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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 47 (1899)

Artikel: Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1899

Autor: Salis / Hürlimann

Kapitel: An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730462

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: 30.11.2025

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

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1899 Bericht zu erstatten. Wir fügen zugleich eine Übersicht der von Ihnen im gleichen Zeitraum gepflogenen Verhandlungen bei.

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

Der Trauer, in welche der Tod unseres Präsidenten, Herrn *Guyer-Zeller,* unsere Gesellschaft versetzt hat, haben wir schon in unserm vorjährigen Berichte Ausdruck verliehen. Ebenso haben wir dort bereits mitgeteilt, dass an seiner Stelle in der Generalversammlung vom 24. April 1899 Herr Prof. Dr. *L. R. von Salis* in Bern zum Mitglied und Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt worden ist.

Im Februar des laufenden Jahres erlitten wir einen schmerzlichen Verlust durch das Ableben des Herrn Major *Günther* in Rheinfelden, der seit 1894 unserm Rate angehört hatte.

Wegen gestörter Gesundheit ist Herr Ingenieur *Henry Studer* in Bendlikon aus der Revisionskommission ausgetreten. Er wurde ersetzt durch Herrn *Friedrich Looser,* Ingenieur, in Zürich.

Weitere Änderungen im Bestande unserer Gesellschaftsbehörden sind im Berichtsjahre nicht erfolgt.

Der Bundesrat und die Regierungen von Zürich, Thurgau, Zug, Glarus und Luzern haben bei den Erneuerungswahlen ihre bisherigen Vertreter im Verwaltungsrate bestätigt.

In der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung werden die zweite Hälfte des von den Aktionären gewählten Teiles des Verwaltungsrates, der Präsident und der Vizepräsident des letztern und die Revisionskommission der Erneuerungswahl unterliegen.

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

Im Jahre 1899 nahmen unsere Sitzungen 1 ganzen und 4 halbe Tage in Anspruch.

In diesen 6 Sitzungen erledigten wir 59 Geschäfte. Dazu kamen 20 Präsidalverfügungen.

Ferner wurden abgehalten:

4 Sitzungen von der Bau- und Betriebskommission,
3 Sitzungen von der Finanz- und Budgetkommission,
4 Sitzungen von der Tarif- und Rechtskommission,
1 Sitzung von der vereinigten Bau- & Betriebs- und Finanz- & Budgetkommission,
6 Sitzungen von der Protokollbereinigungskommission;
6 Sitzungen von drei Spezialkommissionen.

3. Organisation der Verwaltung.

A. Verwaltungsrat.

Schon in früheren Jahren haben wir Ihnen mitgeteilt, dass das Reglement für den Verwaltungsrat vom 21. Januar 1895, das wir in unserem Geschäftsberichte pro 1894, S. 5, kurz charakterisiert haben, infolge der durch das Stimmrechtsgesetz notwendig gewordenen Statutenrevision von 1896 revisionsbedürftig geworden sei, dass wir aber die Neubeordnung der Verhältnisse bis nach Austrag des gegen den Bundesrat angehobenen Prozesses betreffend Anfechtung seines Statutengenehmigungsbeschlusses vom 12. März 1896 verschoben haben. Nachdem dieses Hindernis gehoben war, gelangte die Arbeit auf Grundlage des Entwurfs einer Spezialkommission am 3. Juni 1899 zum Abschluss.

Ein Teil der Aufgabe war uns klar vorgezeichnet: Das neue Reglement war vor allem mit dem seit seiner Erlassung in einer Reihe von Punkten abgeänderten Statuten in Einklang zu bringen. So passten die meisten Verweisungen nicht mehr. Die organische Stellung der Direktoren hatte eine gründliche Änderung erfahren, indem sie nun nicht mehr von der Generalversammlung gewählt werden und nicht mehr Mitglieder des Verwaltungsrates sind. Die Wahl des Vize-Präsidenten des Verwaltungsrates war auf die Generalversammlung übergegangen. Die Zahl der von den Mitgliedern der Verwaltung zu deponierenden Aktien war reduziert, die Zahl der Mitglieder, die nötig ist, um eine Sitzung des Verwaltungsrates verlangen zu können, heraufgesetzt worden. Dem Verwaltungsrate sind mehr Kompetenzen eingeräumt worden, als er vordem besass (§ 30, Ziff. 5, 8—11, 13, 17, 18, 20 der Statuten v. 27. Januar 1896), etc.

Sodann waren einige Vorbehalte dem Reglement einzuverleiben, die der Bundesrat bei Genehmigung der Statutenänderung formuliert hatte: dass die Organisation und Geschäftsordnung des Verwaltungsrates und der Direktion endgültig vom Verwaltungsrate, statt von der Generalversammlung festzustellen sei, dass das Recht zur Abberufung der Direktion und der vom Verwaltungsrate gewählten Angestellten dem letzteren zustehe.

Selbstverständlich drängte sich uns die weitere Frage auf, ob nicht noch weitere Partien des Reglements in Revision zu ziehen seien. Wir beschlossen grundsätzlich, von tiefergreifenden Neuerungen abzusehen, da sich das Reglement im ganzen gut bewährt hatte und unserer Gesellschaft, wenigstens in der jetzigen Gestalt, nur noch ein kurzes Dasein beschieden ist. Immerhin benutzten wir den Anlass, um das Reglement nach einigen Richtungen hin zu ergänzen resp. zu modifizieren, so durch Aufnahme verschiedener zwar in den Statuten, aber noch nicht im Reglement enthaltenen Bestimmungen über die Kompetenzen des Verwaltungsrates, durch Einreihung der Vorschrift, dass der Verwaltungsrat sich wenigstens alle zwei Monate zu besammeln, dass auf Begehren von 3 (statt bisher 5) Mitgliedern geheime Abstimmung und auf Begehren von 10 Mitgliedern Abstimmung unter Namensaufruf stattzufinden habe, durch einen Zusatz zu dem die Diäten normierenden Artikel, dahin gehend, dass der Verwaltungsrat für seinen Präsidenten eine jährliche Entschädigung festsetzen könne etc.

Die augenfälligste Neuerung, die wir einführten, betrifft die drei grossen ständigen Kommissionen. (Mit Bezug auf die kleine Protokollbereinigungskommission blieb alles beim alten). Die Art, wie das frühere Reglement jenen Kommissionen ihre Aufgaben zuwies — nach den Departementen der Direktion, von welchen die Vorlagen ausgehen —, hatte sich als unzweckmässig herausgestellt; wir mussten daher die Geschäftskreise anders umschreiben und thaten dies im Sinne einer grösseren Spezifikation. Indem wir die Kommission aus je 9 Mitgliedern zusammensetzten, behielten wir nur bei, was seit März 1897 in provisorischer Weise schon bestanden hatte. Im Interesse grösserer Handlichkeit verkürzten wir die Namen der Kommissionen; sie heissen nun Betriebskommission, Finanzkommission und Rechtskommission. Die einzige materielle Änderung, die hinsichtlich dieser Kommissionen vorge-

nommen wurde, besteht darin, dass dieselben keine Kompetenzen zu selbständigen Verwaltungshandlungen mehr haben, sondern auf die Vorberatung resp. Mitberatung der von der Direktion vorgelegten Geschäfte angewiesen sind; praktische Bedeutung hatten zwar diese Kompetenzen nie gehabt.

Bei der Genehmigung der Statuten hatte sich der Bundesrat die Genehmigung des darin vorgesehenen, vorstehend behandelten Reglementes vorbehalten. Dieselbe erfolgte am 25. Januar 1900 unter fünf Vorbehalten, von welchen drei nur die Wiederholung bei der Statutengenehmigung gemachter Vorbehalte sind, der vierte Streichung einer das Präsidium zu Präsidialverfügungen berechtigenden Bestimmung verfügt und der letzte vorschreibt, dass die Protokollauszüge über die Verhandlungen des Verwaltungsrates auch dem Eisenbahndepartement mitzuteilen seien.

Die in dem neuen Reglement für den Präsidenten des Verwaltungsrates vorgesehene Entschädigung haben wir auf jährlich 10,000 Fr. festgesetzt.

B. Übrige Verwaltung.

Nach § 5 Abs. 4 der Statuten ist der Verwaltungsrat berechtigt, bis auf 10 % des nach Ausrichtung einer Dividende von 5 % verbleibenden Einnahmen-Überschusses auf eine Reihe speziell aufgeführter Wohlfahrtszwecke zu verwenden, und soll das Nähere durch ein von der Generalversammlung zu genehmigendes Reglement bestimmt werden.

Durch die vom Volk sanktionierte Verstaatlichung der Hauptbahnen verlor dieser Artikel viel von seiner Bedeutung, weil in den wenigen Jahren bis zum Übergang an den Bund für jeden dieser Wohlfahrtszwecke nichts Rechtes mehr geleistet werden könnte und unter dem Druck behördlicher Auflagen Reinerträge über 5 % zu den seltenen Ausnahmen gehören werden. Bei Beratung des Reglements schien uns daher angezeigt, die Zweckbestimmungen auf einige wenige zu beschränken und alle diejenigen unberücksichtigt zu lassen, welche kein aktuelles Interesse mehr besitzen (Vorstudien für Nebenbahnen und die Engadin-Orientbahn) oder für die zu sorgen andere Wege offen stehen (Subventionierung einer Eisenbahnhochschule, Belohnung hervorragender Leistungen für Verhütung von Unfällen, Beschaffung billiger Arbeiterwohnungen). Hinwieder wurden wir bei Bearbeitung des Reglements von der Direktion auf ein Gebiet aufmerksam gemacht, welches für die Vorsorge seitens der Verwaltung viel näher liegt, aber bei Beratung der Statuten übersehen worden war: die Unterstützung invalid gewordener Angestellten (Taglohnarbeiter), welche der Pensions- und Hülfskasse nicht angehören.

So kamen wir dazu, in dem unterm 17. März 1899 aufgestellten Reglement bis zu 25 % der kraft genannter Statutenbestimmung auszuscheidenden Beträge zur Verabreichung von Stipendien an talentvolle und fleissige junge Leute, vorzugsweise an Söhne von Nordostbahnangestellten, welche eine Eisenbahnfachschule resp. Spezialkurse besuchen, und bis zu 75 % zur Unterstützung invalid gewordener Arbeiter zu bestimmen.

In unserm Schosse wurde das Bedenken geäussert, dass durch eine solche Gestaltung des Reglements § 5 Absatz 4 der Statuten geändert, resp. verletzt werde und dass daher die Form der Statutenrevision zur Anwendung gebracht werden sollte. Wir glaubten uns aber über diesen formalistischen Standpunkt hinwegsetzen zu dürfen, da die ganze Angelegenheit unter den heutigen Verhältnissen aus dem vorbezeichneten Grunde wenig praktische Bedeutung mehr hat und das Reglement ja durch die Generalversammlung genehmigt werden musste, also durch die nämliche Instanz, von welcher auch eine Statutenrevision hätte ausgehen müssen.

In Ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 24. April sind Sie unserer Auffassung beigetreten; Sie haben dem Ihnen von uns vorgelegten Reglement die Genehmigung erteilt, entgegen einem Antrag, wegen

Statutenwidrigkeit demselben die Ratifikation zu versagen, eventuell 25 % zu Stipendien, 25 % zu Studien über Nebenbahnen und 50 % zu Unterstützungen invalider Arbeiter zu verwenden.

Die im Reglement (es ist im Anhang A abgedruckt) vorgesehene Kommission ist von uns bestellt worden und in Funktion getreten. Sie hat beschlossen, für 70 und mehr Jahre alte invalide Bedienstete 60 Fr. per Dienstjahr, für unter 70 Jahre alte 50 Fr. per Dienstjahr, auf 4 Jahre verteilt, auszusetzen, in der Meinung, dass die Unterstützung für die Folge dahinfällt, wenn der Unterstützte vor Ablauf der 4 Jahre stirbt. Die Unterstützungen werden in vierteljährlichen Raten vorausbezahlt und beginnen am 1. Januar 1900.

Nach Massgabe dieser Grundsätze wurden auf Grund der infolge Bekanntmachung eingegangenen Gesuche und der von den Abteilungsvorständen gemachten weitern Vorschläge 10 Angestellten Unterstützungen zugesprochen, welche zwischen 175 und 630 Franken per Jahr variieren und einen Gesamtbetrag von Fr. 15,040 oder per Jahr Fr. 3,760 ausmachen.

Drei Bewerbern konnte nicht entsprochen werden, weil das Requisit der Bedürftigkeit fehlte.

Für Stipendien sind keine Anmeldungen eingegangen.

Für die in Rede stehenden Wohlfahrtszwecke sind durch Beschluss der Generalversammlung vom 30. Juni 1897 Fr. 40,000 ausgeschieden worden. 20,000 Fr., welche davon für Förderung allgemeiner Eisenbahninteressen verwendet worden waren, sind dem Fonds rückvergütet worden, so dass gegenwärtig noch ca. Fr. 25,000 disponibel sind.

In Ausübung der durch § 30, Ziff. 11 der Statuten dem Verwaltungsrate zugeschiedenen Funktionen genehmigten wir die von der Direktion 4 Oberbeamten gewährten Gehaltserhöhungen und die infolge Resignation und bezw. Beförderung vorgenommene Neuwahl des Chefs und des Adjunkten des Rechtsbureau.

4. Rechnungswesen.

Wir genehmigten an unserm Orte die Jahresrechnung der Bötzbergbahn inkl. Koblenz-Stein pro 1898 und diejenige der Aargauischen Südbahn pro 1897, letztere unter Vorbehalt der Modifikationen, die sich aus der über einzelne beanstandete Posten zwischen den beiden Direktionen nachträglich getroffenen Verständigung ergeben.

In der von der Direktion an uns geleiteten Jahresrechnung der Nordostbahn pro 1898 brachten wir die formelle Änderung an, dass in der Bilanz unter No. IV der Debitoren aus der Gesamtsumme der zu amortisierenden Verwendungen (Fr. 15,860,930.10) der Betrag der an die Gotthardbahn geleisteten Subventionen (Fr. 4,260,000) ausgeschieden und unter der gleichen Rubrik besonders aufgeführt und dass unter No. IV der Kreditoren der Bestand des Erneuerungsfonds zerlegt wurde in den statutarischen Maximalbetrag von 8 Millionen Franken und in eine „Reserve aus provisorischen Mehr- bezw. Ergänzungs-Einlagen für die Jahre 1896/98 gemäss Verfügung des Bundesrates.“

In Ihrer Generalversammlung vom 24. Juni 1899 haben Sie die Rechnung genehmigt, den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt und den Geschäftsbericht der Direktion, sowie den unsrigen abgenommen.

In wie weit sich unser Voranschlag der Betriebsrechnung pro 1899 mit den nachherigen Rechnungsergebnissen deckte, ergiebt sich aus nachstehender Differenzen-Tabelle.

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1899.

Die Rechnung ergiebt ± als der Voranschlag in Aussicht nahm:

	Fr.		Fr.		Fr.		% d. Budgetsatzes +	% d. Budgetsatzes ÷
Einnahmen.								
I. Ertrag des Personentransportes	+ 186,060	59					1.67	
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	+ 758,374	16					5.11	
			+ 944,434	75			3.64	
III. Verschiedene Einnahmen	.		+ 62,544	29			5.03	
					+ 1,006,979	04	3.71	
Ausgaben.								
I. Allgemeine Verwaltung:								
A. Personal	÷ 17,042	84						2.69
B. Sonstige Ausgaben	÷ 20,191	60						17.86
	÷ 37,234	44						4.98
Hievon ab: Vergütung des Baukontos für die administrative Bauleitung	—	—						
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:			÷ 37,234	44				4.98
A. Personal	÷ 24,898	11						1.76
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:								
a) Unterhalt der Bahnanlagen	÷ 148,303	67						12.22
b) Erneuerung des Oberbaues	÷ 170,717	06						23.12
C. Sonstige Ausgaben	÷ 17,290	38						16.81
			÷ 361,209	22				10.40
III. Expeditions- und Zugsdienst:								
A. Personal	÷ 118,988	68						2.17
B. Sonstige Ausgaben	÷ 26,110	30						3.75
			÷ 145,098	98				2.35
IV. Fahrdienst:								
A. Personal	÷ 32,901	62						1.61
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	÷ 72,779	99						2.64
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:								
a) Unterhalt	+ 130,756	06					9.60	
b) Erneuerung	+ 32,809	—					21.70	
D. Sonstige Ausgaben	÷ 458	80						1.20
			+ 57,424	65			0.90	
V. Verschiedene Ausgaben:								
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	+ 15,939	90					1.14	
B. Verlust an Hülfsgeschäften	—	—						
C. Sonstige Ausgaben	+ 10,920	02					1.26	
			+ 26,859	92			1.18	
Total der Ausgaben	.	.	÷ 459,258	07				2.42
Hievon ab: Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbergbahn einschliessl. Koblenz-Stein	.	.	÷ 89,912	51				3.74
Netto-Ausgaben	.	.	.	.	÷ 369,345	56		2.22
Überschuss der Betriebseinnahmen	.	.	.	.	+ 1,376,324	60	13.01	

5. Verwendung des Reinertrages von 1898.

Nach Einstellung einerseits des Übertrages von 1897 und anderseits der vom Bundesrat auch wieder für das Jahr 1898 verfügten Mehr- resp. Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfond betrug der Reingewinn des Jahres 1898 Fr. 3,748,293.78.

Wir beantragten Ihnen folgende Verwendung desselben:

a) Ausrichtung der statutarischen Minimaldividende v. 5% (25 Fr. p. Aktie) an die 1033 Prioritätsaktien	Fr.	25,825.—
b) Verteilung einer Dividende von 4½% (Fr. 22.50 per Aktie) an die 158,967 Stammaktien	„	3,576,757.50
Übertrag des Restes von . . . . . auf die Gewinn- und Verlust-Rechnung des Jahres 1899	„	145,711.28
Total	Fr.	3,748,293.78

Sie haben ohne Diskussion und Gegenantrag zugestimmt.

6. Finanzwesen.

Im Frühjahr 1899 waren die mittelst des Anleihens von 15 Millionen Franken vom 1. Juni 1898 aufgenommenen Gelder verwendet und ergab sich für die Nordostbahn die Notwendigkeit, neue Barmittel zu beschaffen. Der unmittelbare Bedarf, bis ungefähr Ende 1899, wurde auf ca. 10 Millionen Franken berechnet. Um aber im richtigen Moment, ohne durch die Fristen und Förmlichkeiten einer Generalversammlung gehemmt zu sein, für eine etwas längere Zeit vorsorgen zu können, erachteten wir es für zweckmässig, uns gleich zur Aufnahme von 15 Millionen ermächtigen zu lassen, in der selbstverständlichen Meinung, dass die Emission nur nach Massgabe des Bedarfs stattfinden soll. In Ihrer Generalversammlung vom 24. April 1899 haben Sie uns die gewünschte Vollmacht ohne Widerspruch erteilt und uns zugleich ermächtigt, die Zeit der Emission und die Modalitäten des Anleihens von uns aus festzusetzen (siehe Anhang A).

Von dem kreierten neuen Anleihen von 15 Millionen Franken beschlossen wir, für einmal 10 Millionen Franken auszugeben.

Da die Geldverhältnisse seit dem Vorjahr eher ungünstiger geworden waren, mussten wir uns wie bei dem Anleihen von 1898 wieder zu einem Zinsfuss von 4% verstehen. Als Typ der neuen Obligationen wurde derjenige des Anleihens von 1898 adoptiert: Titel zu 1000 Franken, ohne Pfandrecht, mit halbjährlichen Zinscoupons, Rückzahlung in 15 Jahren oder auf sechsmonatliche Kündigung der Nordostbahn schon vorher, jedoch frühestens auf 1. Mai 1903.

Nachdem von den 10 Millionen Franken schon im Anfang der Operation 2½ Millionen fest begeben worden waren, wurde unter schweizerischen und einigen ausländischen Firmen Konkurrenz über die Übernahme der restierenden 7½ Millionen eröffnet. Dieselben vereinigten sich zu einer einheitlichen Offerte, die von uns acceptiert wurde: Diesen Betrag zu 99% zu übernehmen und sämtliche Kosten zu tragen mit Ausnahme derjenigen für Anfertigung der Titel. Das Konsortium wurde gebildet aus der Schweizerischen Kreditanstalt, dem Schweizerischen Bankverein, der Eidgen. Bank (A. G.), der Bank in Winterthur, der Union financière in Genf, der Basler Handelsbank, den Herren Rob. Warschauer & Cie. in Berlin und der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a. M.; es stand unter der Führung des an erster Stelle genannten Institutes.

7. Tarifwesen.

Wir stimmten dem Antrag der Direktion bei, den bestehenden Abonnementstarif der Nordostbahn durch die Aufnahme von Jahresabonnements für 50 und 100 Hin- und Rückfahrten zu ergänzen und die Taxen für die erstere Kategorie auf 50 %, für die letztere auf 75 % der für 360 Hin- und Rückfahrten geltenden Taxen festzusetzen. Wir erweiterten diese Ergänzung noch durch Jahresabonnements zu 30 Hin- und Rückfahrten, für welche eine entsprechende Taxe zu bestimmen wir der Direktion überliessen.

Zugleich luden wir letztere ein, darauf hinzuwirken, dass die neue Kategorie von Abonnements auch auf den Gemeinschaftsbahnen zur Einführung gelange.

8. Betrieb.

1. Gemäss dem von uns laut vorjährigem Geschäftsbericht, Seite 9, aufgestellten Grundsatz, durch halbjährliche Abschlüsse den Kohlenbedarf, zunächst also denjenigen für das I. Semester 1900 zu decken, ermächtigten wir die Direktion im August 1899, von 5 verschiedenen Lieferanten folgende Quantitäten Kohlen zu beziehen, welche franko verzollt Basel den beigesetzten Kostenbetrag ergeben:

16,000	Tonnen	Saarkohlen	Fr.	401,360.—
22,000	„	Ruhrkohlen	„	571,182.50
9,000	„	Ruhrbriquettes	„	269,640.—
47,000	Tonnen		Fr.	1,242,182.50

2. Weil die Vereinigten Schweizerbahnen in ihrem Fahrplanentwurf für den Sommer 1899 den Zug 72 ca. 1 Stunde später legten als im vorangegangenen Sommer und die von der Nordostbahn gestellten Begehren, dass entweder die Vereinigten Schweizerbahnen den bezeichneten Zug früher nach Ziegelbrücke zu bringen haben oder die Nordostbahn ihren Zug 128 um cirka eine Stunde später von Ziegelbrücke ablassen dürfe, abgelehnt worden waren, sah sich unsere Verwaltung genötigt, neben dem Zug 128 (Ziegelbrücke ab 8^{22}) einen neuen Zug (132, Ziegelbrücke ab 9^{30}) einzuschalten, um den Anschluss des dem Verkehr von Chur, den rhätischen Linien, dem Vorarlberg und Rheinthal dienenden Zuges 72 mit dem um 10^{22} von Thalwil nach der Innerschweiz abgehenden Zuge No. 176 herzustellen.

3. Um die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Rheinlinie Basel-Konstanz gegenüber der badischen zu heben und die natürlichen Vorzüge, welche erstere wenigstens in ihrem obern Teil (Konstanz-Schaffhausen) in landschaftlicher Beziehung voraus hat, besser zur Geltung zu bringen, ermächtigten wir die Direktion, im Sommerfahrplan 1899 zwischen Konstanz und Schaffhausen die neuen Schnellzüge No. 370 (ab Konstanz 12^{12}) und 381 (ab Schaffhausen $7^{\underline{23}}$) einzulegen, zum Anschluss an die Schnellzüge 290 und 291 Zürich-Schaffhausen-Zürich.

Diese Schnellzugsverbindung wurde, nachdem sie sich als rentabel erwiesen hatte, für den Sommer 1900 auf die untere Strecke ausgedehnt, durch Einführung der neuen Züge 273 (ab Stein 2^{40}, an Winterthur 4^{19}) und 266 (ab Winterthur 11^{22}, an Basel 1^{30}).

Zugleich wurde für den Sommerdienst 1900 durch Einschaltung zweier Lokalzüge zwischen Winterthur und Bülach für Winterthur der Anschluss an die Schnellzüge Berlin-Zürich-Berlin via Stuttgart erzielt.

4. Betreffend die neuen Schnellzüge München-Romanshorn-Zürich und vice versa, zu deren Ausführung wir die Direktion mit Beschluss vom 31. Januar 1900 ermächtigt haben, verweisen wir auf den Bericht der Direktion, S. 37.

9. Bauwesen.

A. Neue Linien.

Für das Jahr 1899 wurde zum letzten Mal ein besonderes Baubudget für die neuen Linien erstellt, da es sich nur noch um wenige Abrechnungen aus Expropriations- und Bauverhältnissen handelt.

Das Budget weist folgende Zahlen auf:

Linien	Kostenvoranschlag Fr.	Approxim. Ausgabe bis Ende 1898 Fr.	Restkredit per Ende 1898 Fr.	Ausgabenbudget pro 1899 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	20,611,372	÷ 884,772	116,791
Etzwilen-Schaffhausen	4,532,000	4,713,384	÷ 181,384	—
Thalwil-Zug	12,071,900	13,053,167	÷ 981,267	170,300
Eglisau-Schaffhausen	5,846,180	6,247,279	÷ 401,099	195,000
Total	48,817,970	50,057,780	÷ 1,239,810	482,091

B. Alte Linien.

Der uns von der Direktion vorgelegte Voranschlag der Bauausgaben für die alten Linien wurde von uns in 5 Posten um 158,000 Franken erhöht, in einer Post um 21,000 Franken ermässigt. Mit diesen Änderungen stellten sich die Hauptziffern folgendermassen:

A. Baukonto der Nordostbahn.

I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.		
a) Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen	Fr.	1,303,000
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	„	277,800
c) Diverse Ergänzungsbauten	„	281,350
II. Rollmaterial	„	2,539,000
III. Mobiliar und Gerätschaften	„	106,200
IV. Nebengeschäfte	„	—
Summa Baukonto der Nordostbahn	Fr.	4,507,350
B. Baukonto der Bötzbergbahn } auf die Nordostbahn entfallende Hälfte .	„	23,100
„ Koblenz-Stein } auf die Nordostbahn entfallende Hälfte .	„	3,100
Gesamttotal	Fr.	4,533,550

Auf Grund einer Spezialvorlage genehmigten wir den Plan für ein neues Stationsgebäude in Bülach. Von mehreren uns vorgelegten Projekten gaben wir dem eines Massivbaues, der auf 130,000 Fr. veranschlagt war, den Vorzug.

10. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

1. Nachdem der Prozess gegen die Schweizerische Südostbahn betreffend Ersatz der finanziellen Einbusse, welche die Nordostbahn durch die ihr auferlegte Führung zweier Züge auf der Strecke Richterswil-Ziegelbrücke erlitt, von sehr geringem Erfolg gewesen war, verzichteten wir darauf, für

die Zeit nach dem 31. Mai 1893 den unserer Gesellschaft neuerdings erwachsenen Schaden einzuklagen. Unsere bezügliche Schlussnahme datiert aus dem März 1899, ist aber unter ausführlicher Darstellung des Rechtshandels von der Direktion schon in ihrem letztjährigen Berichte, Seite 14 u. f., erwähnt worden.

2. Durch einen von uns ratifizierten Nachtrag I zum Vertrag vom 5. November 1896 betreffend die Regelung der Konkurrenzverhältnisse im Personen- und Gepäckverkehr auf den verschiedenen Linien der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen wurde die Teilung der Einnahmen aus dem Verkehr zwischen Hinwil und Wezikon einerseits und Wallisellen, Oerlikon, Zürich-Hauptbahnhof und weiter anderseits zwischen den Routen über Effretikon und Uster geordnet.

3. Wir erteilten folgenden Vereinbarungen über Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken unsere Genehmigung:

a) Einem am 29. Dezember 1898 abgeschlossenen, vom 1. Juli 1896 bis 30. April 1903 geltenden II. Nachtrag zu den Verträgen mit der Tössthalbahn über Mitbenutzung des Bahnhofs Winterthur, sowie zwei damit zusammenhängenden Nachtragsverträgen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über Mitbenutzung der Bahnhöfe Winterthur und Rorschach vom 28. Dezember 1898. Über Veranlassung, Inhalt und Motive dieser neuen Vereinbarungen giebt der Geschäftsbericht der Direktion, S. 40 u. f., einlässlichen Aufschluss.

b) Einem bis zum 15. März 1894 rückwirkenden Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Mitbenutzung des Bahnhofs Rapperswil, vom 9. Januar 1899. Vgl. Bericht der Direktion S. 40.

c) Den vom 25. März 1899 datierten, im Geschäftsberichte der Direktion (S. 42) skizzierten Verträgen:

aa) Zwischen den Verwaltungen der Gotthardbahn, der durch die Centralbahn und Nordostbahn vertretenen Aargauischen Südbahn, der Arth-Rigibahn und der Schweizerischen Südostbahn über die Mitbenutzung des Bahnhofs Arth-Goldau.

bb) Zwischen der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn über die Mitbenutzung der Station Immensee und die Beordnung des Betriebs auf der Strecke Immensee-Arth-Goldau.

d) Drei am 16. Oktober 1899 mit den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen vereinbarten, namentlich eine Vereinfachung der Haftpflichtbestimmungen bezweckenden Nachträgen zu den Verträgen über Mitbenutzung der Bahnhöfe Konstanz, Singen und Schaffhausen. (Geschäftsbericht der Direktion, S. 42.)

e) Nachdem die neue Zufahrtslinie zum Bahnhof Luzern erstellt war, mussten im Sinne des 1894 zwischen den vier an diesem Bahnhof beteiligten Gesellschaften abgeschlossenen Hauptvertrages die Grenzen des gemeinschaftlichen Eigentums festgestellt und die Objekte, welche von den einzelnen Gesellschaften an die Zufahrtslinien-Gemeinschaft abgetreten worden sind, bewertet werden. Das geschah durch einen Nachtragsvertrag vom 22. September 1899. Daran schloss sich ein analoger, von uns im Januar 1900 genehmigter Nachtragsvertrag zwischen den drei Gesellschaften Centralbahn, Jura-Simplonbahn und Nordostbahn vom 5., 13. und 15. Dez. 1899.

II. Grundlagen und Umfang des Unternehmens.

Der Vollständigkeit wegen erinnern wir an dieser Stelle an die schon in unserm vorjährigen Berichte (Seite 13) erwähnten Verhandlungen über eine allfällige Beteiligung der Nordostbahn und Centralbahn bei einer schmalspurigen Wynenthalbahn (über die bezügliche Konferenz s. Geschäftsbericht der Direktion, Seite 26)

und über die Erhöhung und teilweise Einzahlung der Aktienbeteiligung der Nordostbahn bei der Nebenbahn Uerikon-Bauma, sowie an die bereits oben in Abschnitt 3 enthaltenen Mitteilungen über die Revision des Reglements für den Verwaltungsrat.

Um die von uns laut vorjährigem Direktionsbericht (Seite 76 u. f.) ins Auge gefasste Einstellung des Dampfbootbetriebes auf dem Zürichsee zu verhüten, erklärte sich ein die interessierten Ufergemeinden vertretendes Komitee bereit, den Gemeinden die Leistung einer jährlichen Subvention von 15,000 Fr. zu empfehlen, wenn die Nordostbahn sich verpflichte, den Betrieb noch fünf, eventuell wenigstens zwei Jahre fortzuführen, wobei kleinere Modifikationen nicht ausgeschlossen wären und insbesondere die Fahrtaxen für den Querverkehr etwas erhöht werden dürften.

Da das auf Grund einer solchen Abmachung zu Lasten der Nordostbahn verbleibende Defizit noch immer zu gross gewesen wäre (cirka 47,000 Fr.), knüpften wir an die Offerte, den Betrieb für zwei weitere Jahre gegen eine Subvention von je 15,000 Fr. aufrecht zu halten, die Bedingung, dass die regelmässigen Längsfahrten auf die Zeit vom 1. Juli bis 10. September beschränkt werden dürfen, Längsfahrten im übrigen nach bisheriger Übung nur an schönen Sonntagen und auf Bestellung hin ausgeführt zu werden brauchen und dass auch der Querverkehr reduziert, nämlich auf diejenige Zahl Fahrten eingeschränkt werden dürfe, die innerhalb der durch das Bundesgesetz über die Arbeitszeit gezogenen Grenzen mit einem Schiff und einem Personal ausgeführt werden können. Für den Fall, dass die Gemeinden wünschen würden, dass der Betrieb in bisherigem Umfang (mit zwei Schiffen) aufrecht erhalten werde, verlangten wir eine entsprechende Erhöhung der Subvention.

Die Direktion einigte sich mit den Gemeinden schliesslich auf die Bedienung des Querverkehrs mit zwei Schiffen und eine Subvention von 18,000 Fr. per Jahr, welche ungefähr die Hälfte des noch verbleibenden Betriebsdefizits darstellen. Wir nahmen von dieser Erledigung in zustimmendem Sinne Vormerk.

Der Rest von 3000 Fr., der durch die von den Gemeinden votierten Beiträge nicht gedeckt war, wurde vom Kanton Zürich übernommen.

Wir luden bei diesem Anlass die Direktion ein, mit der Bundesbehörde über die Frage in Unterhandlung zu treten, ob und unter welchen Bedingungen der Bund die Dampfschiffunternehmung auf dem Zürichsee auf den Zeitpunkt der Verstaatlichung der links- resp. rechtsufrigen Seebahn zu übernehmen geneigt wäre. Je nach dem Ergebnis dieser Unterhandlungen wird die Frage der Einstellung oder Fortführung des Dampfbootbetriebes bei späterem Anlass leichter als in vorliegendem Falle zu lösen sein.

12. Rückkauf.

Der Rekurs der Nordostbahn gegen die vom Bundesrate als massgebend erklärten Grundsätze für die Berechnung des konzessionsmässigen Reinertrages und Anlagekapitales wurde durch Urteil des Bundesgerichts vom 18./19. Juli 1899 entschieden. Über den Inhalt des Erkenntnisses giebt der vorstehende Bericht der Direktion (Seite 5 u. ff.) genauen Aufschluss.

Schon in unserm vorjährigen Berichte (Seite 14 u. f.) machten wir Ihnen Mitteilung von den mit der Bundesbehörde vereinbarten neuen Normen für die sektionsweise Berechnung des Reinertrages und

des Anlagekapitales. Nach diesen neuen Normen sind bisher die Rechnungen über die Jahre 1893 bis 1897 erstellt worden, — eine sehr umfangreiche, zeitraubende Arbeit.

Seinem am 22. Februar 1898 beschlossenen Programm gemäss hat der Bundesrat den Rückkauf der linksufrigen Zürichseebahn, und zwar der im Kanton Zürich gelegenen Strecke auf den 19. resp. 20. Juli 1904 und der auf Schwyzer-, Glarner- und St. Galler-Gebiet liegenden Strecken Richterswil-Ziegelbrücke-Näfels auf den 31. Januar resp. 1. Februar 1905 angekündigt.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 1. Juni 1900.

Namens des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

v. Salis.

Der Sekretär:

Hürlimann.

Auszug aus den Protokollen

der

im Jahr 1899 abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

A.

Ausserordentliche Generalversammlung vom 24. April 1899.

Stimmberechtigt: 579 Aktionäre als Vertreter von 72,140 Aktien.
Anwesend: 64 „ „ „ „ 39,199 „

Vorsitzender: Herr E. Isler, Vizepräsident des Verwaltungsrates.

I.

Der Vorsitzende widmet dem verstorbenen Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn *Guyer-Zeller,* einen warmen Nachruf. Zu dessen Ehren erheben sich die Anwesenden von ihren Sitzen.

II.

Die Generalversammlung,
auf den Antrag des Verwaltungsrates,
beschliesst:

Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, zu ihm geeignet scheinender Zeit ein neues Anleihen bis auf 15 Millionen Franken aufzunehmen und die Modalitäten desselben von sich aus festzusetzen.

III.

Die Generalversammlung
genehmigt

das vom Verwaltungsrate unterm 17. März 1899 aufgestellte Reglement betreffend die gemäss § 5 Abs. 4 der Gesellschaftsstatuten vom 27. Januar 1896 zu verteilenden Einnahmenüberschüsse.

Das Reglement lautet:

§ 1. Wenn aus dem gemäss § 5 der Gesellschaftstatuten vom 27. Januar 1896 sich ergebenden verfügbaren Reinertrag der Jahresrechnung nach Ausrichtung von 5 % Dividende an die Aktionäre noch weitere Einnahmenüberschüsse verbleiben, so wird aus diesen Überschüssen ein Betrag bis auf 10 % zu einem Fond für Förderung besonderer Eisenbahninteressen ausgeschieden und darüber spezielle Rechnung geführt.

§ 2. Über die Ausscheidung dieses Betrages innerhalb der statutarischen Grenzen verfügt der Verwaltungsrat auf Antrag der Direktion.

§ 3. Betreffend die Verwendung des ausgeschiedenen Betrages gelten zunächst folgende Grundsätze:

1. Bis zu 25 % desselben sind bestimmt zur Verabreichung von Stipendien an talentvolle und fleissige, über gute Zeugnisse sich ausweisende junge Leute, vorzugsweise an Söhne von Angestellten der Nordostbahn, welche eine Eisenbahnfachschule, bezw. Spezialkurse besuchen.
2. Bis zu 75 % können verwendet werden, um bedürftigen Angestellten der Nordostbahngesellschaft, bezw. Arbeitern, die, nicht der Pensions- und Hülfskasse angehörend, beim Austritt aus dem Dienste wegen Krankheit, Gebrechlichkeit oder Invalidität bis jetzt von Seite der Verwaltung keine Unterstützung genossen, finanzielle Hülfe zuzuwenden, deren Grösse sich nach der Anzahl der Dienstjahre bestimmt.

§ 4. Zur Ausrichtung dieser Stipendien, bezw. Unterstützungen wird eine fünfgliedrige Kommission bestellt, welcher die Präsidenten der Direktion und des Verwaltungsrates von Amtes wegen angehören. Drei Mitglieder werden vom Verwaltungsrate auf eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt.

§ 5. Im Falle einer Liquidation der Nordostbahn-Unternehmung entscheidet der Verwaltungsrat nach seinem Ermessen über die Verwendung des dannzumaligen Fonds-Bestandes.

IV.

An Stelle des dahingeschiedenen Herrn Ad. Guyer-Zeller wird für den Rest der mit Ende Juni 1900 ablaufenden Amtsdauer Herr Prof. Dr. *L. R. von Salis* in Bern zum Mitglied und zum Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt.

B.

Ordentliche Generalversammlung vom 24. Juni 1899.

Stimmberechtigt: 590 Aktionäre als Vertreter von 72,998 Aktien.
Anwesend: 51 „ „ „ „ 42,816 „

Präsidium: Herr Prof. Dr. v. Salis.

I.

Der Herr Vorsitzende verdankt das ihm durch den Wahlakt vom 24. April 1899 bewiesene Zutrauen und entwickelt seine Ansichten über verschiedene auf die Durchführung der Verstaatlichung bezügliche Fragen.

II.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag der Revisionskommission,
beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1898 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1898 werden unter Verdankung abgenommen.

III.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag des Verwaltungsrates,
beschliesst:

Der nach Einstellung einerseits des Übertrages von 1897 und anderseits der vom Bundesrate für das Jahr 1898 im Betrage von 885,000 Fr. verfügten provisorischen Mehr- resp. Ergänzungseinlage in den Erneuerungsfonds sich auf Fr. 3,748,293. 78 Cts. belaufende Reinertrag des Jahres 1898 wird in folgender Weise verwendet:

Ausrichtung der statutarischen Minimaldividende von 5 % an die 1033 Prioritätsaktien (25 Fr. per Aktie)	Fr. 25,825. —
Verteilung einer Dividende von 4½% (22½ Fr. per Aktie) an die 158,967 Stammaktien	„ 3,576,757. 50
Übertrag des Restes von . . . . . auf die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1899.	„ 145,711. 28
	Fr. 3,748,293. 78

IV.

Herr Ingenieur H. Studer wird auf sein aus Gesundheitsrücksichten gestelltes Gesuch unter Verdankung der geleisteten Dienste aus der Revisionskommission entlassen und an seine Stelle für den Rest der mit Ende Juni 1900 ablaufenden Amtsdauer Herr *Friedrich Looser,* Ingenieur in Zürich, gewählt.