

Bericht des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1888

Autor(en): **Stoll, G. / Hürlimann**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **36 (1888)**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730492>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bericht des Verwaltungsrathes

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

über

seine Geschäftsführung im Jahre 1888.



ZÜRICH

Druck von ORELL FÜSSELI & Co.

1889.

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit. !

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1888 Bericht zu erstatten.

1. Bestand der Direktion, des Verwaltungsrathes und der Revisionskommission.

Die zwei durch Todesfall erledigten Stellen zürcherischer Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden in Ihrer Generalversammlung vom 29. Juni mit den Herren Emil Streuli-Hüni in Horgen und Karl Fierz-Landis in Hottingen bei Zürich besetzt.

Die der Erneuerungswahl unterliegenden Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrathes, der Präsident des letztern und die Mitglieder der Revisionskommission wurden sämmtlich auf eine neue Amtsdauer wiedergewählt, mit der Ausnahme, dass Herr Direktor Speiser in Basel eine Wiederwahl zum Voraus ablehnte und seine Stelle auf unsern Antrag einstweilen offen gelassen wurde.

Leider haben wir Ihnen von mehreren Lücken Kenntniss zu geben, welche in dem Bestande unserer Gesellschaftsbehörden theils schon entstanden, theils angekündigt sind.

In Herrn Obergerichtspräsident Altwegg entriss der Tod unserem Kollegium ein Mitglied, das während eines vollen Dezenniums sich mit grossem Interesse den Aufgaben unserer Unternehmung gewidmet und ihr durch seinen juristischen Scharfsinn und sein reges Gerechtigkeitsgefühl wesentliche Dienste geleistet hat.

So erfreulich es einerseits war, dass eines unserer Mitglieder in die oberste Landesbehörde berufen wurde, mit so lebhaftem Bedauern sahen wir Herrn Bundesrath Hauser, der seit sechs Jahren den Regierungsrath des Kantons Zürich in unserem Kollegium vertreten hatte, aus diesem scheiden, da er in seltenem Masse die entschiedene Wahrung der Interessen des Staates mit grosser Loyalität zu vereinigen verstanden und durch einsichtsvollen Rath die Zwecke unserer Gesellschaft in erspriesslichster Weise gefördert hatte. — An seiner Statt wurde von der Regierung des Kantons Zürich Herr Regierungsrath Grob in unser Kollegium abgeordnet.

Schon vor einem Jahre hatte uns Herr Präsident Studer eröffnet, dass er von dem an die Annahme der letzten Wiederwahl geknüpften Vorbehalt, nach seinem Ermessen vor Ablauf der Amtsdauer aus der Direktion auszutreten, bald Gebrauch zu machen gedenke. Damals hat er sich durch uns bewegen lassen, die Ausführung seines Vorhabens noch zu verschieben. Nun hat er uns aber unlängst seinen bestimmten Entschluss angezeigt, bei der bevorstehenden Generalversammlung seine Entlassung zu verlangen. Wir bedauern diesen Rücktritt lebhaft und sprechen Herrn Studer für seine eminenten Verdienste um unsere Gesellschaft unsern tiefgefühlten Dank aus. Er hat ihr im kritischsten Zeitpunkt den Kredit seines Namens geliehen und während der elf schwierigsten Jahre ihres Bestehens an der Spitze der Direktion mit ausgezeichnetem praktischen Sinn und unermüdlicher Hingabe in hervorragender Weise mitgewirkt, durch weise Sparsamkeit und umsichtige Verwaltung unserer Unternehmung wieder zu ihrem jetzigen Gedeihen zu verhelfen.

Durch eine unglückliche Fügung wird gleichzeitig auch unserem eigenen Kollegium das Präsidium entrissen. Herr Dr. R ö m e r , seit 1875 Mitglied und seit 1883 Präsident des Verwaltungsrathes, wünscht von der nächsten Generalversammlung entlassen zu werden, weil er noch immer an den Folgen eines Schlaganfalles leidet, der ihn im Juni letzten Jahres betroffen. Auch ihm ist unsere Gesellschaft zu hohem Danke verpflichtet für die Bereitwilligkeit, mit welcher er seine grossen und vielseitigen Kräfte wie sein Ansehen in den Dienst unserer Unternehmung gestellt, für die ausserordentlich gewandte Art, wie er die Verhandlungen unserer Behörde und der Generalversammlungen geleitet, für den Geist der Milde, den er bei allen Anlässen zur Versöhnung etwa vorhandener Gegensätze bethätigt hat.

Unmittelbar vor dem Schlusse dieses Berichtes hat auch Herr Oberstl. Wild-Wirth, der seit 1878 als Mitglied des Verwaltungsrathes sich mit grossem Eifer der Interessen unserer Gesellschaft angenommen hat, zu unserem Bedauern erklärt, wegen starker Inanspruchnahme durch anderweitige Funktionen sein Mandat in Ihre Hände zurücklegen zu wollen.

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

Wir erledigten in 16 Sitzungen 106 Geschäfte. Dazu kamen 25 Präsidialverfügungen.

Die Kontrollkommission hielt 6, die Tarifkommission 4, die Budgetkommission 5, die Moratoriumskommission (jeweilen zusammen mit der Direktion) 12, zwei Spezialkommissionen 2 Sitzungen.

3. Organisation der Verwaltung.

Besoldungen und Entschädigungen. Personelles.

A. Verwaltungsrath.

Bei der statutarischen Erneuerungswahl bestätigten wir Herrn a. Direktor Stoll als Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes, Herrn Präsident Studer als Präsidenten der Direktion und Herrn Direktor Dr. E. Escher als Vizepräsidenten derselben.

B. Übrige Verwaltung.

Eine mit Rücksicht auf die beginnende Bauperiode aufgestellte neue Vertheilung der Direktionsgeschäfte ermächtigten wir die Direktion vorläufig von sich aus in Kraft zu setzen, in der Meinung, dass später eine definitive Organisation der Verwaltung unserer Genehmigung unterstellt werden solle.

Nachdem durch Beschlüsse der Bundesversammlung und des Bundesrathes festgestellt war, dass die Pläne für die rechtsufrige Zürichseebahn vor Ende Dezember 1888 eingereicht und die Bauarbeiten an derselben bis am 1. März 1889 begonnen, die übrigen Moratoriumslinien aber ebenfalls in ziemlich rascher Reihenfolge gebaut werden müssen, war die Nothwendigkeit der Organisation eines besonderen technischen Bureau für die Projektirung und Bauausführung der neuen Linien gegeben. Wir ermächtigten zu diesem Behufe die Direktion, an die Stelle eines Oberingenieurs für den Bahnbau Herrn Ingenieur Robert Moser in Riesbach zu berufen, genehmigten ein Gehaltsschema für die einzelnen Kategorien des technischen Personals und ertheilten in verschiedenen Malen der Direktion die Vollmacht, auf Grund dieses Schema einzelne Stellen von sich aus zu besetzen.

Die im Februar genehmigte Änderung der Statuten der Pensions- und Hilfskasse ist schon in unserem letztjährigen Geschäftsberichte besprochen.

Nicht minder sind in demselben (S. 15) die Anordnungen erwähnt, welche in Frage kamen, resp. getroffen wurden, einerseits um Missbräuchen betreffend die Stimmberechtigung in den Generalversammlungen entgegenzu-

wirken und anderseits um die Abstimmung in der zum Entscheide über die Fortexistenz der Gesellschaft berufenen Generalversammlung vom 25. Februar zu erleichtern.

In Verfolgung des vorhin angedeuteten Zweckes möglichster Verhütung von Missbräuchen beschlossen wir am 25. Mai d. J., dem Regulativ betreffend die Theilnahme an den Generalversammlungen folgende abgeänderte Fassung zu geben:

„Regulativ betreffend die Theilnahme an der Generalversammlung der Aktionäre.

Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
in Vollziehung von § 14, Schlusssatz, der Statuten vom 30. Juni 1884,

beschliesst:

Art. 1. Die Theilnahme an der Generalversammlung der Aktionäre ist nur solchen Personen gestattet, welche sich im Besitz einer von der Direktion ausgestellten Eintrittskarte befinden. Die Eintrittskarten lauten auf den Namen des Aktieninhabers. Sie dienen in der Versammlung als Stimmrechtsausweis und enthalten zu diesem Behufe die Angabe der Zahl der zur Vertretung angemeldeten Aktien, sowie der Stimmenzahl, zu welcher diese berechtigen.

Art. 2. Zum Zwecke der Erlangung einer Eintrittskarte haben die Aktionäre ihre Titel entweder wenigstens zwei Tage vor dem Versammlungstag bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Zürich oder wenigstens sechs Tage vor dem Versammlungstage bei denjenigen Firmen zu deponiren, welche jeweilen vor der Generalversammlung durch Publikation hiefür bezeichnet werden.

Die Aktien sind je mit einem Nummernverzeichnisse zu begleiten, wofür die Formulare bei den Depotstellen bezogen werden können. Für die hinterlegten Aktien erhalten die Deponenten gleichzeitig mit der Eintrittskarte eine Depotbescheinigung.

Art. 3. Aktionäre, welche in der Generalversammlung zu erscheinen verhindert sind, können ihr Stimmrecht andern Aktionären übertragen. Die Bevollmächtigung geschieht durch einfache Übergabe der Eintrittskarte. Zur Vertretung sind nur solche Aktionäre befugt, die sich im Besitz einer auf ihren eigenen Namen lautenden Eintrittskarte befinden.

Art. 4. Am Tage der Generalversammlung berechtigt die Eintrittskarte die in dieser genannte Person zur freien Fahrt nach Zürich auf dem ganzen von der Nordostbahn betriebenen Netze und auf der Aargauischen Südbahn mit allen vor Beginn der Generalversammlung in Zürich eintreffenden oder an solche anschliessenden Zügen, und zwar in II. und III. Wagenklasse, sowie auf den Zürichsee-Dampfbooten. In gleicher Weise berechtigt die Karte am Tage der Generalversammlung Nachmittags zur freien Rückfahrt von Zürich weg.

Art. 5. Innerhalb der nächsten acht Tage nach stattgehabter Generalversammlung sind die hinterlegten Aktien bei den Depotstellen gegen Rückgabe der Depotbescheinigung, auf welcher überdies der Rückempfang der Titel zu bestätigen ist, wieder in Empfang zu nehmen.

Art. 6. Die Kosten und die Gefahr des Transportes der Aktien nach und von den Depotstellen haben die Deponenten zu tragen. Dagegen haftet die Nordostbahn für die Depotstellen, wie wenn sie selbst die Aktien in Verwahrung bekommen hätte.“

Mit der neuen Vorschrift, dass zum Behuf des Ausweises die Aktien deponirt werden müssen, ist bei uns dasjenige Verfahren hergestellt, welches bei allen grösseren schweizerischen Eisenbahn-Gesellschaften besteht und auch von der Nordostbahn bei ihrer Statutenrevision von 1884 ausgesprochenemassen in Aussicht genommen worden ist. Selbstverständlich wird die damals von der Verwaltung zu Protokoll erklärte Zusage, dass die Aktien bei allen denjenigen Stellen, welche Eintrittskarten für die Generalversammlungen ausgeben, sollen deponirt werden können, ihre volle Erfüllung finden.

Wir glauben mit der vorgenommenen Änderung der vielfach praktizirten Übung, seinen Aktienbesitz fiktiv auf verschiedene Namen anzumelden und so eine grössere Stimmzahl als bei einheitlichem Ausweise sich zu verschaffen, einen Riegel zu schieben. Eine gründlichere Abhülfe wird indessen nur dadurch möglich sein, dass das in § 14 der Statuten realisirte System der abgestuften Stimmberechtigung verlassen und jeder Aktie einfach eine Stimme gegeben wird. Bloss dieses einen Punktes wegen wäre jedoch eine Statutenänderung nicht gerechtfertigt; wohl aber wird bei gegebenem andern Anlasse die hier besprochene Frage mit zu erwägen sein.

4. Rechnungswesen.

Ausübung der allgemeinen Kontrolle.

Die Eröffnungen des Bundesrathes betreffend die Rechnungen über das Jahr 1887 finden Sie im Anhang zu diesem Berichte*) abgedruckt.

Gegenüber dem in Ziffer 2 gestellten Begehren, dass die dem Baukonto belasteten Fr. 39,706. 42 für kontinuierliche Bremsen auf Betriebsrechnung hinübergenommen werden, hielten Sie gemäss unserem Antrage an der Verrechnung dieser Ausgabe auf Baukonto fest. Der Bundesrath zog die Streitfrage vor Bundesgericht und letzteres entschied sie mit Urtheil vom 29. Dezember 1888 zu unseren Gunsten, indem es in seinen Erwägungen ausführte, dass Kosten für Anschaffung von Betriebsmaterial nicht nur dann dem Baukonto belastet werden dürfen, wenn sie Neuanschaffungen von Lokomotiven, Wagen u. dgl. betreffen, sondern schlechthin dann, wenn sie eine wesentliche Verbesserung des Bestehenden im Interesse des Betriebes herbeiführen, dass nun aber diese Bedingung durch das Anbringen kontinuierlicher Bremsen erfüllt werde, indem dieselben die Betriebssicherheit erhöhen und eine erhebliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeit ermöglichen, also einen wesentlichen Einfluss auf die Eignung der Fahrzeuge zu ihrem bestimmungsgemässen Zwecke ausüben, ihre durchgängige Einführung auch erhebliche Kosten verursache.

Was die „Bemerkungen“ betrifft, welche der Bundesrath in Ziff. 3 seiner Zuschrift vom 25. Juni machte, so blieb bis zur letzten Generalversammlung nicht mehr genügend Zeit, um die für eine materielle Erledigung derselben nöthigen Anträge zu formuliren. Wir suchten daher bei Ihnen um die Vollmacht nach, sie von uns aus in gutfindender Weise zu erledigen, mit der Wirkung, dass unsere Schlussnahmen als solche der Generalversammlung zu gelten haben. In Folge eines aus dem Schoosse der Generalversammlung gestellten Antrages erhielt die Vollmacht den einschränkenden Zusatz: „Hiebei hat es die Meinung, dass jedenfalls die sub 3e der Zuschrift aufgestellte Forderung abzulehnen ist, soweit sie mit dem Schlussantrage der am 4. ds. der Bundesversammlung eingereichten Beschwerde in Widerspruch steht.“

Über die „Bemerkungen“ fand dann ein Schriftenwechsel statt, dessen Ergebnisse sich in folgende Mittheilungen zusammenfassen lassen:

ad 3 a. Nachdem der Bundesrath damit einverstanden war, dass die Abschreibung der Emissionskosten des 87 Millionen Anleihens auf drei Jahre vertheilt werde, und sein die künftige Buchung des Restes derselben betreffendes Begehren eine reine Formsache betraf, gegen welche wir nichts einzuwenden hatten, hätte eine weitere Erörterung der Frage, ob die Emissionskosten den Kursverlusten gleichzuachten oder zu den unter Abs. 2 von Art. 3 des Rechnungsgesetzes fallenden Ausgaben zu rechnen seien, keinen praktischen Zweck mehr gehabt, und ist mithin dieser Punkt als geordnet zu betrachten.

ad 3 b. Unser Vorschlag, in den Rechnungen über die Spezialfonds (Erneuerungs- und Versicherungsfond) nach dem Vorgang anderer Gesellschaften jeweilen die Bemerkung beizufügen: „Diesem Fond sind keine speziellen

*) Anlage III, S. 21 f.

Aktiven zugetheilt“, wurde vom Bundesrathe nicht als genügende Erfüllung seines Postulates anerkannt. Er verlangte, dass positive Auskunft darüber gegeben werde, ob und in welcher Weise, ob in Baar oder in Titeln diese Saldi zur Verfügung stehen oder ob und wiefern dieselben allenfalls auf die Anschaffung von Vorräthen für den Betrieb, auf die Erstellung fester Anlagen und Einrichtungen u. dgl. verwendet seien. Daraufhin wurde ihm unter ausführlicher Darlegung und Verwahrung unseres Rechtsstandpunktes erklärt, dass man der fraglichen Bemerkung die Fassung geben werde: „Der Betrag dieses Fonds ist unausgeschieden in den Aktiven der Bilanz enthalten“, es aber ablehnen müsse, für die Spezialfonds bestimmte Aktiven auszuscheiden und nachzuweisen.

ad 3 c. Wir erklärten uns bereit, unter den Aktiven der Bilanz die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern in folgender Weise als besondere Post aufzuführen:

„Anlagekosten (Ende 1887: Fr. 11,710,787. 44)

„Baureserve (Ende 1887: „ 289,212. 56)

Fr. 12,000,000. —“

und unter den Passiven die noch uneingelösten Obligationen mit Gewinnantheils-Berechtigung ebenfalls als besondere Post einzustellen.

Nach seitherigen Eröffnungen verlangt aber das Departement, dass die Baureserve ganz aus der Bilanz der Nordostbahn verschwinde. Der Entsprechung steht das Bedenken entgegen, dass eine solche Buchung ein unrichtiges Bild von der Partizipation der Nordostbahn an der Linie Zürich-Zug-Luzern geben und ein Widerspruch zwischen den Bilanzen der beiden Unternehmungen entstehen würde.

ad 3 d. In der Antwort an den Bundesrath verwies man auf die allgemeine Praxis nicht nur der schweizerischen, sondern auch der ausländischen Bahngesellschaften, wonach die einmal durch Beschluss der kompetenten Gesellschaftsorgane kreirten Anleihen mit Inhaber-Partialobligationen in ihrem vollen Umfang unter die Passiven und dagegen allfällig noch nicht ausgegebene oder in der Folge wieder eingelöste, nicht zur Kassation bestimmte Titel unter die Aktiven aufgenommen werden. Für das Publikum habe es Werth, den Umfang der einzelnen Emissionen und, wo die Titel mit Pfandreht versehen sind, namentlich auch den Umfang der hypothekarischen Belastung der Bahn sofort aus der Bilanz ersehen zu können. Für die Gesellschaft hinwieder biete es häufig Konvenienz, die Ausgabe der Titel nur successive zu bewerkstelligen oder in der Folge einen Theil der ausgegebenen zurückzukaufen, um sie gelegentlich wieder auszugeben.

Der Bundesrath nahm von diesen Ausführungen Vormerk, um sie bei der Erledigung der Frage, über welche die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen seien, in Betracht zu ziehen.

In Gewärtigung dieser ferneren Eröffnungen war von unserer Seite nichts weiter zu bemerken.

ad 3 e. Die Antwort unserer Verwaltung lautete:

„Bisher wurde mit Ihrer Gutheissung die successive Amortisation der sogenannten fiktiven Aktivposten in der Form vollzogen, dass der in den Aktiven der Bilanz erscheinende Konto „Zu amortisirende Verwendungen“ jeweilen um die Annuität von 1,040,000 Fr. vermindert wurde. Im Laufe der Jahre wird hiebei dieser Konto allmählig auf Null heruntersinken, während die für die Amortisationen verwendeten Quoten der jährlichen Reinerträge sich unter den wirklichen Aktiven in gleichem Betrage wieder finden werden.

„Soweit nun Ihr Begehren darauf sich richtet, dass im Buchungswege ein Amortisationsfond, ähnlich unserem Erneuerungs- und dem Versicherungsfond, erstellt werde, welchem die Annuitäten, abzüglich wirklicher Rückzahlungen, zugeschrieben würden, ist dasselbe lediglich formeller Natur; denn es kommt im Endergebniss auf das Gleiche heraus, ob auf der Aktivenseite der Bilanz der Konto „Zu amortisirende Verwendungen“ sich jedes Jahr um eine bestimmte Summe vermindert, oder ob auf der Passivenseite der Konto „Amortisationsfond“

jährlich um eine entsprechende Summe sich vermehrt. Wenn die Angelegenheit erst jetzt neu zu beordnen wäre, so könnte es uns ziemlich gleichgültig sein, die eine oder die andere Buchungsform zu adoptiren, obschon wir auch in diesem Falle die von uns bisher beobachtete für einfacher und verständlicher halten und also vorziehen würden.

„Nachdem nun aber bereits vier Annuitäten in jener Art gebucht worden sind, setzen wir Werth darauf, in gleicher Weise fortfahren zu dürfen. Denn jede Änderung im System der Rechnungsstellung erschwert das Verständniss und kann Anlass zu Irrthum geben; eine Umbuchung für die letzten vier Jahre hätte wesentliche Inkonvenienzen, und ohne diese Herstellung der Kontinuität könnte die Änderung der Buchung den angestrebten Zweck nur unvollkommen erfüllen.

„Nun glauben wir aber aus verschiedenen Kundgebungen, namentlich aus einer in Sachen des Finanzausweises unterm 30. vorigen Monats an uns gerichteten Zuschrift des h. Eisenbahndepartements schliessen zu müssen, dass Ihr Begehren noch einen materiellen Hintergrund habe, nämlich die Forderung in sich schliesse, die Amortisationsannuitäten dürfen entweder nur zur Schuldentilgung verwendet oder müssen, soweit sie nicht hiedurch absorbiert werden, in besondern Fonds angelegt werden, die erhalten bleiben müssen und namentlich nicht zum Bau neuer Linien verwendet werden dürfen. Sofern Ihr Begehren diese Tragweite hat, müssen wir dagegen mit aller Entschiedenheit Einsprache erheben.

„Ein solcher Anspruch lässt sich weder durch das Gesetz noch durch das Protokoll vom 8. April 1885 begründen.

„Das Gesetz über das Rechnungswesen der Bahngesellschaften verlangt mit Bezug auf die Abschreibung der zu amortisirenden Verwendungen weiter nichts, als dass die abzuschreibenden, also aus der Bilanz zu entfernenden Posten „aus den jährlichen Einnahmeüberschüssen ersetzt“ werden. Dieses „Ersetzen“ vollzieht sich in der Weise, dass vom Reinertrage ein entsprechender Betrag zurückbehalten, d. h. nicht unter die Aktionäre vertheilt wird. Etwas Weiteres ist zur Erfüllung des Gesetzes nicht erforderlich. Ob das inbehaltene Geld in der Folge zur Abbezahlung von Schulden verwendet wird, oder baar in der Kasse bleibt, oder zu Bauten oder Anschaffungen dient, ist hiefür gleichgültig; der „Ersatz“ ist und bleibt in allen diesen Fällen vollzogen.

„Dass auch Sie das Gesetz nicht anders auslegen, scheint uns Ihre Vereinbarung mit der Schweizerischen Centralbahn vom 7. April 1885 zu beweisen, wonach der letzteren ausdrücklich zugestanden ist, dass sie die Gelder nach ihrer Konvenienz, statt zur Schuldzahlung oder Anlegung eines Amortisationsfonds, zu irgend einer andern Vermehrung der Aktiven verwenden dürfe.

„Sofern aus dem Protokoll vom 8. April 1885 für die Nordostbahn eine weitergehende Verpflichtung abgeleitet werden will, können wir dies nicht anerkennen. Dasselbe lautet in Art. 4 Abs. 4: „Die Nordostbahn „verpflichtet sich, während dieser Zeit (24 Jahre) und zwar zum ersten Male auf Rechnung des Jahres 1884 „aus den Betriebseinnahmen jährlich die feste Summe von 1,040,000 Fr. oder nach ihrer Wahl 600,000 Fr. mit „Zuschlag von 4,5 0/0 der jeweiligen Summe der vorangegangenen Jahreszahlungen zur Abzahlung an ihre Obligationenschuld oder zur Bildung eines entsprechenden Amortisationsfonds zu verwenden.“

„Für's Erste fehlt es an jedem Anhaltspunkte, anzunehmen, dass die Nordostbahn sich hiedurch zu über das Gesetz hinausgehenden Leistungen verpflichten wollte. Sodann involvirt die Verpflichtung, einen „Amortisationsfond“ zu bilden, noch keineswegs die nunmehr behauptete weitere Verpflichtung, dass dessen Betrag als Schuldentilgungsfond verwendet werde; „Amortisationen“ gibt es nicht nur für die Tilgung von Schulden, sondern auch für die Tilgung von Aktivposten. Wir fassten den Schluss obenzitirter Protokollbestimmung von Anfang an nicht anders auf, als dass, falls die Nordostbahn es vorziehe, sie durch einen Amortisationsfond der vorstehend näher besprochenen Art den Betrag der erfolgten Amortisationen darstellen könne.

„Dass die Nordostbahn dem Protokoll nur diese Tragweite darlegte, dass sie das Protokoll nur in diesem Sinn genehmigte, und dass auch die Bundesbehörde hierüber in voller Klarheit sich befand, ergibt die der Unterzeichnung des Protokolls vom 8. April 1885 vorausgegangene Korrespondenz ganz unwiderleglich. Sie wollen dies dem nachfolgenden Auszuge entnehmen:

„1. Schreiben der Nordostbahn-Direktion an das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement, Eisenbahnabtheilung, vom 7. März 1885:

„Mit Ihrem Geehrten vom 27. vorigen Monats übermitteln Sie uns das Protokoll über die Verhandlungen vom 21. Februar betreffend Feststellung des Baukonto der Nordostbahn, das wir geprüft und im Wesentlichen richtig befunden haben. Bevor wir dasselbe unserm Verwaltungsrathe zur Genehmigung vorlegen, wäre uns jedoch erwünscht, auf dem Korrespondenzwege noch einige Erläuterungen, beziehungsweise Ihre Zustimmung zu unserer Auffassung der betreffenden Stellen zu vernehmen:

„1.

„2.

„3. Art. 4 Lemma 2 lässt der Nordostbahn die Wahl, die jährliche Amortisationsquote zur Abzahlung an ihre Obligationenschuld, oder zur Bildung eines entsprechenden Amortisationsfonds zu verwenden. Wir betrachten es als selbstverständlich, dass diese beiden Verwendungen auch nebeneinander bestehen können, so dass wir z. B. einen Theil der Quote für Rückzahlung der nach unserem Amortisationsplane ausgeloozten Obligationen und einen andern zur Bildung des Amortisationsfondes verwenden können und diesen letztern später wieder zur Rückzahlung von Obligationen oder zu **Bauten** in Anspruch nehmen dürften.

„4.

„2. Antwort des Post- und Eisenbahndepartements vom 9. März 1885:

„Die in Ihrem Schreiben vom 7. ds. Mts. gestellten Fragen beantworten wir folgendermassen:

„1.

„2.

„3. Wir verstehen die Ziffer 2 in Art. 4 mit Ihnen so, dass die beiden Verwendungen (Abzahlung an die Obligationenschuld oder Bildung eines Amortisationsfonds) neben einander bestehen können.“

„Allerdings ist die Bemerkung in Ziffer 3 unsers Schreibens vom 7. März 1885 in dem zustimmenden Antwortschreiben des Eisenbahndepartements nicht im ganzen Wortlaute reproduziert. Allein zunächst ist dadurch jedenfalls ausser allen Zweifel gestellt, in welchem Sinne die Nordostbahn in die Bestimmung betreffend allfällige Bildung eines Amortisationsfonds einwilligte, und sodann können wir nicht glauben, dass Ihrerseits aus dem erwähnten Umstande Konsequenzen zu Ungunsten der Nordostbahn sollten abgeleitet werden wollen. Wäre wirklich das Eisenbahndepartement damals mit unserer Auffassung nicht einverstanden gewesen, so hätte es nach den Regeln des bürgerlichen Lebens nicht stillschweigen dürfen, sondern uns dies kund thun sollen, damit unser Verwaltungsrath bei der erst nach Eingang seiner Antwort erfolgten Entschliessung über Annahme oder Ablehnung des Protokolls diese Thatsache hätte in Rechnung ziehen können.

„Wir fassen unsere Erklärung auf Ihre Bemerkung e in folgende Sätze zusammen:

„In erster Linie wünschen wir bei der bisherigen Verbuchung der Amortisationsannuitäten (Abschreibung der ganzen Amortisationsquote an dem Aktivposten „Zu amortisierende Verwendungen“) zu verbleiben.

„Eventuell sind wir, wenn Sie, den Wortlaut des Protokolls vom 8. April 1885 urgierend, auf Ihrem Begehren beharren sollten, bereit, vom Jahr 1888 an einen Amortisationsfond anzulegen, jedoch nur in dem Sinn, dass die Amortisationsannuitäten nach Abzug allfällig rückbezahlter und nicht durch neue Anleihen ersetzter Passivposten einem den Namen „Amortisationsfond“ führenden und in die Passiven einzustellenden Konto gutzuschreiben sind.

„Dagegen lehnen wir, weil jede gesetzliche oder vertragliche Verpflichtung hiezu mangelt, ab, die Amortisationsbeträge, auch wenn dieselben in einem Amortisationsfond untergebracht werden, zur Schuldentilgung zu verwenden, bezw. dieselben zwecks späterer Schuldentilgung in besonderen Werthtiteln auszuweisen. Wir wahren uns vielmehr das Recht, die durch die Amortisationen erübrigten Beträge nach Gutfinden speziell auch für Deckung unserer Baubedürfnisse zu verwenden.“

Der Bundesrath erwiederte hierauf:

„An der Forderung, dass von den Summen, welche laut dem Protokoll vom 8. April 1885 aus den Betriebs-Einnahmen zurückzulegen waren, derjenige Theil, der nicht zur Abzahlung an die Obligationenschuld verwendet worden ist, zur Bildung des vorgesehenen Amortisationsfonds verwendet werde, müssen wir festhalten. Nachdem aber anlässlich des Finanzausweises für die Moratoriumslinien anerkannt worden ist, dass bezüglich der bisher fällig gewordenen Amortisationsraten die Schuldentilgung durchgeführt sei, hat eine weitere Besprechung auch hier kein aktuelles Interesse, und es werden künftig entstehende Differenzen später auszutragen sein.“

Die Direktion hinwieder schloss gemäss unserem Auftrag die Verhandlungen über diesen Punkt mit folgenden Bemerkungen ab:

„Wir können es nur bedauern, dass der h. Bundesrath glaubt, von der Herbeiführung einer grundsätzlichen Lösung dieser Streitfrage z. Z. Umgang nehmen zu sollen. Für die Organe der Nordostbahn ist es von Werth, ein für alle Mal zu wissen, was bezüglich der Verwendung der Amortisationsquoten Rechtens ist.

„Wir glauben übrigens, mit den Ausführungen in unserm Schreiben vom 15. August überzeugend dargethan zu haben, dass die Nordostbahn sich von ihrem Rechte der freien Entschliessung hinsichtlich der Verwendung der Amortisations-Annuitäten nichts vergeben hat und werden darum auch bei künftiger Behandlung von Finanzfragen diese Annuitäten als verfügbare Mittel in Betracht ziehen.“

Bei Anlass der Genehmigung der soeben erwähnten Duplik beauftragten wir die Direktion zugleich, der Bundesversammlung einen Nachtrag zur Beschwerde vom 4. Juni einzureichen (s. Abschnitt 10).

Wir glaubten, die stattgehabten Verhandlungen über die „Bemerkungen“ des Bundesrathes zu den Rechnungen von 1887, namentlich über Postulat e, etwas ausführlicher darstellen zu sollen, um uns darüber auszuweisen, dass wir von Ihrer uns unterm 29. Juni ertheilten Vollmacht denIhren Intentionen entsprechenden Gebrauch gemacht haben.

Betreffend die Verhandlungen mit den Bundesbehörden über die Erstellung separater Ertragsberechnungen für die einzelnen Linien resp. die mit Bezug auf den Rückkauf zusammengehörenden Liniengruppen, verweisen wir auf den Geschäftsbericht der Direktion (S. 9—12) und fügen unsererseits nur bei, dass wir die Direktion in Verbindung mit der Moratoriumskommission ermächtigten, die Abordnung für die mündlichen Verhandlungen mit dem Bundesrathe zu bezeichnen und ihre Instruktion festzustellen, alles in der Meinung, dass allfällige, Konzessionsänderungen involvirende Abmachungen Ihrer Genehmigung bedürfen.

Nach diesen Mittheilungen über die Beziehungen zum Bunde zu den innern Angelegenheiten zurückkehrend, notiren wir, dass wir für unsern Theil die das Jahr 1887 umfassenden Rechnungen der Bötzbbergbahn und der Aargauischen Südbahn abnahmen.

Über die Differenzen zwischen dem von uns genehmigten Voranschlag der Betriebsrechnung für 1888 und der Rechnung gibt die nachstehende Tabelle Auskunft:

| Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1888. | Die Rechnung ergibt + als der Voranschlag in Aussicht nahm: | | | |
|---|---|-------------------------|-------------|--|
| | Fr. | Fr. | Fr. | ^{0/0} d. Budget- satzes |
| Einnahmen. | | | | + - |
| I. Ertrag des Personentransportes | + 185,733 | | | 3.52 |
| II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes | + 895,726 | | | 10.79 |
| III. Verschiedene Einnahmen | . | + 1,081,459 + 63,490 | | 7.96 7.16 |
| | | | + 1,144,949 | 7.91 |
| Ausgaben. | | | | |
| I. Allgemeine Verwaltung: | | | | |
| A. Personal | - 19,631 | | | 4.72 |
| B. Sonstige Ausgaben | + 7,189 | | | 10.22 |
| II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn: | | - 12,442 | | 2.56 |
| A. Personal | - 10,712 | | | 1.32 |
| B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen: | | | | |
| a) Unterhalt der Bahnanlagen | + 46,016 | | | 7.67 |
| b) Erneuerung des Oberbaues | - 179,419 | | | 24.50 |
| C. Sonstige Ausgaben | - 10,080 | | | 19.51 |
| III. Expeditionsdienst: | | - 154,195 | | 7.08 |
| A. Personal | + 79,695 | | | 2.84 |
| B. Sonstige Ausgaben | + 652 | | | 0.21 |
| IV. Fahrdienst: | | + 80,347 | | 2.57 |
| A. Personal | + 1,079 | | | 0.12 |
| B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen | + 83,273 | | | 8.86 |
| C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials: | | | | |
| a) Unterhalt | + 80 | | | 0.01 |
| b) Erneuerung | - 27,261 | | | 8.04 |
| D. Sonstige Ausgaben | - 1,536 | | | 9.71 |
| V. Verschiedene Ausgaben: | | + 55,635 | | 1.81 |
| A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse) | + 116,937 | | | 16.77 |
| B. Verlust an Hilfsgeschäften | - | | | - |
| C. Sonstige Ausgaben | + 106,042 | | | 33.06 |
| | | + 222,979 | | 21.90 |
| Total der Ausgaben | | + 192,324 | | 1.94 |
| Hievon ab: Entschädigungen für die Besorgung des Betriebsdienstes auf andern Linien | | + 159,942 | | 7.84 |
| Netto-Ausgaben | | . | + 32,382 | 0.41 |
| Überschuss der Betriebseinnahmen | | . | + 1,112,567 | 16.81 |

5. Verwendung des Reinertrages.

Unser Antrag, aus dem auf Fr. 1,802,533. 35 sich belaufenden Reinertrage des Jahres 1887 eine Dividende von 6 0/0 an die Prioritätsaktien, eine solche von 2 0/0 an die Stammaktien auszurichten und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen, wurde von Ihnen gutgeheissen.

6. Finanzwesen.

Nachdem die Verhandlungen über Abtretung der Nordostbahnunternehmung an den Bund abgebrochen worden waren und der Bundesrath die auf eine Erhöhung des Aktienkapitals gerichtete Statutenänderung genehmigt und zugleich erklärt hatte, dass er die Dividendensperre aufheben werde, sobald der Ausweis über die Erhöhung des Aktienkapitals im Sinne der revidirten Statuten geleistet sein werde (zweiter Spezialbericht der Direktion vom 1. Juni 1888, S. 21—24), wurde zum Zwecke dieses Ausweises der am 24. November 1887 mit einem Bankkonsortium abgeschlossene Vertrag über Sicherstellung der Emission von 44,000 neuen Prioritätsaktien mit den durch die veränderten Verhältnisse gebotenen Modifikationen wiederhergestellt (ebendas., S. 25 f.).

Da der revidirte § 3 der Statuten nicht nur von 44,000, sondern von 52,000 neuen Prioritätsaktien sprach, wovon 8000 zur Ausrichtung der rückständigen Dividenden der alten Prioritätsaktien bestimmt waren und die Inhaber der letzteren nicht gezwungen werden konnten, sich ihre Dividenden in Aktien, statt in baar ausrichten zu lassen, so musste, um den Nachweis über die Erfüllung der für die Aufhebung der Sperre gestellten Bedingung unanfechtbar leisten zu können, auch noch die Emission der 8000 weitem Prioritätsaktien gesichert werden. Es geschah das durch eine Übereinkunft mit der Schweizerischen Kreditanstalt, durch welche diese gegen eine Provision von 8000 Fr. sich verpflichtete, denjenigen Prioritätsaktionären, welche sich nicht binnen kurzer Frist gegenüber der Nordostbahn bereit erklären würden, die ihnen zu gut kommenden Dividenden in neuen Prioritätsaktien zu beziehen, die Coupons gegen Baarzahlung ihres vollen Werthes abzukaufen und von der Nordostbahn die nicht bei ihr bezogenen Prioritätsaktien gegen Baarzahlung von je 550 Fr. zu übernehmen.

Über die Durchführung und das Resultat der Emission verweisen wir auf den Geschäftsbericht der Direktion (S. 21 f.).

Wie wir im vorjährigen Berichte auseinandersetzen, wurde in der Aussicht der im obenerwähnten Garantievertrage bedungenen Einzahlungen auf die neuen Prioritätsaktien das 4 0/0-Anleihen von 7,100,000 Fr. vom 1. Oktober 1860 auf den 31. Mai 1888 gekündigt. Als dann wegen der Rückkaufunterhandlungen der Vertrag seine Erfüllung nicht fand und der Bundesrath eine Anfrage, ob er nicht die Rückzahlung des gekündigten Anleihens übernehmen wolle, verneinend beantwortet hatte (Spezialbericht der Direktion vom 10. Februar 1888, S. 52 f.), erwies sich die Konversion des gekündigten Anleihens als nöthig. Immerhin war man sicher, wenigstens einen Theil aus eigenen Mitteln zurückzahlen zu können; daher wurde die Konversion zu einem Kurse (102¹/₂ 0/0) angeboten, welcher erwarten liess, dass von derselben nicht in vollem Umfang Gebrauch gemacht würde. (Geschäftsbericht der Direktion, S. 20).

Um den Geldern, welche hauptsächlich aus den Einzahlungen auf die neuen Prioritätsaktien gemäss dem wiederhergestellten Garantievertrag und aus der Subvention des rechten Zürichseeufers herfiessen sollten, zeitweilig eine günstigere Verwendung zu geben, wurde auf Ende Februar 1889 das letzte der alten Anleihen, dasjenige von 5 Millionen vom 1. Juni 1862, gekündigt, unter dem Vorbehalte, den Inhabern später eine Konversionsofferte zu machen. Dies geschah dann zum Kurse von 103 0/0. (Geschäftsbericht der Direktion, S. 24 f.).

7. Tarifwesen.

Über die Schritte, welche die Direktion in unserem Auftrage gegen den Bundesrathsbeschluss vom 20. Juni 1887 betreffend die Dampfbootkonzessionen that, verweisen wir auf den vorjährigen Bericht der Direktion (S. 4), und fügen bei, dass die Bundesversammlung laut Schlussnahme vom 11. April d. J. nicht auf die Beschwerde der Nordostbahn eingetreten ist, immerhin aber den Bundesrath eingeladen hat, darüber Bericht und Antrag einzubringen, „ob nicht ein Gesetz über den Dampfschiffbetrieb, sowie über die Rechtsverhältnisse des Personen- und Gütertransportes zu erlassen sei.“

Ebenso betreffend die Verhandlungen über den Bundesrathsbeschluss vom 25. Juni 1888, durch welchen die den schweizerischen Eisenbahngesellschaften unterm 20. Oktober 1885 vom Bundesrathe gegen Gegenkonzessionen ertheilte Bewilligung zur Erhebung von Einschreibgebühren auf den Gepäck- und Viehsendungen einseitig aufgehoben und ihnen ferner eine Ermässigung der Expeditionsgebühren vorgeschrieben wurde (Geschäftsbericht der Direktion pro 1888, S. 12 f.).

Nachdem im Jahre 1884 der Tarif des Lagerhauses Romanshorn wegen des starken Rückganges seines Verkehrs und im Hinblick auf die durch Eröffnung der Arlbergbahn in Aussicht stehende Konkurrenz namhaft reduziert worden war, seither aber die Situation in verschiedenen Richtungen sich abgeklärt und wesentlich verändert hatte, haben wir, um eine bessere Verzinsung des auf das Lagerhaus verwendeten Kapitals zu erzielen, die Direktion ermächtigt, den Tarif wieder einigermassen zu erhöhen.

8. Bauwesen.

Das Baubudget pro 1888 wies folgende Zahlen auf:

A. Baukonto der Nordostbahn:

| | Rest früherer Kredite <i>Fr.</i> | Neues Budget <i>Fr.</i> | Total <i>Fr.</i> |
|---|--|-------------------------------|---------------------|
| a) Bahnanlage und feste Einrichtungen | 588,823 | 333,696 | 922,519 |
| b) Rollmaterial | 146,695 | 363,500 | 510,195 |
| c) Mobiliar und Geräthschaften | — | 13,000 | 13,000 |
| d) Nebengeschäfte | — | — | — |
| e) Unvorhergesehenes | — | 25,000 | 25,000 |
| | <u>735,518</u> | <u>735,196</u> | <u>1,470,714</u> |
| Hievon ab: Abschreibungen zu Lasten des Erneuerungsfonds und anderer Konti | — | 235,918 | 235,918 |
| | <u>735,518</u> | <u>499,278</u> | <u>1,234,796</u> |
| B. Baukonto Zürich-Zug-Luzern | 10,500 | 41,600 | 52,100 |
| C. „ Bötzbahn | 21,500 | — | 21,500 |
| Gesammttotal | <u>767,518</u> | <u>540,878</u> | <u>1,308,396</u> |

Aus dem neuen Budget heben wir folgende bedeutendere Einzelposten hervor:

- ad A. a: Fr. 47,000 für Erstellung eines Stationsgebäudes und Geleiseergänzungen in Effretikon.
 „ 18,800 „ Erstellung einer Passerelle über den Bahnhof Zürich auf dem linken Sihlfufer

| | | |
|-----------------|------------|---|
| | Fr. 27,800 | für Erstellung eines durchgehenden Gütergeleises und Vergrößerung des Stationsgebäudes in Marthalen. |
| | „ 32,500 | „ Erstellung von fünf neuen Wärterwohnhäusern, wodurch in der Regel eine Reduktion des Wärterpersonals ermöglicht wird. |
| <i>ad A. b:</i> | „ 220,000 | „ Anschaffung von vier neuen Güterzugslokomotiven. |
| | „ 110,500 | „ Anschaffung von 20 gedeckten Normal- und 10 offenen Spezialgüterwagen. |
| | „ 25,000 | „ Anschaffung weiterer kontinuierlicher Bremsen. |

Auf Grund von Spezialvorlagen erteilten wir der Direktion überdies einen Kredit von 330,000 Fr., um zum Ersatz für ausrangirte Lokomotiven sechs Stück schwere Personenzugslokomotiven anzuschaffen, welche den gesteigerten Anforderungen an den Traktionsdienst genügen sollen, und ermächtigten wir sie ferner, sich vertraglich den Bedarf an Schienen (durchwegs aus Flusstahl) für die Jahre 1889—1893 zu sichern. Dieser Bedarf beläuft sich für Erneuerung des Oberbaues alter Linien (102 km) und für den Bau der Moratoriumslinien, excl. Thalweil-Zug (84,4 km) auf ca. 16,000 Tonnen nach Normalprofil V und ca. 1100 Tonnen Schienen nach dem für Nebenlinien dienenden Profil. Die Lieferung wurde dem Eisenwerk Friedrich Krupp in Essen vergeben und zwar zu einem, früheren Vertragsabschlüssen gegenüber, billigen Preise. Die Ablieferung und Bezahlung hat in vertraglich festgesetzten Terminen zu geschehen, welche wir nach dem muthmasslichen Bedürfniss bestimmten.

Im Berichtsjahre wurden uns die Tracépläne für die Strecke der rechtsufrigen Seebahn von der Station Tiefenbrunnen bis zur Gemeindegrenze Unterstrass-Wipkingen beim städtischen Wasserwerk im Letten zur Genehmigung vorgelegt. Es wäre allerdings wünschbar gewesen, dass das untere Stück zugleich hätte behandelt werden können. Allein die Einführung in den Bahnhof Zürich bietet grössere Schwierigkeiten dar, so dass bis zu dem von den Bundesbehörden gesetzten Termine eine Lösung dieser Frage nicht möglich war. Daher musste das genannte Zwischenstück herausgegriffen werden, welches, weil es weitaus die längste Bauzeit erfordert, zuerst in Arbeit genommen werden muss. Durch das von uns genehmigte Tracé werden allerdings einige der Projekte, welche für diese Einführung bearbeitet worden sind, ausgeschlossen, allein nur solche, die wegen sonstiger Nachteile von vornherein ausser Betracht fallen mussten.

Das neue Tracé stimmt von Tiefenbrunnen bis Stadelhofen ziemlich genau mit demjenigen von 1876 überein: von letzterem Punkte an musste es dagegen eine andere Richtung einschlagen, weil das alte Tracé sechs der neuen Häuser an der Rämistrasse berührt und eine hohe Stützmauer gefährdet, also eine unverhältnissmässig theure Expropriation nöthig gemacht hätte. Indem der Zürcher Tunnel gleich bei der Station Stadelhofen mit einer Kurve von 270 Meter Radius rechts abbiegt, kann er unter Vermeidung von Gebäuden fast überall unter öffentlichem Grunde hindurchgeführt werden.

9. Verträge mit anderen Verkehrsanstalten.

Der im Anfang des Berichtsjahres abgeschlossene und von uns ratifizierte Vertrag, durch welchen die im Personen- und Gepäckverkehr bestehenden Konkurrenzverhältnisse mit den Vereinigten Schweizerbahnen neu geordnet wurden, ist schon in unserem vorjährigen Berichte erwähnt und kurz charakterisirt worden.

Die Gesellschaft der Bischofszellerbahn hatte sich durch Vertrag vom 22. Juni 1876 verpflichtet, für die Mitbenutzung der Station Gossau den Vereinigten Schweizerbahnen die Hälfte des auf die gemeinsam benutzten Theile verwendeten Anlagekapitals zu 5 0/0 zu verzinsen und die Hälfte der Unterhaltungs- und Betriebskosten dieser näm-

lichen Objekte zu tragen. Der Vertrag ging bei Erwerbung der Bischofszellerbahn auf unsere Gesellschaft über. Wir beauftragten die Direktion, denselben auf Ende 1889 zu kündigen, weil er im Vergleiche mit den Grundsätzen, nach welchen für Mitbenutzung von Stationen in der Regel Entschädigung geleistet wird (nach Verhältniss der ein- und auslaufenden Wagenachsen) sich für die Nordostbahn als allzu ungünstig herausstellte.

10. Grundlagen und Umfang der Unternehmung. Moratoriums- und Rückkaufsangelegenheit.

In den vorjährigen Berichten ist bereits vorgehend ein Theil der unter diesen Abschnitt gehörenden Vorgänge dargestellt worden:

Das Kaufsanbieten des Bundesrathes (Spezialbericht der Direktion vom 10. Februar 1888, S. 50—52; unser Bericht, S. 14).

Unsere Anträge an die Generalversammlung vom 25. Februar (zweiter Spezialbericht der Direktion vom 1. Juni 1888, S. 3—12; unser Bericht, S. 15).

Die zu Händen der Generalversammlung eingelangten Rechtsverwahrungen (zweiter Spezialbericht S. 13—17).

Die Verhandlungen der Generalversammlung vom 25. Februar (unser Bericht, S. 15—17; zweiter Spezialbericht der Direktion, S. 17 f.; Anhang zum gegenwärtigen Berichte).

Der Abbruch der Verhandlungen über die Abtretung der Nordostbahn an den Bund (zweiter Spezialbericht S. 19—22).

Nach mehrfach wiederholter Erinnerung (Spezialbericht, S. 47, 48, 52; zweiter Spezialbericht, S. 19 und 20) wurde endlich am 13. April vom Bundesrathe die von unserer Generalversammlung unterm 29. Dezember 1887 beschlossene Statutenänderung betreffend Erhöhung des Aktienkapitals genehmigt und die Aufhebung der Dividendensperre eventuell zugesichert (zweiter Spezialbericht, S. 22—24).

Dem Dispositiv dieses Beschlusses waren freilich Ausführungen vorausgeschickt, welche nicht stillschweigend hingenommen werden konnten. Wenn darin die Ansicht entwickelt war, dass die Moratoriumslinien, weil unrentabel nicht geeignet seien, die Aktiven der Bilanz zu vermehren, dass sie nicht aus entlehntem Geld gebaut und dass auch die aus den Amortisations-Annuitäten angesammelten Mittel nicht auf ihren Bau verwendet werden dürfen, so mussten wir darin einen neuen Versuch erblicken, unsere Gesellschaft fernerhin ausser das gemeine Recht zu stellen, und die Gefahr erkennen, dass später zur Erfüllung der Bauverpflichtungen abermals die Reinerträge in Anspruch, resp. in Beschlag genommen werden könnten. Wir liessen daher durch die Direktion diese Ausführungen zunächst mit einer Verwahrung beantworten (zweiter Spezialbericht, S. 24) und nahmen im Weitern in Aussicht, bei der Bundesversammlung gegen das vom Bundesrathe in der Moratoriumsangelegenheit vorgeschlagene Verfahren zu reagiren. Als dann die nämlichen Anschauungen in der Botschaft des Bundesrathes betreffend die Fristerstreckung für die rechtsufrige Zürichseebahn vom 25. Mai wiederkehrten, beauftragten wir die Direktion, ungesäumt Beschwerde einzureichen. Es geschah dies vermittelst Eingabe vom 4. Juni, welche mit dem Gesuche schloss:

„Die h. Bundesversammlung wolle aussprechen

„1. Der h. Bundesrath sei nicht berechtigt, zum Zweck der Sicherung der Mittel für den Bau der sog. Moratoriumslinien das Vermögen oder die Reinerträge der Nordostbahn mit Beschlag zu belegen.

„2. Der h. Bundesrath sei nicht berechtigt, Anleihen, schon vorhandene verfügbare Mittel und die während der Bauzeit sich ansammelnden Amortisationsquoten als zur Leistung des Finanzausweises für den Bau der Moratoriumslinien nicht tauglich zu erklären.“

Nachdem der Ständerath am 26. Juni den Rekurs dem Bundesrathe zur Vernehmlassung überwiesen, letzterer unterm 3. Dezember seinen Bericht abgegeben und unsere Direktion durch Eingabe vom 12. gl. M. auf denselben repliziert hatte, beschlossen die eidg. Rätthe unterm 15./20. Dezember, „auf die Beschwerde, weil gegenstandslos nicht einzutreten.“ Sie gingen dabei von der Ansicht aus, dass nur gegen Dispositive, nicht auch gegen Motive von Beschlüssen Rechtsmittel zulässig seien, und dass, nachdem die Statutenänderung genehmigt, die Dividenden-sperre aufgehoben, die Reihenfolge der Moratoriumslinien bestimmt und der Finanzausweis für dieselben abgenommen, sei, kein Streit mehr über einen konkreten Fall obwalte.

Die gleiche Meinungsverschiedenheit, welche über die Natur der Kapitalamortisation zwischen dem Bundesrathe und unserer Verwaltung laut vorstehenden und den in Abschnitt 4 gemachten Mittheilungen entstanden war, trat auch bei den Verhandlungen über den Finanzausweis für die neuen Linien wieder zu Tage. Wir beanspruchten das Recht, für alle Anleihebeträge, welche seit 1883 abbezahlt worden waren, behufs Beschaffung der Baugelder neue Anleihen auszugeben, während der Bundesrath solche nur so weit bewilligen wollte, als jene abbezahlten Beträge die verfallenen Amortisationsannuitäten übersteigen, und dabei überdies auf die das Dividendenverbot begründenden Motive seines Beschlusses vom 23. Juni 1887 verwies. Die Streitfrage bekam keine Aktualität, indem der Betrag, welcher nach unserem Finanzausweis (s. Geschäftsbericht der Direktion, S. 5 f.) noch durch Anleihen zu decken war, unter der vom Bundesrathe gezogenen Grenze blieb. So konnten wir uns vorläufig darauf beschränken, unter Vorbehalt der uns zustehenden Rechtsmittel das Recht unserer Gesellschaft auf freie Entschliessung hinsichtlich der Art der Beschaffung der Baumittel auf's neue ausdrücklich zu verwahren.

Das Rechtsmittel, das wir gemäss unserem vorstehenden Vorbehalt gegen die vom Bundesrathe neuerdings aufgestellten Grundsätze anwandten, war der vorhin erwähnte Rekursnachtrag vom 12. Dezember.

Mit Bezug auf das Verhältniss zu den einzelnen Moratoriums-Unternehmungen erlauben wir uns auf den Bericht der Direktion (S. 4—9) zu verweisen.

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

Zürich, den 1. Juni 1889.

Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Der Vize-Präsident:

G. Stoll.

Der Sekretär:

Dr. Hürlimann.

Anhang.

Auszug aus den Protokollen

der

im Jahre 1888 abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

A.

Ausserordentliche Generalversammlung vom 25. Februar 1888.

Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 84,670 Aktien mit 5667 Stimmen.

Im Verlaufe derselben: 86,431 „ „ 5756 „

Zur Beurkundung der Schlussnahme ist Herr U. Karrer, Notar der Stadt Zürich, zugezogen worden.

I.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
nach Kenntnissnahme von einem Schreiben des hohen Bundesrathes vom 18. Januar a. c.,
mit welchem derselbe Namens des Bundes ein Kaufsanerbieten für die gesammte Nordostbahn-Unternehmung macht,

beschliesst:

Das Kaufsanerbieten des hohen Bundesrathes vom 18. Januar a. c.*) wird unter folgenden Bedingungen angenommen:

1. Die Nordostbahngesellschaft soll nicht verpflichtet sein, die jetzigen Direktoren mit der Liquidation zu beauftragen, sondern über die Wahl der Liquidatoren freie Hand behalten.

Einer der Liquidatoren wird vom hohen Bundesrathe gewählt.

2. Der hohe Bundesrath verpflichtet sich, drei Monate nach Perfektwerden des Vertrages den einzelnen Aktieninhabern ihre Aktien jederzeit auf Verlangen abzunehmen und dafür den in Art. 2 vorgesehenen Gegenwerth in Bundesobligationen zu verabfolgen.

Der hohe Bundesrath verpflichtet sich ferner, drei Monate nach Perfektwerden des Vertrages die Coupons für die in Art. 3 bezeichneten Dividenden den Inhabern auf Verlangen abzunehmen und dafür den Gegenwerth von

*) Vide Anlage I (Seite 19 f.).

236 Fr. minus 42 Fr., die in Art. 2 laut beigefügter Tabelle*) verrechnet sind, mit 194 Fr. Werth Ende 1888 zu vergüten.

3. Die Dividendensperre wird vor dem 12. März ds. J. definitiv vom hohen Bundesrath aufgehoben.

II.

Die Generalversammlung auf den Antrag des Verwaltungsrathes,
beschliesst:

Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, der im „Protokolle“**) niedergelegten Vereinbarung, mit Wirkung vom Tage der bezüglichen Mittheilung an den Bundesrath an, die Genehmigung zu ertheilen.

*) Berechnung des Guthabens der Prioritätsaktien.

a) Im Falle des Rückkaufs.

| | | |
|--|-----------------|---------|
| 1. Noch nicht bezahlte Dividenden pro 1880, 1881, 1882, 1883 nebst Zinsen hierauf vom 1. Juli 1881 bis 31. Dezember 1886 | Fr. 134 | |
| 2. Dividende pro 1886 | „ 30 | |
| 3. „ „ 1887 | „ 30 | |
| 4. 3 1/2 0/0 Obligationenzins von 600 Fr. pro 1887 | „ 21 | } 42 |
| 5. 3 1/2 0/0 „ „ 600 „ „ 1888 | „ 21 | |
| | Total Ende 1888 | Fr. 236 |

b) Beim Fortbestehen der Gesellschaft:

| | |
|--|-----------|
| 1. Uneingelöste Dividenden-Coupons pro 1880, 1881, 1882, 1883 sammt Zins davon bis Ende 1886 | Fr. 134.— |
| 2. Zins von 134 Fr. à 3 1/2 0/0 für die Jahre 1887/1888 | „ 9.38 |
| 3. Dividende pro 1886 30 Fr. sammt Zins davon à 3 1/2 0/0 für die Jahre 1887 und 1888 | „ 32.10 |
| 4. Dividende pro 1887 30 Fr. sammt Zins davon à 3 1/2 0/0 für das Jahr 1888 | „ 31.05 |
| 5. Dividende pro 1888 | „ 30.— |

| | |
|---------------------------|------------------|
| | Fr. 236.53 |
| minus (vide a) | „ 42.— |
| Bleiben laut Zusatzantrag | Fr. 194.— |
| | Werth Ende 1888. |

**) Vide Anlage II (Seite 21).

B.

Ordentliche Generalversammlung vom 29. Juni 1888.

Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 23,771 Aktien mit 1124 Stimmen.

Im Verlaufe derselben: 28,499 „ „ 1313 „

I.

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

beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1887 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung ertheilt.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes pro 1887 werden unter Verdankung abgenommen.

II.

Die Generalversammlung,

nach Einsicht einer unterm 25. ds. an die Direktion gerichteten Zuschrift des hohen Bundesrathes*), nach Anhörung des Berichtes und Antrages des Verwaltungsrathes,

beschliesst:

1. Von Ziffer 1 des bundesrätlichen Schreibens, die Aufhebung des Beschlusses vom 6. Juni 1887 (Dividendensperre) enthaltend, wird Vormerk genommen.

2. Gegenüber dem Verlangen des Bundesrathes in Ziffer 2, dass die dem Baukonto belasteten Fr. 39,706. 42 für kontinuierliche Bremsen auf Betriebsrechnung genommen werden, hält die Generalversammlung an der Verrechnung dieser Ausgabe auf Baukonto fest.

3. Bezüglich der in Ziffer 3 der Zuschrift enthaltenen Bemerkungen wird dem Verwaltungsrathe Vollmacht ertheilt, dieselben von sich aus in gutfindender Weise zu erledigen, und gelten dessen Schlussnahmen als solche der Generalversammlung. Hiebei hat es die Meinung, dass jedenfalls die sub 3 e der Zuschrift aufgestellte Forderung abzulehnen ist, soweit sie mit dem Schlussantrag der am 4. ds. der hohen Bundesversammlung eingereichten Beschwerde im Widerspruch steht.

III.

Die Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag des Verwaltungsrathes,

beschliesst:

Der Reinertrag des Jahres 1887 im Betrage von Fr. 1,802,533. 35 wird in folgender Weise verwendet:

Fr. 660,000. — werden den Prioritätsaktien als 6⁰/₁₀₀ Jahresdividende pro 1887 zugetheilt,
„ 840,000. — werden den Stammaktien als 2⁰/₁₀₀ Jahresdividende pro 1887 zugetheilt,
„ 302,533. 35 werden auf neue Rechnung vorgetragen.

Fr. 1,802,533. 35.

IV.

Wahlgeschäfte.

1. Bei Anlass der Erneuerungswahl zweier frei zu wählenden Mitglieder des Verwaltungsrathes wird, nachdem Herr Direktor W. Speiser in Basel eine Wiederwahl abgelehnt hat, beschlossen, dessen Stelle einstweilen unbesetzt zu lassen.

2. Auf die statutarische Amtsdauer werden gewählt:

a) In die Direktion:

Herr J. Frölich in Enge,

„ C. Arbenz in Zürich.

*) Vide Anlage III (Seite 21 f.).

b) *In den Verwaltungsrath:*

Als zürcherische Mitglieder:

Herr Oberst P. E. Huber-Werdmüller in Riesbach,
„ Oberstl. Cramer-von Wyss in Aussersihl,
„ E. Streuli-Hüni in Horgen,
„ C. Fierz-Landis in Zürich.

Als thurgauische Mitglieder:

Herr Oberstl. G. Leumann-Sulzer in Bürglen,
„ Nationalrath Dr. Bachmann in Frauenfeld.

Als schaffhausen'sche Mitglieder:

Herr Regierungsrath Moser-Ott in Schaffhausen,
„ Gerichtspräsident E. Ziegler in Schaffhausen.

Als aargauische Mitglieder:

Herr Emil Laué, Part., in Wildegg,
„ Regierungsrath Dr. Fahrländer in Aarau.

Als frei zu wählendes Mitglied:

Herr Bankdirektor K. Keller in Winterthur.

Als Präsident des Verwaltungsrathes:

Herr Stadtpräsident Dr. Römer in Zürich.

c) *In die Revisionskommission:*

Herr Ständerath Zweifel in Glarus,
„ Nationalrath Landis in Richtersweil,
„ Oberstl. von Hegner auf Schloss Eppishausen,
„ Kantonsrath Guyer-Zeller in Zürich,
„ E. Hentsch, Banquier in Genf.



Anlage I.

Entwurf

eines Vertrages zwischen dem schweizerischen Bundesrath und der Direktion der Nordostbahn, betreffend den Ankauf der Nordostbahnunternehmung durch den Bund.

(Beschluss des Bundesrathes vom 18. Januar 1888.)

1.

Die Nordostbahngesellschaft tritt dem Bunde ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen ab, ohne irgendwelche Ausnahme, mit Einschluss der Eisenbahn von Zürich nach Luzern und mit dem Antheile an den Gemeinschaftslinien (Bötztbergbahn, Aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgarten), sowie mit Inbegriff der vorhandenen Fonds und des Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1887.

Der Bund übernimmt dieses Vermögen in dem auf den Zeitpunkt der Übertragung (Ziffer 5) sich ergebenden Bestande mit allen Rechten und mit der Verpflichtung, für alle Verbindlichkeiten der Nordostbahngesellschaft einzustehen.

Der Bund behält sich bei dieser Übernahme seine hoheitlichen Rechte in vollem Umfange vor.

2.

Als Gegenleistung für das ihm übertragene Vermögen bezahlt der Bund an die Nordostbahngesellschaft in eidgenössischen zu $3\frac{1}{2}\%$ per Jahr verzinslichen und al pari berechneten Obligationen:

- a) für jede Prioritätsaktie 600 Fr. und
- b) für jede Stammaktie 500 Fr.

Der Zins beginnt mit dem 1. Januar 1887 zu laufen und wird halbjährlich ausbezahlt.

Das Kapital ist rückzahlbar in längstens 70 Jahren und in jährlichen Raten von mindestens 500,000 Fr.

3.

Den Prioritätsaktionären werden die ihnen für die Jahre 1880, 1881, 1882, 1883 und 1886 gutgeschriebenen Dividenden und für das Jahr 1887 weitere 30 Fr. per Prioritätsaktie baar ausgerichtet sammt den Zinsen, wie solche in der Bilanz von 1886 aufgeführt sind.

4.

Die Gesellschaft wird die jetzigen Direktoren mit der Liquidation beauftragen, für welche, soweit die Rechte des Bundes in Frage kommen, die Bestimmungen dieses Vertrages massgebend sind und deren Kosten der Bund zu übernehmen hat.

Behufs möglichster Vereinfachung und Förderung des Verfahrens wird die Liquidationskommission mit dem Bundesrathe sich ins Einvernehmen setzen und namentlich bezüglich der zu erlassenden Publikationen und Anzeigen dessen Ansicht einholen.

5.

Nach der beidseitigen Genehmigung des vorliegenden Vertrages wird der Bund den Zeitpunkt festsetzen, auf welchen der Übergang der Unternehmung an den Bund und die Übergabe des Vermögens stattzufinden hat.

Die Verabfolgung der in Ziffer 2 erwähnten Bundesobligationen an die Gesellschaft hat stattzufinden auf den Zeitpunkt, auf welchen die Vertheilung des Gesellschaftsvermögens nach den Bestimmungen des Obligationenrechtes über die Liquidation von Aktiengesellschaften zulässig ist. Es soll allseitig nach Möglichkeit darauf hingewirkt werden, dass die Frist nicht über 1½ Jahre vom Perfektwerden des Vertrages an daure.

Die Auszahlung der Dividenden nebst Zins soll innerhalb drei Monaten vom Perfektwerden dieses Vertrages an gerechnet erfolgen.

6.

Der Bund stellt es den Mitgliedern der Nordostbahndirektion anheim, unter den jetzigen Anstellungsbedingungen in die Bundesverwaltung überzutreten, mit dem Vorbehalte der Kündigung der Anstellung auf den Fall, dass der Bund, infolge Erwerbung anderer Bahnunternehmungen, eine Änderung der Verwaltung nöthig erachten sollte.

Der Bund verpflichtet sich ferner, die übrigen Beamten und Angestellten der Nordostbahn in seine Dienste zu übernehmen und zwar in thunlichst gleicher dienstlicher Stellung und unter thunlichst gleichen Anstellungsbedingungen. Sollte dies bei einzelnen überhaupt nicht möglich sein, oder nicht ohne Versetzung an einen andern Ort, letztere aber den Betreffenden mit Rücksicht auf ihr Alter oder ihre häuslichen Verhältnisse nicht wohl zugemuthet werden können, so ist der Bund pflichtig, denselben eine billige Abfindung auszurichten.

7.

Der Bund wird die durch Zuwendungen seitens der Bahngesellschaft und durch Geschenke von dritter Seite gebildete Reserve für Rekonstruktion der Pensions- und Hilfskasse an die letztere abtreten. Er übernimmt überdies die Verpflichtung, die Verhältnisse dieser Kasse neu zu ordnen und zu konsolidiren.

8.

Überall da, wo nach diesem Vertrage der Bund für Verbindlichkeiten der Nordostbahn einzustehen hat oder sich zu Leistungen an Dritte verpflichtet, können die betreffenden Gläubiger oder Dritte die Erfüllung auch selbstständig fordern (Art. 128, zweiter Absatz, des Obligationenrechtes).

9.

Gegenwärtiger Vertrag fällt dahin, wenn derselbe nicht bis spätestens Ende Februar 1888 von der Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn genehmigt sein wird.

Erfolgt die vorläufige Genehmigung durch die Bundesversammlung nicht bis Ende Juni 1888 oder die definitive Genehmigung des Bundes (nach Vollziehung der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse) nicht bis Ende des Jahres 1888, so wird der Vertrag ebenfalls hinfällig.

10.

Allfällige Streitigkeiten über die Auslegung oder Vollziehung dieses Vertrages sind vor Bundesgericht auszutragen.

Anlage II.

Protokoll.

Anlässlich der konferenziellen Verhandlungen zum Zwecke der eventuellen Festsetzung der Bedingungen eines Vertrages über Abtretung der Nordostbahn-Unternehmung an den Bund, haben sich die beidseitigen Vertreter, nämlich:

einerseits

die Delegation des Bundesrathes, bestehend aus den Herren Bundesrathen Welti, Ruchonnet und Hammer, und anderseits

die Abordnung der Nordostbahn, bestehend aus den Herren Direktionspräsident Studer, Direktor Russenberger, G. Stoll, Vizepräsident, und Oberst Vögeli-Bodmer, Mitglied des Verwaltungsrathes der Nordostbahn, — vorbehältlich der Genehmigung des Bundesrathes und des Verwaltungsrathes der Nordostbahn — geeinigt, im Wege eines besondern Protokolles die nachstehende, von der beidseitigen Unterzeichnung, beziehungsweise Genehmigung des letztern an verbindliche Vereinbarung zu treffen:

„Bis zum Zeitpunkte der Übergabe des Gesellschaftsvermögens an den Bund wird die Gesellschaft fortfahren, das Unternehmen in allen Theilen in eigenem Namen, aber für den Fall der Genehmigung des Vertrages auf Rechnung des Bundes zu verwalten und zu betreiben. Sie wird dabei nach bestem Wissen und Gewissen und in gewohnter Weise verfahren. Immerhin sollen, ausser im Falle der Zustimmung des Bundesrathes, eingreifende Veränderungen am status quo des Gesellschaftsvermögens und Ausgaben, welche nicht gegenwärtig schon durch Gesetz oder Vertrag begründet sind, thunlichst vermieden werden.“

Also vereinbart in Bern, den 28. Dezember 1887.

Anlage III.

Bern, den 25. Juni 1888.

Der schweizerische Bundesrath
an
die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich.

Hochgeehrte Herren!

Nach Prüfung der von Ihnen vorgelegten Rechnungen und Bilanzen über das Betriebsjahr 1887 sind wir in der Lage, Ihnen die folgenden Eröffnungen zu machen:

1. Nachdem Sie sich durch Vorlage des unterm 28. April d. J. zwischen der Nordostbahn und der schweiz. Kreditanstalt Namens eines Bankkonsortiums getroffenen Übereinkommens darüber ausgewiesen haben, dass der unter den Kontrahenten unterm 24. November 1887 über die Ausgabe von 44,000 neuen Aktien abgeschlossene Vertrag wiederum in Kraft gesetzt worden ist, erklären wir den in unserem Beschluss vom 13. April d. J. vorbehaltenen Ausweis über die in den Statuten vom 29. Dezember 1887 vorgesehene Erhöhung des Aktienkapitals als geleistet und hiemit den Beschluss vom 6. Juni 1887 als aufgehoben.

2. Wir nehmen Vormerkung von den in Ihrem Schreiben vom 24. Mai enthaltenen Zugeständnissen, müssen aber verlangen, dass auch die dem Baukonto belasteten Fr. 39,706. 42 für die Ausrüstung Ihres Rollmaterials mit kontinuierlichen Bremsen auf Betriebsrechnung genommen werden, mit Rücksicht darauf, dass es sich nicht um Anschaffung von Betriebsmaterial (Art. 3 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen vom 21. Dezember 1883), sondern von Zubehörden zu einzelnen Theilen desselben handelt.

3. Im weitern sieht der Bundesrath sich zu den folgenden besondern Bemerkungen veranlasst:

- a) Die Verweisung der auf dem Anleihen von 87 Millionen Franken noch ausstehenden 420,000 Fr. Emissionskosten zur Amortisation in den Jahren 1888 und 1889 wird bewilligt. Dagegen hätte diese Bewilligung speziell nachgesucht werden und die Verwaltung sich nicht damit begnügen sollen, die 420,000 Fr. unter die diversen Debitoren zu stellen, da in Art. 3 des Rechnungsgesetzes bezüglich der Vertheilung von Kosten, welche einen ausnahmsweisen Charakter haben, nicht die Einsprache des Bundesrathes, sondern eben seine Bewilligung vorbehalten ist. Auch ist der noch ausstehende Rest nicht unter die diversen Debitoren zu stellen, sondern selbstständig in den Aktiven der Bilanz aufzuführen.
- b) Der Bundesrath gewärtigt, dass in den künftigen Jahresrechnungen die Vorschrift von Ziffer 39 der Verordnung vom 25. November 1884, wonach den Spezialfonds eine Nachweisung über die Anlage der Saldi beizugeben ist, zur Vollziehung gelangen werde.
- c) Nachdem das Eigenthum der Nordostbahngesellschaft bezüglich der Linie Zürich (Altstetten)-Zug-Luzern gerichtlich anerkannt ist, scheint es angemessen, dass der ganze Bilanzwerth dieser Linie den Aktiven der Bilanz der Nordostbahn beigefügt und dagegen die Passiven dieser Gesellschaft mit den Antheilen am Baukapital belastet werden, welche dritten Personen zustehen, was nicht hindert, dass im Übrigen wie bisher eine besondere Betriebsrechnung für Zürich-Zug-Luzern als selbstständiges Betriebsobjekt geführt wird.
- d) Mit Rücksicht auf die in den Aktiven der Bilanz aufgeführten eigenen Obligationen behalten wir uns vor, zu prüfen, ob in Ansehung des Art. 1440. R. diese Titel nicht ganz aus der Bilanz weggelassen werden sollten.
- e) Wir müssen verlangen, dass von den Summen, welche laut dem Protokoll vom 8. April 1885 aus den Betriebseinnahmen zurückzulegen waren, derjenige Theil, der nicht zur Abzahlung an die Obligationenschuld verwendet worden ist, zur Bildung des vorgesehenen Amortisationsfonds verwendet werde, da eine andere Verwendung dieser Mittel unzulässig erscheint.

Indem wir Sie einladen, uns die Beschlüsse, welche Ihre Generalversammlung bezüglich der vorstehenden Bemerkungen oder einzelner derselben zu fassen in die Lage kommen wird, uns s. Z. mitzutheilen, versichern wir Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
HERTENSTEIN.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
RINGIER.

