

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweiz. Nordostbahngesellschaft

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **39 (1891)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweiz. Nordostbahngesellschaft.

Tit!

Anmit beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahr 1891 Bericht zu erstatten und zugleich eine Uebersicht über die von Ihnen im gleichen Jahre gepflogenen Verhandlungen zu geben.

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

Des Verlustes, den unsere Unternehmung durch den Tod des Herrn Fürsprech Haberstich in Aarau erlitten hat, haben wir schon in unserem letztjährigen Geschäftsberichte gedacht. An seiner Stelle wurde von Ihnen Herr Ständerath Isler in Wohlen (jetzt in Aarau) zum Mitglied des Verwaltungsrathes gewählt.

Herr C. A. Keller, Präsident der Direktion der Tössthalbahn, erklärte im Anfang des laufenden Jahres seinen Austritt aus dem Verwaltungsrathe, dem er seit der Mitte des Jahres 1889 angehört hatte.

Am 23. März ds. Js. starb Herr Carl Fierz-Landis, der im Juni 1888 in den Verwaltungsrath gewählt worden war. Als Vertreter weittragender Projekte hat er nicht nur bei unserer Unternehmung eine hervorragende Stellung eingenommen, sondern seinen Namen auch mit der von Grundfragen bewegten allgemeinen Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens der letzten Jahre enge verflochten.

Sonst sind keine Änderungen im Bestande der Gesellschaftsbehörden eingetreten.

2. Allgemeine Uebersicht der Geschäfte.

Wir hielten im Berichtsjahre 10 Sitzungen, in denen wir 95 Geschäfte erledigten. Dazu kamen 20 Präsidialverfügungen.

Die Budgetkommission versammelte sich 7, die Kontrollkommission 5, die Tarifkommission 4, die Moratoriumskommission (jeweilen zusammen mit der Direktion) 5, vier Spezialkommissionen im Ganzen 6 Male.

3. Organisation der Verwaltung. Besoldungen und Entschädigungen. Personelles.

a) Direktion und Verwaltungsrath.

Eine von der Direktion beschlossene Aenderung ihres Organisationsreglementes, welche eine etwelche Entlastung ihres dritten, mit dem Betriebe betrauten Departements bezweckte, erhielt unsere Genehmigung.

Gemäss § 39 der Gesellschaftsstatuten wurde für Herrn Direktor Wirz die Bewilligung zur Annahme der Wahl zum Mitglied und Präsidenten des Verwaltungsrathes der Sihlthalbahn nachgesucht und ertheilt.

Zur Vorberathung der Modalitäten der neuen Aktien-Emission bestellten wir eine fünfgliedrige Kommission, welche sich in drei Sitzungen ihrer Aufgabe entledigte.

b) Uebrige Verwaltung.

Die durch die Katastrophe bei Mönchenstein veranlasste Anstellung eines weiteren Brücken-Ingenieurs machte eine Erweiterung der im letzten Berichte erwähnten Gehaltsregelung für die Zentralverwaltung und die zentralen Bureaux des Betriebes nothwendig.

Wir bestätigten unter Festsetzung der Gehalte die Neu- resp. Ersatzwahlen von 8 Beamten der Zentral- und der Betriebsverwaltung und von 4 Beamten beim Baubureau. Auf erstere Kategorie bezogen sich ferner 4, auf letztere 6 Beschlüsse betreffend Besoldungserhöhung.

Aus dem Umstand, dass in der Gewinn- und Verlustrechnung von 1890 131,250 Fr. für Verzinsung des muthmasslichen Defizits der Pensions- und Hilfskasse in Ausgabe gebracht waren (s. unsern letztjährigen Geschäftsbericht, S. 6), schloss der Bundesrath, dass ein Defizit von 3,281,250 Fr. bei dieser Kasse vorhanden sei; er verfügte, dass dasselbe nicht nur zu verzinsen, sondern auch zu amortisiren sei, und dass zu diesem Zwecke ein Betrag von 250,000 Fr. der Gewinn- und Verlustrechnung belastet, sowie in den folgenden Jahren wenigstens die gleiche Summe zu demselben Zwecke verwendet werden solle.

Abgesehen davon, dass das Defizit etwas zu hoch berechnet war, schien uns die Anordnung des Bundesrathes in formeller Hinsicht verfrüht, da die Vorbedingung derselben, die durch Art. 3 des Gesetzes über die Hilfskassen vom 28. Juni 1889 vorgesehene Vorlage der für die Verpflichtungen der Gesellschaft massgebenden Kassa-Statuten und der auf ihnen basirenden Bilanz, noch nicht erfüllt war. Wir liessen dem Bundesrathe durch die Direktion vorschlagen, die Angelegenheit in der Weise zu erledigen, dass wir der Generalversammlung beantragen wollen, über die bereits für Verzinsung des Defizits in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten 131,150 Fr. hinaus aus dem *Reinertrag* von 1890 noch einen ausserordentlichen Zuschuss von 120,000 Fr. für die Pensions- und Hilfskasse zu votiren. Der Bundesrath erklärte sich mit diesem Vorgehen einverstanden, in der Meinung, dass vorgängig der nächsten Rechnungsablage eine Verständigung mit ihm über die Ordnung der bezüglichlichen Verhältnisse stattfinden habe.

In diesem Sinne wurde Ihnen von uns Antrag gestellt und von Ihnen in Ihrer Generalversammlung vom 29. Juni Beschluss gefasst.

Die gemäss dem Gesetze und dem eben erwähnten Vorbehalte des Bundesrathes dem Letztern zu machende Vorlage wurde im April d. J. eingereicht.

Da wir als unthunlich erkannten, die Pensionen und Pensionsanwartschaften nochmals zu reduzieren, oder dem Personal einen höhern Beitrag als den bisherigen (5 0/0 des Gehaltes) zuzumuthen, so blieb nichts anderes übrig, als das

Defizit, welches in Folge einiger ausserordentlichen Zuwendungen auf Ende 1890 noch ca. 3,014,000 Fr. beträgt, auf die Gesellschaft zu übernehmen, in der Meinung, dass es nach einem mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Plane in einem längern Zeitraum zu amortisiren sei.

Wenn sonach in diesen Hauptbeziehungen die bisherigen Statuten unverändert bleiben, so glaubten wir dieselben in einigen Punkten von geringerer Tragweite modifiziren zu sollen, theils um sie mit dem bezüglichen Bundesgesetz mehr in Einklang zu bringen, theils um das Personal sonst einigermaßen besser zu stellen.

Die wichtigsten Aenderungen bestehen darin, dass bei einer vor dem zurückgelegten neunten Dienstjahre, d. h. vor dem Beginn der Pensionsberechtigung eintretenden Invalidität die Einlagen der Mitglieder nicht mehr bloss wie bisher im einfachen, sondern im vierfachen Betrage zurückvergütet, dass die Jahre, für welche ein nach dem 30. und vor dem 40. Altersjahre Eintretender die Beiträge nachbezahlt, künftig mit Bezug auf die Pensionsberechtigung zur Hälfte (bisher gar nicht) als Dienstjahre angerechnet werden, dass die Pensions- und Hülfskasse in Haftpflichtfällen keine Pension mehr auszurichten hat, also den Betrag der für den Betreffenden gemachten Einzahlungen ohne Gegenleistung behält.

Dem Wunsche der Verwaltungskommission der Kasse, dass der Wittve nicht bloss 40, sondern 50 0/0 der Pension des verstorbenen Ehemannes gewährt werden, konnten wir wegen der grossen finanziellen Konsequenzen (das Defizit der Kasse hätte sich durch die Aufnahme dieser Bestimmung um 570,000 Fr. erhöht) nicht entsprechen.

Die Gesellschaft ist nach den revidirten Statuten zu regelmässigen Beiträgen in Form eines prozentualen Zuschlages zu den Einlagen der Mitglieder in derjenigen Höhe verpflichtet, welche jeweilen nach den Ergebnissen der letzten technischen Bilanz erforderlich ist, um das finanzielle Gleichgewicht der Kasse zu erhalten; immerhin sollen diese Beiträge zusammen mit den ausserordentlichen Zuschüssen für Verzinsung und Amortisation des Defizits nicht weniger betragen als die Einlagen der Angestellten.

4. Rechnungswesen.

Wir genehmigten an unserem Orte die das Jahr 1890 umfassenden Rechnungen über Bau und Betrieb der Bötzingbahn und über den Bau der Linie Koblenz-Stein.

Die Rechnungen über die Nordostbahn sowie den Geschäftsbericht der Direktion übermittelten wir Ihnen wieder ohne Befund, d. h. ohne abweichende Standpunkte geltend zu machen.

Über die bei Anlass der Prüfung der Jahresrechnungen vom Bundesrathe mit Bezug auf die Pensions- und Hülfskasse gestellten Begehren haben wir soeben in Abschnitt 3 b berichtet.

In dem Beschlusse vom 6. Juni, durch welchen der Bundesrath die am 7. November 1890 beschlossene Statutenrevision genehmigt hat, verpflichtete er unsere Verwaltung, die in § 9 der Statuten erwähnten Regulative über die Speisung der Spezialfonds ihm noch vorzulegen.

Das Regulativ für den Erneuerungsfond vom 20. November 1884 wurde sofort eingereicht; der Bundesrath erklärte, dass er keine Einwendung dagegen erhebe.

Für den Versicherungsfond musste ein Regulativ erst aufgestellt werden, da sich bisher über die Funktionen dieses Fonds zwar eine Praxis gebildet, diese aber noch keine zusammenhängende Darstellung gefunden hatte. Während früher die im einzelnen Falle 1000 Fr. übersteigenden Sachbeschädigungen und alle Haftpflichtfolgen für Tödtungen und Verletzungen, auch in den Hülfseschäften, vom Versicherungsfond getragen wurden,

stellt nun das von uns genehmigte Regulativ vom 5. November 1891 den Grundsatz auf, dass künftig alle Beschädigungen des Transportmaterials, sowie alle Entschädigungen, welche die Unternehmung auf Grund der bestehenden Haftpflichtgesetzgebung an das eigene Personal und an Dritte zu zahlen hat, der Betriebsrechnung, resp. den Spezialrechnungen (Werkstätte, Dampfbootunternehmungen, Imprägniranstalt) in Ausgabe zu bringen seien und dass der Versicherungsfond nur dann und in soweit in Anspruch genommen werden soll, als die jährlichen Gesamtausgaben der genannten Rechnungen die Summe von 75,000 Fr. übersteigen.

Die aus dem Entwurf des Budget der Betriebsrechnung pro 1891 ersichtliche Thatsache einer enormen Steigerung der Betriebsausgaben veranlasste uns zur Aufstellung einer Anzahl auf Ersparnisse (möglichste Zurückhaltung gegenüber einer weitem Vermehrung des Personals und der Fahrleistungen, Reduktion der Hauptreparaturen an den Dampfbooten auf dem Zürichsee etc.) abzielender Postulate.

Wenige Wochen nach der mit solchen Einschränkungstendenzen abschliessenden Budgetberathung kamen wir in den Fall, für eine Reihe von Zügen und Schiffskursen, welche der Bundesrath unserer Unternehmung für den Sommerdienst oktroyirte und welche eine tägliche Mehrleistung von 284 Fahrkilometern und 55 Schiffskilometern bedingten, einen Nachtragskredit von ca. 66,000 Fr. zu bewilligen.

In gewohnter Weise bringen wir in nachstehender Tabelle die Differenzen zwischen dem Budget und den Rechnungsergebnissen zur Anschauung.

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1891.		Die Rechnung ergibt \pm als der Voranschlag in Aussicht nahm:			
		Fr.	Fr.	Fr.	^o / _o d. Budget-satzes
Einnahmen.					
I. Ertrag des Personentransportes	+ 168,144				2.76
II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	+ 465,187				4.82
III. Verschiedene Einnahmen . . . . .	.	+ 633,331			4.02
		- 4,988			0.53
			+ 628,343		3.76
Ausgaben.					
I. Allgemeine Verwaltung:					
A. Personal	- 13,971				3.04
B. Sonstige Ausgaben	+ 1,064				1.36
	- 12,907				2.40
Abzug	- 8,229				20.69
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:		- 4,678			0.94
A. Personal	+ 9,953				1.02
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:					
a) Unterhalt der Bahnanlagen	+ 72,854				10.55
b) Erneuerung des Oberbaues	+ 42,185				5.78
C. Sonstige Ausgaben	+ 6,614				12.57
		+ 131,606			5.38
III. Expeditionsdienst:					
A. Personal	- 145				0.00
B. Sonstige Ausgaben	+ 35,755				9.46
		+ 35,610			0.90
IV. Fahrdienst:					
A. Personal	+ 21,210				1.94
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	+ 78,107				4.95
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:					
a) Unterhalt	+ 27,236				3.18
b) Erneuerung	- 19,799				3.81
D. Sonstige Ausgaben	+ 7,567				42.52
	+ 114,321				
Abzüglich Nachtragskredit für vorgeschriebene neue Züge	66,600				
V. Verschiedene Ausgaben:		+ 47,721			1.15
A. Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	+ 89,985				10.59
B. Verlust an Hilfsgeschäften	-				
C. Sonstige Ausgaben	+ 98,639				19.07
		+ 188,624			13.79
Total der Ausgaben		+ 398,883			3.22
Hievon ab: Entschädigungen für die Besorgung des Betriebsdienstes auf andern Linien		+ 74,092			3.09
Netto-Ausgaben			+ 324,791		3.25
Überschuss der Betriebseinnahmen			+ 303,552		4.55

5. Verwendung des Reinertrages.

Den im Jahr 1890 erzielten Reinertrag von Fr. 4,773,424. 16 beantragten wir Ihnen und beschlossen Sie, folgendermassen zu verwenden:

1. Zutheilung einer Dividende von 6 0/0 = 30 Fr. für jede der 136,000 Prioritäts- und Stammaktien	Fr. 4,080,000. —
2. Ausserordentlicher Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse	„ 120,000. —
3. Vortrag auf neue Rechnung	„ 573,424. 16
	<hr/>
	Fr. 4,773,424. 16

6. Finanzwesen.

Nachdem die im letztjährigen Geschäftsberichte ausführlich behandelte Statutenrevision am 6. Juni endlich vom Bundesrathe genehmigt worden war, setzten wir unterm 13. gl. Mts. den Zeitpunkt und die Bedingungen für die Emission der neuen 14,000 Stammaktien fest. Dabei kam namentlich in Frage, ob nicht für diejenigen neuen Aktien, welche nicht kraft des den Inhabern der alten eingeräumten Vorbezugsrechtes gezeichnet würden resp. gezeichnet werden konnten (es mussten jedenfalls 400 Stück übrig bleiben, da die 136,000 alten Aktien nur ein Vorrecht auf 13,600 neue hatten), zu gleicher Zeit eine Subskription für Jedermann zu eröffnen sei. Von der Annahme ausgehend, dass das Vorrecht in ziemlich weitreichendem Masse geltend gemacht werden und dass es möglich sein werde, die übrig bleibenden Stücke auf einfacherem Wege als mit einer zweiten, unter andern Bedingungen nebenher laufenden Subskription vortheilhaft abzusetzen, nahmen wir von einer freien Subskription Umgang. Die erstere Voraussetzung traf in der That zu, indem das Vorzugsrecht nur mit Bezug auf 330 Stück nicht ausgeübt wurde, im Ganzen also bloss 730 Stück unbegeben blieben. Dagegen trat bald nach Ablauf der den Aktionären eingeräumten Subskriptions-Frist (6.—15. Juli) ein ziemlich jäher Kurssturz ein, so dass die Verwerthung der 730 restirenden Aktien auf unbestimmte Zeit verschoben werden musste.

Wir ermächtigten die Direktion, dieselben im geeigneten Zeitpunkte zu den von ihr festzusetzenden Bedingungen zu begeben.

7. Tarifwesen.

Verschiedene andere Verwaltungen haben sog. Arbeiter-Abonnements mit stark ermässigten Grundtaxen, hinwieder aber mit einer auf die Werktage, auf gewisse Tagesstunden und auf die dritte Wagenklasse beschränkten Gültigkeit eingeführt. In der gleichen Richtung uns bewegend, uns aber enger an unser bisheriges System anschliessend, haben wir die Erleichterung zu gewähren beschlossen, dass die Jahresabonnements ohne Preisaufschlag in Monatsabschnitten bezogen werden können. Um zu verhüten, dass schon derjenige, der nach Bezahlung einer oder einiger weniger Monatsraten das Abonnement wieder aufgibt, sich die für 360 Hin- und Herfahrten per Jahr eingeräumte grosse Preisermässigung zu Nutze machen könne, wurde vorgeschrieben, dass der Abonnent einen zwei Monatsraten gleichkommenden Betrag zu deponiren habe, der ihm dann als Zahlung für die 11. und 12. Monatsrate angerechnet wird. Im Übrigen unterliegen diese Abonnements keinen ausnahmsweisen Beschränkungen.

8. Bauwesen.

a) Neue Linien.

Das Baubudget für die neuen Linien pro 1891, wie es von der Direktion uns vorgelegt und von uns angenommen wurde, sah folgende Bauausgaben, inkl. Verzinsung derselben während der Bauzeit, vor:

Dielsdorf-Niederweningen	Fr. 535,800. —
Koblenz-Stein (wovon 1/2 zu Lasten der S. C. B.)	„ 2,092,000. —
Etzweilen-Schaffhausen	„ 338,700. —
Rechtsufrige Zürichseebahn	„ 2,535,200. —
Thalweil-Zug	„ 400,000. —
Eglisau-Schaffhausen	„ 20,300. —
	<hr/>
	Fr. 5,922,000. —

Im Dezember unterbreitete uns dann die Direktion zugleich mit dem Baubudget pro 1892 einen Gesamtkostenvoranschlag für die Moratoriumslinien, dessen Hauptzahlen wir hier folgen lassen:

Linien	Eröffnungstermin	Gesamtkosten- Voranschlag Fr.	Bis Ende 1891 approx. ausgegeb. Fr.	Restkredit mit Ende 1891 Fr.	Ausgaben-Budget pro 1892 Fr.
Dielsdorf-Niederweningen	1891. Aug. 12.	1,081,800	838,300	243,500	19,000
Koblenz-Stein	1892. Mai 1.	5,559,490	2,657,078	2,902,412	2,090,500
Etzweilen-Schaffhausen	1893. Juni 1.	4,522,000	66,295	4,455,705	1,841,000
Rechtsufrige Zürichseebahn	1893. Aug. 1.	19,436,600	7,338,954	12,097,646	4,742,000
Thalweil-Zug	1894. Jan. 1.	9,151,000	92,000	9,059,000	1,328,000
Eglisau-Schaffhausen	1894. Okt. 1.	5,204,000	11,602	5,192,398	29,100
		<hr/>			
	Total	44,954,890	11,004,229	33,950,661	10,049,600

Von dem Gesamtkostenbudget von Fr. 44.954,890. —
kommt in Abzug der hälftige Antheil der Schweiz. Centralbahn an den Baukosten der Linie
Koblenz-Stein, exkl. Rollmaterial (484,000 Fr.), mit „ 2,537,745. —

Es verbleiben zu Lasten der Nordostbahn Fr. 42,417,145. —

Obigem Voranschlag ist derjenige der eidgenössischen Experten von 1886 zu Grunde gelegt. Demselben sind aber diejenigen (von den Experten nicht mitgerechneten) Beträge beigefügt, welche in der früheren Bauperiode ausgelegt, dann auf den Konto „Zu amortisirende Verwendungen“ geschrieben und nunmehr wieder auf Baukonto rückübertragen worden sind. Es sind dies:

Für Dielsdorf-Niederweningen	Fr. 1,800. —
„ Koblenz-Stein	„ 43,689. 70
„ Etzweilen-Schaffhausen	„ 10,000. —
„ Rechtsufrige Zürichseebahn	„ 2,520,000. —
„ Eglisau-Schaffhausen	„ 4,000. —
	<hr/>
	Fr. 2,579,489. 70

Ferner sind da, wo seither auf Grund der definitiven Baupläne vom Baubureau der Nordostbahn neue Voranschläge aufgestellt oder durch die bundesrätlichen Plangenehmigungsbedingungen Mehrkosten begründet worden sind, die berechtigten Zahlen eingesetzt. Die Änderungen letzterer Art ergeben gegenüber dem Voranschlag der Experten ein Mehrerforderniss von zusammen 1,391,300 Fr.

In dem Voranschlag sind nicht enthalten die nach vorläufiger Ansicht dem alten Netze zu belastenden Kosten für die behufs Einführung der neuen Linien nothwendigen Erweiterungen von Bahnhöfen (ausgenommen die Station Stein), für die Verlegung des Dammes der Winterthurer Linie zwischen Limmatbrücke und Bahnhof Zürich, und für die Unterführung der Langgasse in Aussersihl, sowie endlich für das zweite Geleise auf der Strecke Zürich-Thalweil.

Dieses Generalbaubudget soll künftig alljährlich nachgeführt werden und die Verwaltung in den Stand setzen, die Einhaltung der Voranschläge zu kontrolliren und sich jederzeit über den Kapitalbedarf möglichst genau Rechenschaft zu geben.

Wir genehmigten die Baupläne für die Linie Eetzweilen-Schaffhausen. Der neue Kostenvoranschlag übersteigt denjenigen der bundesrätlichen Experten um 181,600 Fr.

Endlich erhielt unsere Ratifikation ein Nachtragsvertrag mit den Unternehmern des I. Bau-Looses der rechtsufrigen Zürichseebahn (Limmat-Tiefenbrunnen) über die für Einführung dieser Linie und für Verlegung der Winterthurer Linie erforderlichen, auf ca. 1,400,000 Fr. veranschlagten Arbeiten, sowie über Begleichung verschiedener mit Bezug auf den Hauptvertrag entstandenen Differenzen.

b) Altes Netz.

Das Baubudget pro 1891 nahm nach den Hauptkapiteln folgende Verwendungen in Aussicht, in denen verschiedene, schon früher bewilligte Kredite (im Betrage von ca. 1,800,000 Fr.) begriffen sind:

A. Baukonto der Nordostbahn.		
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:		
a) Bahnhöferweiterungen und neue Stationsanlagen	. . . . .	Fr. 1,019,688. 53
b) Diverse Ergänzungsbauten	. . . . .	„ 443,502. 19
		Fr. 1,463,190. 72
II. Rollmaterial	. . . . .	„ 1,423,206. 20
III. Mobiliar und Geräthschaften	. . . . .	„ 13,000. —
IV. Unvorhergesehenes	. . . . .	„ 25,000. —
		Fr. 2,924,396. 92
Hievon ab: Werth der auszurangirenden Fahrzeuge	. . . . .	„ 261,348. —
	Total-Baukonto N. O. B.	Fr. 2,663,048. 92
B. Baukonto Zürich-Zug-Luzern.		
Verschiedene Ergänzungsbauten	. . . . .	Fr. 43,600. —
C. Baukonto Bötzbahnbahn.		
I. Bahnhöferweiterungen	. . . . .	Fr. 200,000. —
II. Diverse Ergänzungsbauten	. . . . .	„ 52,700. —
		Fr. 252,700. —
D. Nebengeschäfte	. . . . .	„ 77,380. —
	Total	Fr. 3,036,728. 92

Wir heben die wichtigsten Einzelposten wie folgt heraus:

- Ad. A. I. a. Fr. 250,000 als I. Rate für Erweiterung des Rangirbahnhofes Romanshorn (Gesamtkosten auf Baurechnung: 491,000 Fr.).
- „ 250,000 als I. Rate für Erweiterung des Rangir- und Güterbahnhofes Winterthur (Gesamtkosten auf Baurechnung: 642,000 Fr.).
 - „ 136,147 für Erweiterung des Güterbahnhofes Zürich, Rest- und Nachtragskredit.
 - „ 112,882 für Erweiterung des Rangirbahnhofes Zürich, Rest- und Nachtragskredit.
 - „ 185,509 für Errichtung eines Maschinendepot in Brugg, Rest- und Nachtragskredit.
 - „ 56,850 Restkredit für die Station Wiedikon-Aussersihl.
 - „ 28,300 für Erweiterung der Station Wädenswil.
- Ad. A. I. b. „ 94,500 für Verriegelung der Weichen und Signale auf 12 Zwischenstationen einspuriger Linien.
- „ 36,100 für zentrale Weichen- und Signalstellung in Wallisellen.
 - „ 30,000 als I. Rate für Eindecken und Einfriedigen offener Brücken und Durchlässe (Gesamtkosten: 115,000 Fr.).
 - „ 37,000 für Erstellung einer Passerelle und eines Fussgängerdurchlasses in Oerlikon.
 - „ 60,800 für Wohnungsaufbau an 7 Stationsgebäuden.
 - „ 22,000 für Erstellung von Wärterwohnhäusern.
- Ad. A. II. „ 270,000 für 6 Tenderlokomotiven mit Einrichtung für Luftdruckbremsen und Dampfheizung.
- „ 405,000 für 6 schwere Güterzugslokomotiven mit Einrichtung für Dampfheizung.
 - „ 300,000 für 20 neue dreiachsige Personenwagen mit Luftdruckbremsen und Dampfheizung.
 - „ 34,000 für 4 zweiachsige Gepäckwagen mit Luftdruckbremsen.
 - „ 278,000 für 40 gedeckte Normal- und 20 offene Spezial-Güterwagen, erstere mit Luftdruckbremsen.
- Obige sub A. II aufgeführten Kredite sind im Wesentlichen nur vom Vorjahr übergetragen.
- „ 122,500 für Ausrüstung einer Anzahl vorhandener Lokomotiven und Wagen mit Wenger- und Westinghouse-Bremsen, Doppelluftleitungskuppelung etc.
- Ad. B. Erstellung von durchgehenden Glockensignalen auf der Strecke Altstetten-Zug-Rothkreuz (Uebertragung eines früheren Kredites.).
- Ad. C. I. Stationserweiterung Stein-Säckingen für Einführung der Linie Koblenz-Stein, I. Rate der auf 297,000 Fr. veranschlagten Gesamtkosten. (Seither auf das Budget der Linie Koblenz-Stein übergetragen.)
- Ad. C. II. Fr. 36,300 für Verriegelung der Weichen und Signale auf 4 Zwischenstationen.
- Ad. D. „ 76,580 als I. Ratazahlung für den neuen Halbsalondampfer „Säntis“. (Gesamtkosten: 210,000 Fr.)

Überdies wurden auf Grund von Spezialvorlagen Kredite für folgende Bauten bewilligt:

- Erweiterung der Station Oerlikon: 64,000 Fr. auf Bau-, 5200 Fr. auf Betriebsrechnung;
- Erweiterung der Station Koblenz behufs Einführung der Linie Koblenz-Stein: 169,000 Fr. auf Baurechnung Nordostbahn. (Im Budget pro 1892 wurden für ein in Folge der Begehren des Eisenbahndepartements nothwendig gewordenes neues Projekt 260,000 Fr. bewilligt.);
- Umbau der Station Cham: 47,000 Fr. auf Bau, 3000 Fr. auf Betrieb und 9300 Abschreibung am Baukonto;
- Umbau der Station Altstetten: 359,000 Fr. auf Bau, 51,000 Fr. auf Betrieb, 10,000 Fr. für Abschreibungen;
- Umbau des Bahnhofes Schaffhausen: ca. 2,800,000 Fr. auf Baukonto;

Erweiterung des Personenbahnhofes in Winterthur: 2,049,000 Fr. auf Bau-, 103,000 Fr. auf Betriebsrechnung und 23,000 Fr. auf Abschreibung; in ersterer Summe sind inbegriffen ca. 350,000 Fr. für Übertragung bereits erworbener Grundstücke vom Liegenschafts- auf den Baukonto;

Erweiterung der Station Oberglatt: 59,800 Fr. auf Bau, 2700 Fr. auf Betrieb;

Zweites Geleise Stein-Pratteln, hälftiger Antheil der Nordostbahn: 479,000 Fr. auf Bau-, 500 Fr. auf Betriebsrechnung. Darüber blieb die Zustimmung der Schweiz. Centralbahn vorbehalten; diese wurde in dem Sinne ertheilt, dass die Baute erst 1893 auszuführen sei;

Durchführung der Weichen- und Signalverriegelung auf ca. 22 Stationen (573,000 Fr.) und Ausrüstung einiger weitem Linien mit elektrischen Glockensignalen (134,000 Fr.), gemäss den von den Bundesbehörden erlassenen Vorschriften;

Anschaffung von 50 offenen Güterwagen, hauptsächlich zum Steintransport für die Eisenbahnbauten bei Zürich: 150,000 Fr.

Wir ermächtigten die Direktion, in Erfüllung einer s. Z. an die Übertragung der Konzession für die Aarg. Südbahn geknüpften Bedingung gemeinsam mit der Schweiz. Centralbahn an eine Aarebrücke bei Döttingen-Klingnau einen Beitrag von 100,000 Fr. einzuzahlen.

Betreffend die Verhandlungen, zu welchen die auf verschiedene Verbesserungen im Betriebe abzielenden Postulate des Bundesrathes Anlass gaben, verweisen wir auf den Geschäftsbericht der Direktion (S. 5).

9. Verträge mit andern Transportanstalten.

Wir genehmigten die mit der Direktionskommission der Schweizerischen Südostbahn über Erweiterung und Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) und über Mitbenutzung des Bahnhofes Wädensweil abgeschlossenen Verträge. (S. Bericht der Direktion, S. 12.)

Die von der Direktion gegenüber dem Ansuchen der Jura-Simplon-Bahn um Aufnahme in die Union commerciale eingenommene Haltung (Geschäftsbericht der Direktion, S. 11) fand unsere Billigung.

Nach den Katastrophen bei Mönchenstein und Zollikofen, für welche kraft des mit einigen schweizerischen Bahnen betreffend gemeinsame Tragung der Haftpflicht für Unfälle bestehenden Übereinkommens vom 5. Sept. 1885 die Nordostbahn stark in Mitleidenschaft gezogen werden, kam in Frage, ob nicht auf eine Abänderung dieses Übereinkommens Bedacht zu nehmen sei. Da dasselbe frühestens auf 1. Oktober 1895 gekündigt werden kann, so musste die genauere Prüfung und die Erledigung der Frage verschoben werden.

10. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Dass unserer Gesellschaft für die Linie Eglisau-Schaffhausen die grossherzoglich badische Konzession ertheilt und von uns angenommen worden ist, hat schon der vorjährige Geschäftsbericht der Direktion (S. 8) Ihnen mitgetheilt.

Der zürcherische Kantonsrath hat bei Zusicherung der Staatssubvention für die Linie Eetzweilen-Schaffhausen ausser den üblichen allgemeinen Bedingungen (Einzahlung der Subvention nach Massgabe des Fortschreitens der Bauarbeiten, Vertretung im Verwaltungsrath) noch zwei auf die Anlage einer Haltestelle Langwiesen und die Situirung der Station Feuerthalen bezügliche gestellt. Wir beauftragten die Direktion, dem Verwaltungsrathe der

Unternehmung Eetzweilen-Schaffhausen zu erklären: Die Nordostbahn müsse darauf halten, dass die Gesellschaft Eetzweilen-Schaffhausen die vertraglich übernommenen Verpflichtungen in ihrem vollen Umfang selbst erfülle, und könne sich hiefür nicht an Dritte verweisen lassen, noch weniger erschwerende Bedingungen annehmen, welche letztere etwa an ihre Subventionsbeiträge knüpfen. Um der Gesellschaft Eetzweilen-Schaffhausen die Verhandlungen mit den zürcherischen Behörden zu erleichtern, werde die Nordostbahn immerhin bei Feststellung der Baupläne die geäußerten speziellen Wünsche nach Thunlichkeit in Berücksichtigung ziehen, soweit dies ohne Beeinträchtigung der betriebstechnischen Anforderungen, Verlängerung der Linie oder Erhöhung der Baukosten geschehen könne.

Über die Schwierigkeiten, welche das Ansinnen der projektirten Unternehmung St. Gallen-Rapperswyl-Zug und des Eisenbahndepartements, dass unsere Gesellschaft die Linie Thalweil-Zug oder wenigstens den Albistunnel zweispurig anzulegen habe, hervorrief, verweisen wir auf den Geschäftsbericht der Direktion (S. 5.)

Die in unserem letzten Berichte (S. 10) erwähnte Angelegenheit betreffend Anbahnung einer Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen blieb selbstverständlich während der auf Verstaatlichung der Centralbahn gerichteten Campagne liegen. (Geschäftsbericht der Direktion, S. 4.)

Nachdem Mitte April das Urtheil i. S. c. Lucian Brunner (s. unsern Geschäftsbericht pro 1890, S. 12) in Rechtskraft erwachsen war, drang die Direktion bei den Bundesbehörden auf endliche Erledigung des pendenten Gesuches um Genehmigung der von Ihnen am 7. November 1890 beschlossenen Statutenrevision, indem sie darauf aufmerksam machte, dass eine längere Verzögerung auf die Durchführung der geplanten Aktien-Emission einen schlimmen Einfluss haben könnte. Unterm 21. Mai antwortete das Eisenbahndepartement, dass es vorerst das Resultat der Berathungen über die beiden Vorlagen des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Ankauf von Centralbahnaktien und Änderung von Art. 6 des Gesetzes über das Rechnungswesen (wonach für die im Besitze der Kantone und des Bundes befindlichen Eisenbahnaktien die durch Art. 640 O.-R. statuirte Beschränkung des Stimmrechtes in der Generalversammlung aufgehoben werden sollte) abwarten möchte.

Im Verlaufe der weitem Verhandlungen gelang es, das Departement zum Verlassen dieses eine mehr oder minder lange Verzögerung und darum unter Umständen eine Gefährdung unserer Finanzoperation in sich schliessenden Standpunktes zu bestimmen. Am 6. Juni fasste der Bundesrath folgenden Beschluss:

- „1. Den revidirten Statuten der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft, vom 7. November 1890, wird, vorbehältlich der bestehenden und künftigen gesetzlichen Vorschriften, und unter dem speziellen Vorbehalt, dass § 14, Absatz 3, gestrichen werde, die Genehmigung ertheilt.
2. Dieser Beschluss ist den revidirten Statuten beizudrucken, von denen ein mit den Originalunterschriften versehenes Exemplar im Bundesarchiv niederzulegen ist.
3. Die Bahngesellschaft ist gehalten, die im § 9 erwähnten Regulative über die Speisung der Spezialfonds noch vorzulegen.“

Das Wegbedingen des dritten Absatzes von § 14 („Keinesfalls darf ein einzelner Aktionär mehr als den fünften Theil der sämmtlichen vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen“) schien uns zwar für die Aufsichtsbehörde unnöthig, aber auch für die Gesellschaft unverfänglich zu sein, weil derselbe bloss die gesetzliche Bestimmung (Art. 640 O.-R., letzter Satz) reproduzirte. Wir hatten den beanstandeten Passus nur darum in die Statuten aufgenommen, weil der Bundesrath bei Genehmigung der Statutenrevision von 1884 ausdrücklich den Vorbehalt gemacht hatte, der auf eine Beschränkung des Stimmrechtes bezügliche Absatz sei dahin zu verstehen, dass ein einzelner Aktionär auch nie mehr als $\frac{1}{5}$ der sämmtlichen vertretenen Aktienstimmen in sich vereinigen dürfe.

So stand in materieller Hinsicht nichts entgegen, die bundesrätliche Verfügung hinzunehmen, und in formeller Beziehung fassten wir sie so auf, dass Abs. 3 von § 14 einfach von der hoheitlichen Genehmigung ausge-

schlossen sei, dass die Generalversammlung also lediglich davon Vormerk zu nehmen, nicht aber selbst wieder die Statuten entsprechend zu ändern habe. In den Neudruck der Statuten wurde daher der in Rede stehende Absatz, wie er von Ihnen beschlossen worden war, aufgenommen, aber in einer Anmerkung auf Ziff. 1 des Genehmigungsbeschlusses des Bundesrathes verwiesen.

Nachdem die Statutenrevision auch noch in das Handelsregister angemeldet und unterm 26. Juni durch das Handelsamtsblatt bekannt gemacht worden war, konnten die neuen Statuten endlich in Kraft gesetzt und schon in Ihrer Generalversammlung vom 29. Juni in Anwendung gebracht werden.

In Ihrer Generalversammlung haben Sie auf unsern Bericht hin unsere vorstehend skizzirten Anschauungen und Massnahmen gutgeheissen.

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

Zürich, den 11. Juni 1892.

Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. Bachmann.

Der Sekretär:

Dr. Hürlimann.

Auszug aus dem Protokoll

über die

Verhandlungen der ordentlichen Generalversammlung

der

Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 29. Juni 1891.



Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 11,141 Aktien.

Im Verlaufe der Versammlung: 11,930 Aktien.

I.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
beschliesst:

Von dem Berichte des Verwaltungsrathes über die Vollziehung des Beschlusses vom 7. November 1890
betreffend Statutenrevision wird in gutheissendem Sinne Vormerk genommen.

II.

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

beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1890 wird die Genehmigung
und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung ertheilt.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrathes pro 1890 werden unter Verdankung
abgenommen.

III.

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

beschliesst:

Der Reinertrag des Jahres 1890 im Betrage von Fr. 4,773,424. 16 Cts. wird in folgender Weise verwendet:

1. Zutheilung einer Dividende von 6 0/0 = 30 Fr. für jede der 136,000 Prioritäts- und Stammaktien	Fr. 4,080,000. — Cts.
2. Ausserordentlicher Zuschuss an die Pensions- und Hilfskasse der Angestellten	„ 120,000. — „
3. Vortrag auf neue Rechnung	„ 573,424. 16 „
	<hr/>
	Fr. 4,773,424. 16 Cts.

IV.

An die durch den Tod des Herrn Ständerath Haberstich erledigte Stelle eines aargauischen Mitgliedes des
Verwaltungsrathes wird Herr Ständerath Isler in Wohlen gewählt.



Inhalt des Beilagenbandes.

1. Dreissigster Geschäftsbericht und Rechnungen über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern für das Jahr 1891.
 2. Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnungen über die Unternehmung der Bötzbahn für das Jahr 1891.
 3. Nunter Geschäftsbericht und Rechnungen über den Bau der Linie Koblenz-Stein für das Jahr 1891.
 4. Zwanzigster Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1891.
 5. Siebenzehnter Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1891.
-

