf den Liegenschaften-Konto zu übertragen.

3. Über die Verhältnisse, die dazu führten, dass wir den Plan, in Dietikon neue Werkstätten von grossen Dimensionen zu bauen, fallen liessen, macht die Direktion in ihrem Berichte (S. 8 und 9) sehr einlässliche Mitteilungen, auf die wir zur Vermeidung von Wiederholungen einfach zu verweisen uns erlauben.

4. Die Brücke der Winterthurer Linie bei Wipkingen genügte den vom Eisenbahndepartement aufgestellten neuen Normen nicht mehr und hätte daher bedeutend verstärkt werden müssen.

Da die Ausführung dieser Arbeit beinahe so teuer zu stehen gekommen wäre, wie eine neue Eisenkonstruktion, und störend auf den Betrieb hätte einwirken müssen, wurde die bestehende Brücke durch eine neue ersetzt. Wir genehmigten die Vergebung des Werks an die Aktiengesellschaft Theodor Bell & Cie. in Kriens um Fr. 155,240.

Die Auswechslung der alten mit der neuen Brücke vollzog sich in einer einzigen Nacht zwischen dem letzten Abend- und dem ersten Morgenzug.

5. Die ins Jahr 1898 fallende Erledigung der langwierigen Angelegenheit betreffend Erstellung einer neuen Station in Bäch bei Pfäffikon (Schwyz) ist schon in unserm letztjährigen Geschäftsberichte erwähnt.

6. Für die Anschaffung von Rollmaterial waren wieder grössere Kredite nötig.

a) Hauptsächlich zum Ersatz für eine Anzahl bald auszurangierender A³ Lokomotiven, und um zugleich für die vermehrten Bedürfnisse leistungsfähigere Maschinen zu bekommen, ermächtigten wir am 24. Januar 1898 die Direktion, 8 Schnellzugmaschinen — zweicylindrige Compound-Lokomotiven mit Schlepptender, innen liegenden Cylindern, ohne Dom — vom gleichen Typ wie die im Jahr 1897 bestellten 12 A^{2/4} T Lokomotiven, zur Ablieferung im Jahr 1900 in Akkord zu geben, und erteilten ihr hiefür einen Kredit von 680,000 Fr.

b) Durch Beschluss vom 30. Dezember 1897 hatte der Bundesrat die Zahl der zur sichern Abwandlung des Betriebsdienstes auf der Nordostbahn nötigen Lokomotiven bis zur Aufstellung von allgemeinen Normen über den Betriebsmaterialbestand auf 240 Stück festgesetzt und verfügt, dass der Lokomotivpark durch successive Anschaffungen innerhalb drei Jahren auf diese Höhe zu bringen sei. (Nach den später aufgestellten allgemeinen Normen würde sich der Bedarf der Nordostbahn auf 245 Lokomotiven stellen; das Eisenbahndepartement verzichtete indessen vorläufig darauf, die Ergänzung des Parks auf diese letztere Zahl zu fordern.) Mit Ende 1897 waren bei der Nordostbahn 218 Stück vorhanden, wovon 8 als Ersatz für die alten A³ Maschinen bestimmt waren. Unter Anrechnung von 20 bereits bestellten Lokomotiven blieben somit noch 10 neue Maschinen zu beschaffen. Als Typ wurden schwere Güterzugs-Compound-Maschinen C³T gewählt. Für diese bis Ende 1900 zu liefernden 10 Stück wurde ein Kredit von 650,000 Fr. zu Lasten des Baukonto ausgesetzt.

Die Lieferung der vorstehend unter *a* und *b* bezeichneten Lokomotiven wurde der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur vergeben.

c) Nach der vom Bundesrate unterm 8. Februar 1898 auf Grund von Art. 31 des Eisenbahngesetzes von 1872 vorgenommenen Normierung des Betriebsmaterialbestandes der schweizerischen Hauptbahnen soll im Minimum auf je 9000 gefahrene Personenkilometer 1 Sitzplatz und auf je 10,000 Tonnenkilometer 1 Güterwagen vorhanden sein. Zur Vervollständigung des Parkes wurde den Bahnverwaltungen ein Termin bis 31. Dezember 1900 angesetzt.

Nach den als massgebend angenommenen Fahrleistungen von 1897 ergab sich für die Nordostbahn ein Manko von 1077 Sitzplätzen und von 457 Güterwagen. Zu erstern kamen noch 3073 Sitzplätze von 48 alten auszurangierenden vierachsigen Personenwagen hinzu und von letztern 200 bereits bestellte Güterwagen in Abzug, so dass im ganzen ein Bedarf von 4150 Sitzplätzen und 257 Güterwagen zu decken war. Für den Ersatz von successive zu beseitigenden Personenwagen konnte eine Frist von 4, statt bloss 2 Jahren in Anspruch genommen werden.

Die mangelnden Sitzplätze wurden durch die Bestellung folgender 75 Personenwagen beschafft:

	Sitzplätze		
	I.	II.	III.
20 A B ³ (I. u. II. Kl.) à 10/24 Sitzplätze.	200	480	—
5 B C ³ (II. u. III. Kl.) à 16/32 „	—	80	160
50 C ³ (III. Kl.) à 65 „	—	—	3250
75	200	560	3410
	4170		

und die Güterwagen in folgender Weise auf die einzelnen Typen verteilt:

100 Stück Eilgutwagen	G ^{R1}
50 „ offene hochbordige Spezialwagen (10 m Länge über Puffer)	L ^{R2}
50 „ offene niederbordige Spezialwagen (10 m Länge über Puffer)	M ^{R2}
55 „ Kohlenwagen von 15 Tonnen Tragkraft	L ^{F2}
2 „ vierachsige Kesselwagen von 30 Tonnen Tragkraft	O ²

257 Stück

Die 75 Personenwagen wurden zum Preise von 1,342,750 Fr. an die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen und die zusammen 927,000 Fr. kostenden 257 Güterwagen an zwei belgische Gesellschaften vergeben (s. Anhang C). Die zwei Kesselwagen O² werden von unserer Hauptwerkstätte angefertigt.

Gemäss § 15 Ziffer 16 der Gesellschaftsstatuten ersuchten wir Sie um Genehmigung dieser Vergebungen und Bewilligung des Kredites im Gesamtbetrage von (rund) 2,270,000 Franken.

In Ihrer Generalversammlung vom 20. Dezember 1898 wurde unserm Antrage entsprochen (s. Beilage C).

10. Verhältnisse zu andern Transportunternehmungen. Beteiligung bei solchen.

1. Die im Januar 1898 von uns genehmigten Verträge mit der Gotthardbahn über Mitbenutzung des Bahnhofes Zug und mit der Schweizerischen Südostbahn über Leitung des Güter- und Viehverkehrs sind bereits im vorjährigen Geschäftsbericht der Direktion, Seite 22 und 21, behandelt.

2. Nachdem die Sihlthalbahn den Vertrag vom 21. Mai 1892 über ihre Verbindung mit der Nordostbahn für den Güterverkehr gekündigt hatte, wurde durch einen Nachtragsvertrag die von ihr der Nordostbahn für die Beförderung beladener und leerer Wagen über das Verbindungsgeleise Wiedikon-Giesshübel zu leistende Entschädigung von Fr. 1.50 auf Fr. 1.15 per Wagen herabgesetzt und ihre Beteiligung an den Kosten für Bewachung von Bahnübergängen etwas erleichtert.

3. Durch Inbetriebsetzung der neuen Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug hat sich die Instradierung des Güterverkehrs mit Österreich-Ungarn einigermassen verschoben und ist daher eine etwelche Änderung und Ergänzung des Vertrages mit den Vereinigten Schweizerbahnen vom 16. Juli 1886 betreffend Regelung der gegenseitigen Beziehungen im Güter- und Viehverkehr mit Österreich-Ungarn und weiter nötig geworden. Die bezügliche Vereinbarung wurde von uns am 2. Dezember 1898 ratifiziert.

4. Betreffend die Übernahme der Kosten für die Studien über eine Engadin-Orientbahn verweisen wir auf den Auszug aus dem Protokoll der Generalversammlung vom 30. Juni 1898 (Anhang B).

5. Durch Beschluss der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 hat sich die Nordostbahn bei der normalspurigen Nebenbahn Ürikon-Bauma mit einer Million Franken in $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen und 200,000 Fr. in Aktien beteiligt. Zugleich wurde damals der Verwaltungsrat eingeladen, im Bedürfnisfalle die Aktienbeteiligung auf 300,000 Fr. zu erhöhen, dann aber bloss für 900,000 Fr. Obligationen zu übernehmen. Das Initiativkomitee ersuchte uns nun, die vorgesehene Vermehrung der Aktienbeteiligung in der That eintreten zu lassen und 20% der übernommenen Aktien einzubezahlen, damit die Gesellschaft Ürikon-Bauma sich konstituieren und den Bau in Angriff nehmen könne. Dem erstern Begehren entsprachen wir unter der von Ihnen für diesen Fall vorgeschriebenen Bedingung (Reduktion der Obligationenübernahme um 100,000 Fr.) ohne weiteres. Die Einzahlung von 20% dagegen konnten wir noch nicht anordnen, da die Beteiligung der Nordostbahn laut dem citierten Generalversammlungsbeschluss an verschiedene Bedingungen (namentlich den Nachweis, dass eine Überschreitung des Kostenvoranschlages von drei Millionen Franken nicht nötig sein werde) geknüpft war und diese Bedingungen noch nicht als erfüllt betrachtet werden konnten. Gleich wie die Zürcher Regierung es mit Bezug auf die ebenfalls bedingte kantonale Subvention gethan hatte, beschlossen wir, die 20% bei der Zürcher Kantonalbank zu deponieren, unter dem Vorbehalt, dass, bevor über diesen Betrag seitens der Unternehmung Ürikon-Bauma verfügt werden dürfe, die von der Generalversammlung an die Subvention geknüpften Bedingungen erfüllt sein sollen.

Im laufenden Jahre anerkannten wir dann auf Grund eines von der Unternehmung Ürikon-Bauma abgeschlossenen à-forfait-Vertrages und weiterer Ausweise, dass diese Bedingungen als erfüllt zu betrachten seien, und ermächtigten wir die Direktion, den durch den Subventionsbeschluss vom 29. Juni 1895 übernommenen Verbindlichkeiten nachzukommen.

6. Nachdem die Zumutung, ein Traceprojekt mit detailliertem Kostenvoranschlag für die Wynenthalbahn ausarbeiten zu lassen, von uns wie von der Schweizerischen Centralbahn abgelehnt worden war (s. unsern Geschäftsbericht pro 1897, Seite 15), schlug der Regierungsrat des Kantons Aargau eine Konferenz vor, um die Frage zur Abklärung zu bringen, welche Stellung die beiden Bahngesellschaften zu dem Projekt einer schmalspurigen Wynenthalbahn einnehmen würden. Wir ermächtigten die Direktion, diese Konferenz unpräjudizierlich zu beschicken.

II. Grundlagen der Unternehmung.

Dass das Bundesgericht auf unsere Klage auf teilweise Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 12. März 1896 betreffend Genehmigung unserer Gesellschaftsstatuten von 1896 aus Kompetenzgründen nicht eingetreten ist, haben wir schon in unserm vorjährigen Bericht Ihnen zur Kenntnis gebracht.

Da das Reglement für den Verwaltungsrat mit den Gesellschaftsstatuten selbstverständlich eng zusammenhängt, hatten wir mit Rücksicht auf die Pendeuz des soeben erwähnten Prozesses und auf die Möglichkeit, dass das neue Rechnungsgesetz eine abermalige Änderung der Statuten erheischen werde, die Revision unseres Reglementes vom 21. Januar 1895, dessen Bestimmungen nicht mehr durchweg mit den Statuten vom 26. Januar 1896 in Einklang stehen, s. Z. verschoben. Im laufenden Jahre haben wir nun die Aufgabe an die Hand genommen, aber bis zum Abschluss dieses Berichtes noch nicht durchgeführt.

Die Aufstellung und Genehmigung des im Wohlfahrtsartikel (§ 5 Abs. 4) der Statuten unserer Gesellschaft vorgesehenen Reglements fällt ebenfalls erst ins laufende Jahr.

12. Rückkauf.

In Ausführung des Programmes, das er unterm 22. Februar 1898 beschlossen und der Nordostbahn mitgeteilt hat (s. Geschäftsbericht der Direktion pro 1897, S. 17 u. f.), erklärte der Bundesrat am 22. Februar, 19. April und 3. Dezember 1898 noch speziell den Rückkauf der Linien, zu deren Erwerbung er sich entschlossen und deren Kündigung im Jahr 1898 zu geschehen hatte; — sie sind im vorstehenden Geschäftsberichte der Direktion, Seite 5, aufgeführt.

Der vorjährige Bericht der Direktion (S. 6—14) führt die Begehren auf, welche mit Bezug auf die Grundsätze, nach denen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen berechnet werden sollen, einerseits der Bundesrat und andererseits die Nordostbahn für das bundesgerichtliche Verfahren formuliert haben. Die Rekurschrift der Nordostbahn datiert vom 11. Januar, die Antwort des Bundesrates vom 30. April, die Replik vom 9. Juli und die Duplik vom 26. August 1898.

Durch Urteil vom 18./21. Januar 1899 ist der analoge Rekurs der Centralbahn erledigt worden und zwar in den meisten und wichtigsten Punkten zu Ungunsten der Bahngesellschaft.

Der Entscheid in Sachen der Nordostbahn steht noch aus. Nähere Mitteilungen über diesen Gegenstand gehören in den nächsten Geschäftsbericht.

Nachdem der Bundesrat die ihm am 28. Dezember 1896 eingereichten Rechnungen über die Reinerträge und Anlagekosten der einzelnen Sektionen unseres Netzes für die Jahre 1888/95 (s. Geschäftsbericht der Direktion pro 1896, S. 6—20, und unsern Jahresbericht pro 1897, S. 16) als den Anforderungen des Rechnungsgesetzes nicht entsprechend zurückgewiesen und die Nordostbahn eingeladen hatte, bis Ende 1898 neue Rechnungen vorzulegen (Bericht der Direktion pro 1897, S. 17), suchte sich die Direktion, um zu verhüten, dass die neuen Rechnungen abermals beanstandet würden, mit dem Eisenbahndepartement über die Normen für die sektionsweise Berechnung des Reinertrages und des Anlagekapitals, d. h. über die Art, wie die gesamten Einnahmen und Ausgaben sowie die Anlagekosten auf die einzelnen, besondere Rückkaufobjekte bildenden Linien zu verlegen seien, zu verständigen. Dies gelang wirklich, indem einerseits das Departement nicht mehr strikte auf seiner frühern Forderung, dass die Einnahmen und Ausgaben durchweg effektiv zu rechnen seien, beharrte, sondern zugab, dass gewisse Posten proportional resp. nach Einheitssätzen berechnet werden dürfen, andererseits die Direktion in manchen Richtungen genauere Zahlen lieferte, z. B. dadurch, dass bei Verteilung der Einnahmen aus dem

Güterverkehr auf die Tarifklassen Rücksicht genommen wurde. Auf Grund von konferenziellen Verhandlungen unterbreitete die Direktion dem Eisenbahndepartement über die fraglichen Normen eine vollständige Vorlage; durch Beschluss vom 13. August 1898 wurde dieselbe vom Bundesrat mit einer einzigen, nicht sehr wesentlichen Modifikation genehmigt.

Wir hiessen die neuen Normen unsererseits gut.

In Abänderung der früher gesetzten Fristen wurde der Nordostbahn von der Bundesbehörde aufgegeben, die Rechnungen für das Jahr 1894 bis Ende 1898, die übrigen Rechnungen bis Ende 1899 einzureichen, in der Meinung, dass deren Ablieferung successive, je nach Fertigstellung der Rechnungen für ein Jahr, zu erfolgen habe. Die sektionsweisen Rechnungen pro 1894 wurden am 30. Dezember 1898 der Behörde abgeliefert.

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

Zürich, den 3. Juni 1899.

Namens des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Vizepräsident:

E. Isler.

Der Sekretär:

Hürlimann.

Auszug aus den Protokollen
der
im Jahr 1898 abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre
der
Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

A.

Ausserordentliche Generalversammlung vom 14. Mai 1898.

Stimmberechtigt: 529 Aktionäre als Vertreter von 68,961 Aktien.

Anwesend: 57 " " " " 31,795 "

I.

Auf den Antrag des Verwaltungsrates wird ohne Widerspruch folgender Beschluss gefasst:

Die Generalversammlung

der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

nach Anhörung des Berichtes der Direktion und des Verwaltungsrates über die Ausgaben für Bauten und für Rollmaterial in der letzten und der nächsten Zeit und die dadurch notwendig gewordene Emission einer neuen Anleihe,

beschliesst:

1. Der Verwaltungsrat wird beauftragt, zur Deckung der Ausgaben für Bauten und für Rollmaterial ein neues festes Anleihen bis auf 15 Millionen Franken zu den ihm angemessen erscheinenden und von ihm festzusetzenden Bedingungen und wenn nötig unter Hypothezierung des Netzes oder eines Teiles desselben für die Gesellschaft aufzunehmen.

2. In diesem Anleihen hat die durch die bisherigen Bauauslagen verursachte schwebende Schuld aufzugehen.

II.

Es wird mit Mehrheit (15,076 gegen 1471 Stimmen) beschlossen, auf den heute von der Finanz- und Budgetkommission des Verwaltungsrates gestellten Antrag, obigen Dispositiven beizufügen:

3. „Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, ein weiteres Anleihen von 15 Millionen Franken aufzunehmen und vom Jahre 1899 an nach Bedarf zu den ihm angemessen erscheinenden und von ihm festzusetzenden Bedingungen zu emittieren“
nicht einzutreten.

B.

Ordentliche Generalversammlung vom 30. Juni 1898.

Stimmberechtigt: 527 Aktionäre als Vertreter von 68,870 Aktien.

Anwesend: 62 " " " " 38,608 "

I.

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

beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweiz. Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1897 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1897 werden unter Verdankung abgenommen.

II.

Der Verwaltungsrat beantragt, den nach Einstellung der vom Bundesrat für das Jahr 1897 im Betrage von 885,000 Fr. verfügten provisorischen Mehr- resp. Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfond sich auf Fr. 4,264,195.98 belaufenden Reinertrag des Jahres 1897 in folgender Weise zu verwenden:

Fr. 4,000,000. — für Ausrichtung einer Dividende von 5 0/0 an die 160,000 Aktien,

„ 264,195.98 Vortrag auf neue Rechnung.

Auf einen aus dem Schosse der Generalversammlung gestellten Antrag wird mit 30,641 gegen 1410 Stimmen beschlossen, eine Dividende von 5 1/2 0/0 auszurichten und zu diesem Behufe Fr. 400,000. — der laut Bilanz vom 31. Dezember 1897 Fr. 878,342.40 betragenden Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung zu entnehmen.

III.

Die Generalversammlung

beschliesst:

Von dem in der Generalversammlung vom 29. Juni 1895 für Tracestudien über ostschweizerische Nebenbahnen und eine Engadin-Orientbahn ausgesetzten Kredit von Fr. 50,000. — werden die speziell für erstern Zweck bestimmten, aber unverwendet gebliebenen Fr. 20,000. — ebenfalls noch für Studien über die Engadin-Orientbahn bewilligt und wird ein weiterer Kredit von Fr. 25,000. — eröffnet, um Herrn Präsident Guyer-Zeller die für Ausarbeitung eines Projektes für die Engadin-Orientbahn ausgelegten Summen bis zum Betrage von Fr. 75,000. — zu ersetzen, in der Meinung, dass dafür das Projekt (Urheberrecht, Pläne, Gutachten etc.) in das ausschliessliche Eigentum der Schweiz. Nordostbahn übergeht, um eventuell später wieder verwertet werden zu können.

IV.

Die ungefähre Hälfte des Verwaltungsrates, der Präsident und Vizepräsident desselben und die Revisionskommission kommen in Austritt. Die Herren Hennings, Schwartz und Strub lehnen eine Wiederwahl in den

Verwaltungsrat ab, und für den verstorbenen Herrn Oberstl. v. Hegner ist eine Ersatzwahl in die Revisionskommission zu treffen.

Es werden gewählt:

A. In den Verwaltungsrat:

Als zürcherische Mitglieder:

- Herr Hans Pestalozzi, Stadtpräsident, in Zürich.
„ Jb. Freimann, Stadtrat, in Winterthur.
„ Edm. v. Hegner-Meyer, Kaufmann, in Zürich.

Als aargauische Mitglieder:

- Herr E. Isler, Ständerat, in Aarau.
„ E. Steiner-Nussbaum, Grossrat, in Birrwyl.

Als thurgauische Mitglieder:

- Herr Th. Ammann, Oberst, in Tägerweilen.
„ Dr. A. Hug, Rechtsanwalt, in Kreuzlingen.

Als schaffhausensche Mitglieder:

- Herr Hugo Sax, Bankdirektor, in Zürich.
„ B. Aug. v. Ziegler, in Schaffhausen.

Als freigewählte Mitglieder:

- Herr J. M. Bickel, Fabrikant, in Wildegg.
„ A. Weber, Landammann, in Zug.
„ J. J. Rudolf, Bankdirektor, in Zürich.
„ Lucian Brunner, Banquier, in Wien (neu).
„ Geiser, Stadtbaumeister, in Zürich (neu).
„ Wille-v. Bismark, Oberst, in Meilen (neu).

Als Präsident des Verwaltungsrates:

Herr Guyer-Zeller in Zürich.

Als Vizepräsident des Verwaltungsrates:

Herr Ständerat Isler in Aarau.

B. In die Revisionskommission:

- Herr Fr. Bonna, Banquier, in Genf.
„ J. Hauser, Advokat, in St. Gallen.
„ H. Schulthess, Bankdirektor, in Winterthur.
„ Henry Studer, Ingenieur, in Bendlikon.
„ Alfred Schuppisser, Banquier, in Zürich (neu).

C.

Ausserordentliche Generalversammlung vom 20. Dezember 1898.

Stimmberechtigt: 565 Aktionäre als Vertreter von 71,844 Aktien.

Anwesend: 40 " " " " 28,106 "

I.

a) Folgende vom Verwaltungsrate beschlossenen Vergabungen werden gutgeheissen:

A. Personenwagen, zu liefern in den Jahren 1899—1902:

20 A B ³	an die Schweizer. Industriegesellschaft Neuhausen à Fr. 23,800. —	Fr.	476,000. —	Cts.
5 B C ³	an die Schweizer. Industriegesellschaft Neuhausen à Fr. 17,350. —	"	86,750. —	"
50 C ³	an die Schweizer. Industriegesellschaft Neuhausen à Fr. 15,600. —	"	780,000. —	"
<u>75 Stück</u>		Total	<u>Fr. 1,342,750. —</u>	<u>Cts.</u>

B. Güterwagen, zu liefern in den Jahren 1899 und 1900:

100 G ^{R1}	an die Société anonyme des ateliers Germain in Monceau s./Sambre à Fr. 4170. —	Fr.	417,000. —	Cts.
50 L ^{R2}	an die Société anonyme Baume & Marpent in Haine-St-Pierre à Fr. 3490. —	"	174,500. —	"
50 M ^{R2}	an die Société anonyme Baume & Marpent in Haine-St-Pierre à Fr. 3370. —	"	168,500. —	"
55 L ^{F2}	an die Société anonyme Baume & Marpent in Haine-St-Pierre à Fr. 3040. —	"	167,200. —	"
<u>255 Stück</u>		Total	<u>Fr. 927,200. —</u>	<u>Cts.</u>

b) Dem Verwaltungsrate wird für diese Anschaffungen ein Kredit von 2,270,000 Franken bewilligt, wovon je 800,000 Franken auf die Jahre 1899 und 1900 und je 335,000 Franken auf die Jahre 1901 und 1902 fallen.

II.

Die Generalversammlung,
auf Antrag des Verwaltungsrates,

beschliesst:

a) Der Beschluss der Generalversammlung vom 22. Mai 1896 betreffend das Emplacement neuer Werkstätten in Dietikon*) wird aufgehoben.

b) Die Verwaltung wird ermächtigt, das dem Eisenbahndepartement am 9. Oktober 1896 eingereichte generelle Projekt für neue Werkstätten in Dietikon zurückzuziehen.

*) Dieser Beschluss lautet: „Der Beschluss des Verwaltungsrates vom 1. ds., wonach die infolge des Um- und Ausbaues des Bahnhofs Zürich zu verlegende Hauptreparaturwerkstätte samt Bauwerkstätte und Imprägnieranstalt in Dietikon, zwischen der Station und der zürcherisch-aargauischen Grenze, plaziert werden soll, wird gutgeheissen.“