

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 6

Artikel: Vereinigte Schweizerbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3693>

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: 22.02.2026

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

Fr. 547,269. —	
„ 16,233. 50	
„ 350,000. —	
Fr. 913,502. 50	
„ 875,000. —	
Fr. 38,502. 50	
„ 20,915. —	

Fr. 59,417. 50
anwächst, wenn sich, wie im vorigen Jahr, noch 836^{3/5} Prioritäts-Aktionen in Handen der Verwaltung befinden.

Ob nun die Einnahmen des Jahres 1874 nicht wenigstens ausgereicht hätten, den rückständigen Julicoupon in statutären Weise, d. h. mit 2^{1/2} % einzulösen, dürfte kaum zweifelhaft sein; wenn aber trotzdem die Verwaltung sich nicht herbei lässt, dieser ihr obliegenden Pflicht nachzukommen, so liegt darin nichts Anderes als eine klare Verletzung der Statuten, welche wohl die dureinstige Generalversammlung nicht ungerügt lassen wird. Oder sollte wirklich auch die erhebliche Mehreinnahme des Jahres 1874 durch entsprechende grössere Ausgaben völlig verschlungen worden sein?

Werfen wir einen Blick in die beiden letzten Geschäftsberichte, so finden wir:

Die Einnahmen des Jahres 1872 haben ausgereicht, den Actionären einen Zins von 4^{3/4} % auszurichten = trotz der Mehreinnahme des Jahres 1873 im Betrage von

wurden an die Actionäre blos 2 % = vertheilt, so dass die Mehrausgabe im Jahr 1873 betrug welche mit Erhöhung des Kohlenpreises, der Löhne etc. begründet wurde.	Fr. 866,250. —
Rechnet man zu dieser Summe hinzu die Mehreinnahmen des Jahres 1874	„ 183,948. 65
so kommen wir auf die Summe von	Fr. 1,050,198. 65
	„ 350,000. —
	Fr. 700,198. 65
	„ 547,269. —
	Fr. 1,247,467. 65

Es bleibt uns noch übrig, auf einige Einwürfe der Erwiderung kurz einzutreten. Dass vermehrte Betriebseinnahmen die Betriebsausgaben steigern, ist selbstverständlich und auch von uns von Anfang an ausdrücklich zugegeben worden. Dass aber Mehreinnahmen durch die damit verbundene Ausgabe völlig absorbiert werden, ist nicht nur nicht selbstverständlich, sondern eine so absurde Behauptung, dass sie einer ernsthaften Widerlegung nicht werth ist. — Dass ferner die Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich ihres Kohlenbedarfes nicht „von der Hand in den Mund“ leben können, sondern rechtzeitig feste Lieferungsverträge abzuschliessen haben, ist wieder sehr natürlich; ob aber die Verwaltung der V. S. B. einsichtig und klug gehandelt habe, im Jahr 1873 zu den damaligen horrenden Preisen einen festen Lieferungsvertrag für das ganze Jahr 1874 abzuschliessen, ist eine ganz andere Frage, deren Beantwortung wir ganz ruhig ihr selbst anheimstellen. Allerdings konnte die Verwaltung damals den sehr nahen und sich fortwährend steigernden Preisabschlag nicht mit voller Sicherheit voraussehen, auch mag es ihr zum Trost gereichen, dass eine benachbarte Verwaltung für gut fand, sich in's gleiche Schiff zu setzen; aber ein etwälcher Unterschied zwischen diesen beiden Unternehmungen besteht darin, dass Letztere mit aller Gemüthsruhe ausrufen kann: „Meine Mittel erlaubten mir das“, während die Verwaltung der V. S. B. volle Ursache hat, in Sack und Asche Busse zu thun und bei andern Unternehmungen in die Lehre zu gehen, die nicht vom Throne herab unter das ihnen gemachte Lieferungs-

anerbieten Ja und Amen schrieben, sondern erst an der Bezugsquelle sich erkundigten und in kluger Benutzung der Erkundigung einen Vertrag abschlossen, der ihnen den seitherigen Preisabschlag grösstenteils zu gut kommen liess. — Richtig ist, dass der letzte Bericht bedeutende Ausgaben für den Unterhalt der Bahn und des Betriebsmaterials in Aussicht stellte; allein einerseits wird der Oberbauerneuerungsfond, der ja mehr als drei und eine halbe Million beträgt, einen erheblichen Betrag zu leisten vermögen, denn dazu wurde er ja gerade gegründet; anderseits werden doch wohl kostspielige Neubauten, wie namentlich die vermehrten und erweiterten Geleise auf vielen Stationen, nicht aus den Betriebseinnahmen zu bestreiten, sondern auf die Baurechnung zu setzen sein. — Dass endlich während des eidgenössischen Schiessens die gewöhnlichen Ausgaben sich gesteigert haben, wurde von uns schon früher anerkannt; aber das wussten wir freilich nicht, dass während beiläufig zehn Tagen nur allein für Bewirthung des Bahnpersonals eine hohe Summe verausgabt wurde. * Wir sind begierig, aus der Duplik zu vernehmen, wie hoch sich der Gesamtbetrag der über das Schiessen erlaufenen Mehrausgaben belaufe; nach der Erwiderung sollte man meinen, „der meisterhaft durchgeföhrte Betrieb“ habe die gesamte Mehreinnahme des Jahres 1874 völlig aufgezehrt. Immerhin ist es für die Actionäre der V. S. B. bedauerlich zu vernehmen, dass was denjenigen aller andern Bahnen in ähnlichen Fällen zu erheblichem Vortheil gereichte, sich gerade bei ihnen in grossen Schaden verkehren soll.

* * *

Vereinigte Schweizerbahnen. Die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen hat die Güte, uns den Bericht des Verwaltungsrathes betreffend die Statutenrevision der Actiengesellschaft sowie den Entwurf der vorgeschlagenen Statuten zuzustellen. Wir geben hiemit diesen Bericht in extenso, weil er alle wesentlichen Abänderungspunkte berührt und klarstellt:

Bericht des Verwaltungsrathes der Vereinigten Schweizerbahnen an die den 20. Februar 1875 stattfindende Generalversammlung der Actionäre betreffend Revision der Statuten der Eisenbahn-Gesellschaft.

In Folge der an der letzten Generalversammlung der Actionäre vom 26. Juni 1874 geschehenen Anregungen haben wir nicht unterlassen, die Frage der Revision der bisherigen Gesellschaftsstatuten einer einlässlichen Prüfung zu unterstellen.

Die allgemeinen Regeln, nach denen industrielle Unternehmungen, zu denen wohl auch die Eisenbahnunternehmungen zählen, organisiert und verwaltet werden müssen, sind in der Hauptsache immer und überall so ziemlich die gleichen und weichen deshalb auch die Statuten solcher Unternehmen, in denen jene Regeln zum Ausdruck gebracht und festgestellt werden, wohl etwa in der Form, dagegen sachlich nicht von einander ab.

So verhält es sich auch mit den Statuten der verschiedenen schweizerischen Eisenbahngeellschaften; in mehr oder weniger verschiedener Form sind in allen die gleichen, allgemein gültigen Organisations- und Verwaltungsgrundsätze enthalten und in keinen finden Abweichungen von diesen statt, welche der Entwicklung hinderlich wären, zu der die betreffenden Unternehmungen nach Maassgabe der ihnen hiefür innenwohnenden Eigenschaften überhaupt befähigt sind.

Um die Prosperität unseres Unternehmens zu heben, scheint uns daher eine Statutenrevision in der That nicht nothwendig. Jene wird sich, dessen sind wir überzeugt, in ganz gleicher Weise gestalten, gleichviel, ob die gegenwärtigen Statuten fernerhin bestehen bleiben oder ob sie abgeändert werden. Gerade deswegen lag für uns aber auch durchaus kein Grund vor, in eine Revision nicht einzutreten, nachdem sich nun einmal an der letzten Generalversammlung das Verlangen nach einer solchen mehrfach kund gegeben hat. Wir haben sie demnach vorgenommen und beehren uns hiemit, Ihnen den von uns ausgearbeiteten neuen Statutenentwurf mit einigen kurzen Bemerkungen über die wesentlicheren sachlichen Änderungen und Neuerungen vorzulegen.

* Anmerkung der Redaction. Hieraus kann der Verwaltung der V. S. B. wol kaum ein Vorwurf gemacht werden; denn eine Bewirthung des Bahnpersonals auf dem Platze konnte während des angestrengten und intensiven Dienstes nicht umgangen werden. Die Bewirthung eines so zahlreichen Personales, wie es die Bahnhöfe St. Gallen und Rorschach erforderlich machten, belief sich natürlich — besonders wenn die Speisung gut sein sollte — in beträchtliche Summen.

Der Erste Abschnitt: Zweck, Benennung, Sitz und Dauer der Gesellschaft, gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.

Zweiter Abschnitt: Gesellschafts-Capital. In diesem Abschnitte sind diejenigen Änderungen an den in den bisherigen Statuten enthaltenen Bestimmungen über das Gesellschafts-Capital angebracht worden, welche seit der Gründung der Gesellschaft an dem Bestand des Actien-Capitales (Art. 4) und an den Rechten der Actien (Art. 7) eingetreten sind.

Art. 5 enthält eine in den jetzigen Statuten nicht ausdrücklich gegebene Vorschrift über die Vermehrung des Gesellschafts-Capitals, deren Aufnahme uns aber ganz am Platze scheint. Ebenfalls neu ist der zweite Theil des Art. 5, der dem Verwaltungsrathe die Befugniss gibt, weitere Geldmittel zur Erreichung des Gesellschaftszweckes auf dem Wege der Contrahirung von Anleihen zu beschaffen. Aehnliche Bestimmungen enthalten die Statuten der Central- und Nordostbahn, während die unsrigen für die Aufnahme von Anleihen die Gutheissung der Generalversammlung vorsehen.

Wir glauben das bei den erwähnten Bahngesellschaften stattfindende Verfahren deshalb befürworten zu sollen, weil die Aufnahme von Anleihen nur entweder eine Folge von anderweitigen Beschlüssen der Generalversammlung, wie z. B. über den Bau neuer Linien u. s. w., sein kann, oder von solchen Anordnungen des Verwaltungsrathes oder staatlicher Behörden, zu denen jener die statutarischen, diese die gesetzlichen Competenzen haben, wie z. B. für neue, durch den Verkehr geforderte Bauten und Einrichtungen auf Stationen, Vermehrung des Betriebsmaterials u. s. w., so dass also die Beschaffung der für dertartige Zwecke erforderlichen Mittel, sobald sie nicht auf dem Wege der Actien-Emission, wodurch das Gesellschafts-Capital, mithin die finanzielle Grundlage des Unternehmens, geändert würde, geschieht, nur als eine nothwendige Maassregel und Folge der in den Bereich der verwaltungsräthlichen Functionen fallenden Ausführung jener Beschlüsse und Anordnungen erscheint.

Die übrigen Artikel dieses Abschnittes enthalten keine bemerkenswerthen Neuerungen oder Abänderungen der jetzt bestehenden Vorschriften.

Dritter Abschnitt. Generalversammlungen. Der Art. 14, ferner die Bestimmungen über die Abhaltung der Generalversammlungen und die Vertretung an denselben (Art. 15 und 16), über die Erfordernisse für ihre Beschlussfähigkeit (Art. 17 und 18), über ihre Verrichtungen und Beschlussfassungen (Art. 22 und 23), sowie die Vorschriften über die Einberufung, den Besuch der Generalversammlung und das Verfahren an derselben u. s. w. (Art. 19, 20, 21, 27 und 28) entsprechen mit einigen Modificationen den bisherigen Statuten, sowie auch in der Hauptsache denjenigen anderer ähnlicher Unternehmungen.

Die bemerkenswerthen Änderungen sind folgende:

In Art. 15 haben wir die Zahl der Actien, deren Inhaber die Einberufung einer Generalversammlung verlangen können, deshalb von $1/20$ auf $1/10$ des Actien-Capitals erhöht, weil für die Beschlussfähigkeit einer Generalversammlung ebenfalls die Vertretung von $1/10$ der Actien erforderlich ist und wir es für angezeigt und richtig halten, dass wenn von Actionären eine ausserordentliche Generalversammlung veranlasst werden will, dieselben wenigstens auch eine für die Beschlussfähigkeit der selben genügende Anzahl Actien besitzen sollen.

In Art. 17 haben wir der bereits bestehenden Vorschrift, wonach für die Behandlung einzelner wichtiger Berathungsgegenstände eine grössere Actienvertretung, als für die regelmässigen Jahresgeschäfte oder für minder wichtige Vorlagen gefordert wird, beigefügt, dass in jenen Fällen zugleich auch eine grössere Anzahl Actionäre anwesend sein müsse. Wir haben diese Änderung getroffen, weil es uns durchaus correct scheint, dass mit einer Erhöhung der Actienvertretung auch diejenige der Zahl der anwesenden Actionäre selbst erfolge.

Art. 18. Nach den Vorschriften der jetzigen Statuten ist eine zweite Generalversammlung, wenn eine solche wegen Nichtbeschlussfähigkeit der ersten einberufen werden muss, in allen denjenigen Fällen, für deren Behandlung an einer ersten Generalversammlung eine grössere Actienvertretung vorgeschrieben ist, ebenfalls nur beschlussfähig, wenn ein bestimmter Theil des Actien-Capitals repräsentirt und überdies eine bestimmte Zahl von Actionären anwesend ist. Wir glauben, es genüge, wenn eine solche Beschränkung nur auf die wichtigsten, die Organisation oder Existenz des Unternehmens beschlagenden Fragen angewendet werde, in allen übrigen Fällen dagegen eine zweite Generalversammlung beschlussfähig sei, ohne Rück-

sicht auf die Anzahl der anwesenden Actionäre und die von ihnen vertretenen Actien. Wir haben die jetzt bestehenden Vorschriften in diesem Sinne geändert.

Der Art. 22 handelt von den Verrichtungen der Generalversammlung; sie sind mit einigen Ergänzungen und in etwas veränderter Form so ziemlich die gleichen wie bisher; die wesentlichste Änderung besteht in der Weglassung der Beschlussfassung über Anleihen, aus den beim zweiten Abschnitt bereits angeführten Gründen.

Art. 24. Stimmberichtigung an den Generalversammlungen. Wenn wir es für ganz richtig halten, dass jeder Actionär, auch wenn er nur im Besitz einer einzigen Actie ist, Mitglied der Generalversammlung und als solches zur Theilnahme an allen Berathungen und zur Abgabe einer Stimme berechtigt sei, so ist es hinwieder ebenso richtig und geboten, dass die Stimmberichtigung zwischen dem kleinen und dem grössern Actionbesitz in einer Weise regelt werde, die den Stimmwerth der einzelnen Actie grösserer, in einer Hand liegender Partien, nicht in ein zu grettes Missverhältniss zu dem Stimmwerth einer Einzelactie des kleinen Actionbesitzes bringe. Die in Art. 26 der jetzigen Statuten enthaltene Stimmrechtsscala entspricht aber dieser Anforderung durchaus nicht; sondern sie beschränkt vielmehr das Stimmrecht des grössern Actionbesitzes im Verhältniss zu demjenigen des kleinern in einem wirklich allzu hohen und völlig unbilligen Grade. Bei keiner andern der grössern schweizerischen Eisenbahngesellschaften ist dem kleinern Actionbesitz ein so reichliches und dem grössern ein verhältnissmästig so kärgliches Stimmrecht gegeben worden, wie bei den unsrigen. Diesem offbaren Uebelstande darf wohl, wenn ohnchin eine Statutenrevision vorgenommen wird, abgeholfen werden. Nach unserm Vorschlage soll es in der Weise geschehen, dass das Stimmrecht des kleinern Actionbesitzes intact belassen, dagegen dasjenige des grössern derart verbessert wird, dass das Verhältniss des Stimmrechtes zwischen diesem und jenem ungefähr das nämliche wird, wie bei den andern schweizerischen Bahnen. Wir glauben, dass damit eine bisher bestandene Unbilligkeit angemessen ausgeglichen werden.

Die Art. 25 und 26 geben jedem Actionär, im Gegensatze zu den bisherigen beschränkenden Bestimmungen, sowohl das unbedingte Motionsrecht, als auch das Recht, zu allen Anträgen, welche der Generalversammlung vorgelegt werden, Abänderungsanträge zu stellen. Dass nach unserm Vorschlage die definitive Behandlung und Erledigung von Motiven nicht sofort, sondern erst in einer folgenden Versammlung geschehen kann, nachdem die erste sie erheblich erklärt und dem Verwaltungsrath zur Prüfung und Begutachtung überwiesen haben wird, ist wohl selbstverständlich und bedarf kaum einer weitern Begründung.

Vierter Abschnitt. Verwaltungsrath. Wir haben in den Art. 30—37, welche die ganze Organisation des Verwaltungsrathes behandeln, die in den jetzigen Statuten enthaltenen Vorschriften mit der einzigen bemerkenswerthen Abänderung beibehalten, dass wir in Art. 34 die Amts dauer des Präsidenten und Vicepräsidenten von einem Jahr, wie bisher, auf die Dauer ihres Amtes als Mitglieder des Verwaltungsrathes ausgedehnt haben und zwar aus dem Grunde, weil die jährlichen Erneuerungswahlen praktisch wirklich ziemlich werthlos und in der Regel nicht viel mehr als eine blosse Form sind.

Art. 29. Da der Verwaltungsrath der Repräsentant der Gesamtheit der Actionäre und der von ihr berufene Vertreter aller ihrer Interessen ist und sein soll, so muss ihm auch folgerichtig die Verwaltung und Oberleitung des Unternehmens zustehen und demnach auch das Verfügungssrecht in allen Dingen, worüber die Beschlussfassung nicht der Gesamtheit der Actionäre selbst, nämlich der Generalversammlung, vorbehalten oder in denen sein Verfügungssrecht nicht durch anderweitige statutarische Vorschriften beschränkt ist.

Wir haben in Art. 29 die Stellung und Competenzen des Verwaltungsrathes in diesem Sinne definiert; eine detaillierte Aufzählung einzelner oder aller seiner Verrichtungen aber weg gelassen, weil sie, dieser alles umfassenden Definition wegen, wirklich als ganz überflüssig erscheint.

Der Art. 38 gibt dem Verwaltungsrath die nothwendige Befugniss der Delegation einzelner seiner Vollmachten.

Fünfter Abschnitt. Direction. Wenn wir uns in diesem Abschnitte (Art. 39—41) darauf beschränkt haben, nur den Charakter der Direction als vollziehende und geschäftsführende Behörde festzustellen, mit Weglassung aller Details über ihre speciellen Befugnisse und Pflichten; wenn wir ferner die Festsetzung dieser und überhaupt die ganze Organisation der

Direction, sowie die Wahl derselben und die damit im Zusammenhange stehenden Bedingungen, dem Verwaltungsrathe übertragen haben, so ist es hauptsächlich deshalb geschehen, weil es nach unserer Ansicht, vermöge seiner Eigenschaft als oberster Leiter und Vertreter des Unternehmens, durchaus in seiner Stellung und Aufgabe liegt, die für eine den jeweiligen Verhältnissen entsprechende Organisation und für eine gute Besorgung der eigentlichen Geschäftsführung erforderlichen Maassregeln und Anordnungen zu treffen.

Dabei soll sich aber der Verwaltungsrath im Interesse einer möglichst guten Erfüllung seiner Aufgabe auch möglichst frei bewegen können. Zu diesem Behufe halten wir es für durchaus angemessen, dass es erstens ihm freistehet, die Wahl der Direction in oder ausser seiner Mitte vorzunehmen, wobei wir einzig den Präsidenten des Verwaltungsrathes von der Wahlbarkeit ausschliessen, und dass er zweitens befugt sei, eine einheitliche oder mehrgliedrige Direction aufzustellen, je nachdem er es für angemessen erachtet.

Wir wollen uns nicht in eine Erörterung der Frage einlassen, ob diese oder jene Einrichtung vorzüglicher sei. Wir setzen weder auf das eine, noch auf das andere System einen entscheidenden Werth, denn die gemachten Erfahrungen beweisen zur Genüge, dass Eisenbahnunternehmungen, sowohl mit einheitlichen Directionen, die unseres Wissens bei weitaus der Mehrzahl ausländischer Bahnen bestehen, als mit mehrgliedrigen, gedeihen und nicht gedeihen können.

Nach unserm Dafürhalten ist es daher nicht nothwendig, ein unabänderliches Directionssystem durch die Statuten aufzustellen, sondern wir erachten es der mannigfachen, eben auch dem Wechsel unterworfenen Verhältnisse wegen, welche bei der Bestellung und Organisation der Direction in Berücksichtigung gezogen werden müssen, und die einmal die Bildung einer mehrgliedrigen, ein andermal diejenige einer einheitlichen Direction als wünschbar und angezeigt erscheinen lassen können, vielmehr für zweckmässig, wenn dem Verwaltungsrath diejenigen Befugnisse eingeräumt werden, welche es ihm gestatten, diesen Verhältnissen volle Rechnung zu tragen.

Für eine mehrgliedrige Direction haben wir die Mitgliederzahl deshalb auf drei angesetzt, weil mit einer grössern Zahl eine Geschäftseintheilung verbunden werden müsste, womit eine Trennung verschiedener, ihrem Wesen nach zusammengehörender Geschäftszweige kaum vermieden werden könnte, was sicherlich nicht gut und empfehlenswerth wäre.

Sechster Abschnitt. Revisions-Commission. Die Art. 42—44, die diesen Abschnitt bilden, enthalten mit wenig Abänderungen die am 31. Mai 1861 und 20. Juni 1872 über die Aufstellung einer Revisions-Commission gefassten Beschlüsse der Generalversammlung.

Die vorgenommenen Abänderungen bestehen darin, dass einerseits der bisher für die Abgabe des Rechenschaftsberichtes an die Revisions-Commission festgesetzte Zeitpunkt weggelassen worden ist, weil es wegen den mit andern Bahnen zu pflegenden Abrechnungen nicht in der Macht der Verwaltung steht, den Bücherabschluss immer genau auf einen bestimmten Termin zu bewerkstelligen; und dass anderseits die für die Zustellung des von der Revisions-Commission an die Generalversammlung zu erstattenden Berichtes an den Verwaltungsrath, von acht auf drei vor dem Zusammentritt der letztern reducirt worden ist.

Siebenter Abschnitt. Jahres-Rechnungen. Erneuerungs- und Reservefond. Dividenden. Der Art. 46 enthält eine Bestimmung über die Zinsverrechnungen während des Baues neuer Linien, die wir an die Stelle einer ähnlichen, obsolet gewordenen im Art. 52 der jetzigen Statuten gesetzt haben.

Der Art. 47 entspricht dem jetzigen Art. 54, den wir nur dahin ergänzt, beziehungsweise erläutert haben, dass zu den Lasten der Gesellschaft, welche von den Betriebseinnahmen vorab in Abzug zu bringen sind, auch die Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfond gehören.

Die auf die Dividendenzahlung und den Reservefond (Art. 48, 49, 53) bezüglichen Bestimmungen weichen von den jetzigen insofern ab, als es durch die thatsächlichen Verhältnisse geboten erscheint, die leider weder die im bisherigen Art. 55 vorgesehene Abgabe 5%iger Dividende nebst einer Superdividende, noch eine semesterweise Einlösung der Dividendencoupons gestatten. Mit Bezug auf Letztere haben wir jedoch im Art. 49 die halbjährige Dividendenzahlung immerhin für den Fall vorgesehen, als die Erträge des Unternehmens eine solche ermöglichen würden.

Wenn die Rentabilität unseres Unternehmens die Abgabe grosser Dividenden an die Actionäre gestatten würde, so hätten

wir für die Alimentation des für unvorhergesehene Ausgaben bestimmten Reservefondes eine weit grössere, als die bisherige Einlage vorgeschlagen, und zwar in einem Betrage, der für die Herstellung der vielen fortwährend vorzunehmenden Verbesserungen, Ergänzungen und neuen Anlagen und Einrichtungen, wenigstens guten Theils genügen würde, was bei einer Einlage von nur 5% von den Reinvorschüssen begreiflich bei weitem nicht der Fall ist. Diese Reinvorschüsse sind leider aber so klein, dass wir sie durch eine grössere Einlage in den Reservefond nicht noch mehr schmälern dürfen.

Wir beschränken uns darauf, in Art. 50 den Zweck des Erneuerungsfondes anzugeben, unterlassen aber die Festsetzung des Betrages der jährlichen Einlagen, sondern überweisen diese Angelegenheit aus dem Grunde einem von der Generalversammlung zu genehmigenden Regulativ, weil die Einlagen, verschiedener Verhältnisse, wie z. B. der Veränderlichkeit der Preise und der von dem Umfange des Betriebes wesentlich bedingten Abnutzung und Dauer des Materials wegen, nicht immer durchaus die gleichen bleiben müssen.

Für das Betriebsmaterial glauben wir den Erneuerungsfond nicht in Anspruch nehmen, sondern die Kosten des Unterhaltes, dessen Aufgabe die stete Instandhaltung jedes Fahrzeuges in betriebsfähigem Zustande ist, womit sich dann auch die allmägliche Erneuerung desselben ganz von selbst vollzieht, der Betriebsrechnung überlassen zu sollen. Dabei kann übrigens immerhin auf eine möglichst gleichmässige Vertheilung der Ausgaben auf die einzelnen Jahre Bedacht genommen werden. Handelt es sich aber nicht um den Unterhalt, beziehungsweise die successive Erneuerung eines vorhandenen Fahrzeuges, sondern um die Anschaffung neuer, zum Zwecke der Vermehrung des Betriebsmaterials, so können die dafür erforderlichen Mittel nicht den Betriebseinnahmen oder einem aus denselben alimentirten Fonde, sondern sie müssen andern Hülfsquellen, für welche zu sorgen ist, enthoben und die Ausgaben auf die Baurechnung getragen werden.

Art. 51. Amortisationsfond. Die Vorschriften des Art. 51 haben ihre Begründung in der absoluten Nothwendigkeit, die Coursverluste, die sich beim Verkauf der zur Verfügung der Verwaltung stehenden Obligationen oder bei künftigen Emissionen ergeben dürfen, zu tilgen und zwar in einer möglichst kurzen Frist. Es ist selbstverständlich, dass die Einlagen in den Amortisationsfond aufzuhören haben, sobald jene gedeckt sind.

Die in Art. 52 vorgesehene Verzinsung des Amortisations- und Reservefondes besteht bereits. Ob auch diejenige des Erneuerungsfondes stattzufinden habe oder nicht, wird durch das Regulativ festzusetzen sein.

Die folgenden und letzten drei Abschnitte, enthaltend die Bestimmungen über Bekanntmachungen, Abänderung der Statuten, Liquidation der Gesellschaft und Streitigkeiten, entsprechen sachlich den bisherigen statutarischen Vorschriften, mit der einzigen nennenswerten Abänderung, dass eine ganze oder theilweise Statutorevision nicht mehr an die in den jetzigen Statuten festgesetzten Beschränkungen gebunden ist.

Wir empfehlen nunmehr den vorliegenden Statutenentwurf Ihrer Genehmigung und zeichnen mit wahrer Hochachtung

St. Gallen, den 23. Januar 1875.

Im Namen des Verwaltungsrathes,

Der Präsident :

(Sig.) Wirth.

Der Sekretär :

(Sig.) Linden.

*

*

Kleinere Mittheilungen.

Die nationalrätliche Commission zur Berathung des Gesetzentwurfs betr. die Haftbarkeit der Eisenbahnen im Frachtverkehr wird Dienstag den 16. Febr. in Bern zusammentreten. Dieselbe besteht aus den H.H. Simon Kaiser, Haberstich, Jolissaint, Klein, Week, Wirth-Sand und Zemp.

Seethalbahn. Der Verwaltungsrath hat den leitenden Ausschuss bestellt aus den H.H. Regierungsrath Schobinger, Nationalrath Künzli, Kreisrath Heusler. Als Actuar des Verwaltungsrathes wurde gewählt: Fürsprech Dr. Meier in Hochdorf.

Nationalbahn. Die Verwaltungsräthe der Eidgenössischen Bank und der Bank in Winterthur haben im Laufe der letzten Woche den Finanzvertrag für Beschaffung der neun Millionen Obligationencapital der Section Winterthur-Zofingen genehmigt. Die beiden Banken beteiligen sich bei dem Anleihen mit einer Million auf eigene Rechnung.

Die Gemeindeversammlung Winterthur vom 7. d. hat die Garantieübertragung für das Obligationencapital von Winterthur-Zofingen auf das vereinigte Unternehmen der Nationalbahn beschlossen. Das Gleiche beantragen die Gemeinderäthe von Baden und Zofingen ihren resp. Gemeinden.

Tössthalbahn. Nach dem „Landboten“ geht die Section Winterthur-