Verhältnisse zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **28 (1880)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Tit.!

Die Direktion gibt sich hiemit die Ehre, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft den achtundzwanzigsten Geschäftsbericht, das Jahr 1880 umfassend, vorzulegen. Um die Vergleichung nicht zu erschweren, ist sie auch diesmal nur in wenig erheblichen Punkten von der Anordnung der bisherigen Jahresberichte abgewichen.

I. Verhältnisse zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Im Berichtsjahr trat das Bundesgesetz betreffend Sicherstellung der Vergütungen aus direktem Verkehr und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken vom 2. Juli 1880 in Kraft, durch welches der Ungerechtigkeit ein Ende gemacht wurde, die darin bestand, dass der Bund die Eisenbahngesellschaften anhielt, andern Gesellschaften die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken zu gestatten, sowie direkten Verkehr mit denselben zu pflegen, ohne denselben für die daraus erwachsenden, oft sehr bedeutenden Guthaben irgendwelche Sicherheit zu gewähren. Durch das neue Gesetz wird solchen Forderungen in der Zwangsliquidation der schuldenden Gesellschaft unter gewissen Beschränkungen dieselbe bevorzugte Stellung eingeräumt, wie den Garantierücklässen von Bauunternehmern.

Von den Verhandlungen betreffend den Erwerb der Nationalbahn haben wir Ihnen in unserm vorjährigen Geschäftsbericht bis zu dem Zeitpunkte Kenntniss gegeben, da das Bundesgericht die Ostsektion der Eidgenössischen Bank, die Westsektion dagegen der Nordostbahn zugeschlagen hatte.

Gemäss den Steigerungsbedingungen wurde die Westsektion schon vom 1. Mai 1880 an auf Rechnung und Gefahr der Nordostbahn betrieben. Die Übernahme in eigene Verwaltung und Betrieb konnte jedoch erst auf den 1. Juni stattfinden, nachdem inzwischen die Konzessionsübertragung durch die Bundesbehörden erfolgt war. Die von der Nordostbahn an der Steigerung bedungenen Änderungen der Konzession der Westsektion waren vom hohen Bundesrathe im Wesentlichen schon früher bewilligt worden (s. das diesfällige Schreiben auf Seite 11 des vorjährigen Berichtes), und es blieb noch die Art des Anschlusses der Nationalbahn an die Nordostbahn bei Örlikon zu regeln, worüber nach einigen Verhandlungen ebenfalls ein Einverständniss mit der Bundesbehörde zu Stande kam.

Etwas schwieriger schien sich anfänglich das Verhältniss zu den vier Garantiestädten zu gestalten. Die Nordostbahn war durch den Beschluss des Bundesgerichtes bei ihrem unterm 24. Februar und 3. April 1880 den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen gemachten Zusicherungen behaftet worden. Die Stadt

Winterthur drängte auf Erfüllung derselben; die aargauischen Städte dagegen, zur Erklärung ihrer Annahme der diesseitigen Proposition aufgefordert, gaben ausweichende Antwort, weil sie glaubten, durch diese Annahme ihrem Streit mit Winterthur betreffend Mithaft für das 9 Millionen Anleihen zu präjudiziren. Nach längeren Verhandlungen überwog indessen auch bei diesen Gemeinden die Einsicht in das gemeinsame Interesse, und es kam am 2. August zwischen Abordnungen derselben und der Nordostbahndirektion eine Vereinbarung zu Stande, die wir der Vollständigkeit halber hier wörtlich folgen lassen.

„Vereinbarung

behufs Vollziehung der Erklärung der Nordostbahn vom 24. Februar respektive 3. April 1880

betreffend

Erwerb der Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn.

„Durch Erklärung vom 24. Februar d. Js. hat sich die Nordostbahn gegenüber den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen unter mehrfachen Bedingungen und Vorbehalten bereit erklärt und verpflichtet, gegen Abtretung der Nationalbahnstrecke Winterthur-Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau mit allen denjenigen Bestandtheilen und Zubehörden, welche zusammen das Pfandobjekt für das auf der genannten Linie hypothezirte Anleihen von 9 Millionen Franken bilden:

„1. Den auf die genannte Sektion der Schweizerischen Nationalbahn entfallenden Antheil an den Konkurskosten und an den der I. Hypothek vorgehenden privilegirten Forderungen, soweit solche nicht aus dem unverpfändeten Massavermögen gedeckt werden können, zu übernehmen;

„2. Den eingangsgenannten Gemeinden, als Beitrag zur Erfüllung der von ihnen eingegangenen Garantieverpflichtung für das 9 Millionen Anleihen der Schweizerischen Nationalbahn, 6000 Stück Stammaktien der Nordostbahn von nominell Fr. 500 zur Verfügung zu stellen, welche Aktien von der Nordostbahn ganz oder theilweise durch eine neue Emission beschafft werden können.

„Nachdem die Abtretung der Bahn mit Zubehörden in der in Aussicht genommenen Weise nicht hat stattfinden können, die Nordostbahn aber gleichwohl bereit ist, mit den durch die veränderte Sachlage bedingten Modifikationen die Erklärung vom 24. Februar d. J. aufrecht zu halten, so haben die Betheiligten folgende Vereinbarung getroffen:

I.

„Die Nordostbahn tritt den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen 6000 Stück liberirte Nordostbahnstammaktien, die Nummern 100,001 bis 106,000 tragend, ab; die erst noch zu erstellenden Aktientitel werden einstweilen durch Interimstitel ersetzt.

„Die Nordostbahn übernimmt ferner das auf die Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn entfallende Betreffniss an dem nicht durch freies Massavermögen gedeckten Theile der Konkurskosten und privilegirten Forderungen, soweit die in erster Linie hiefür zu verwendenden Erlöse aus denjenigen Bestandtheilen und Zubehörden der Bahn, welche gemäss der Erklärung vom 24. Februar d. J. mit der Bahn an die Nordostbahn hätten abgetreten werden sollen, statt dessen aber besonders verwerthet worden sind, zur Deckung dieser Vorgänge nicht hinreichen.

II.

„Die Einwohnergemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen ersetzen dagegen der Nordostbahn den von dieser für die Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn bezahlten Kaufpreis von Fr. 750,000 und leisten

derselben ferner an die Betriebsdefizite der Schweizerischen Nationalbahn für die Monate Februar, März und April d. J. einen Beitrag von Fr. 45,000. Sie erklären sich demgemäss hiemit unter solidarischer Haftbarkeit als Schuldner der Nordostbahn für die Summe von Fr. 795,000, mit Worten: Franken siebenhundertfünfundneunzigtausend. Diese Schuldsumme ist indessen in der Folge um denjenigen Betrag zu reduziren, welcher der Nordostbahn gemäss den Bestimmungen von Ziffer I an die Konkurskosten und privilegirten Forderungen nach Ausweis des Vertheilungsbescheides und der Liquidationsrechnung des Massaverwalters der Schweizerischen Nationalbahn zu vergüten obliegt. Hinwieder vermehrt sich die Schuld um denjenigen Betrag, den das Bundesgericht dem interkantonalen Komite von der geleisteten Steigerungskaution von Fr. 50,000 und von der für das Betriebsdefizit vom Monat Januar einbezahlten Summe von Fr. 18,000 etwa zurückgeben sollte. Die Schuld ist bis zur Rückzahlung zu 5 % zu verzinsen und zwar vom 1. Mai d. J. an. Die Rückzahlung hat ohne Aufkündigung bis spätestens den 31. Dezember 1880 zu erfolgen.

„Die genannten vier Gemeinden konstituiren kraft des Gegenwärtigen zu Gunsten der Nordostbahn zur Sicherung ihres vorbeschriebenen Guthabens ein Faustpfandrecht auf die 6000 Stück Stammaktien, welche einen Gegenstand dieser Vereinbarung bilden; es bleiben diese Aktien daher bis zur vollständigen Abbezahlung der Schuld im Faustpfandbesitz der Nordostbahn.

„Zürich, den 2. August 1880.

„Für die Direktion
der Schweizerischen Nordostbahn:
„(sig.) STUDER.

„Für die Einwohnergemeinde Zofingen,
„unter dem Vorbehalt, dass durch diese Vereinbarung die Rechtsstellung der Einwohnergemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen unter sich und gegenüber den Inhabern garantirter Obligationen des 9 Millionen Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn nicht präjudizirt werden solle:
„(sig.) SANDMEIER.

„Mit gleichem Vorbehalt
„Namens der Einwohnergemeinde Baden:
„*Der Bevollmächtigte,*
„(sig.) A. KELLERSBERGER.

„Mit Vollmacht des Stadtrathes Winterthur:
„(sig.) Dr. HASLER.

„Unterzeichnet in der Meinung, dass damit die Rechtsstellung der Gemeinde Lenzburg gegenüber der Gemeinde Winterthur und gegenüber den Obligationären nicht alterirt werden soll.

„Namens der Einwohnergemeinde Lenzburg:
„*Der Bevollmächtigte,*
„(sig.) F. VILLIGER, Fürsprech.“

Nachdem der Verwaltungsrath am 19. August 1880 kraft der ihm von der Generalversammlung vom 9. Oktober 1879 ertheilten Vollmacht die Kreirung von 6000 neuen Stammaktien beschlossen und die Direktion zur Aushingabe derselben an die vier Städte gegen die in der Vereinbarung vom 2. August bedungene Baarzahlung ermächtigt hatte, konnte diese Tauschoperation schon gegen Ende August stattfinden, und wurden damit die aus dem Erwerb der Westsektion herrührenden Verpflichtungen der Nordostbahn im Wesentlichen erfüllt.

Eine damit im Zusammenhang stehende Angelegenheit blieb dagegen noch längere Zeit pendent. In dem Berichte der Direktion vom 25. September 1879 wurde der Generalversammlung vom 9. Oktober desselben Jahres Mittheilung gemacht über eine Verständigung der Nordostbahn mit der Schweizerischen Centralbahn für den Fall der Übernahme der Westsektion. Dieser Verständigung zufolge lehnte die Schweizerische Centralbahn jede Art von Kapitalbeiträgen ab; sie war dagegen bereit, das Theilstück Aarau-Suhr-Zofingen zu übernehmen und an dem nach den bisherigen Betriebsergebnissen zu ermittelnden Defizit der ganzen Westsektion angemessen zu partizipiren. Der erwähnte Bericht fügt bei: „Eine ganz genaue Verbalisirung dieser grundsätzlich zugesagten und von uns acceptirten Betheiligung hat indessen nicht stattgefunden und wäre daher vorkommenden Falls erst noch zu vereinbaren.“

Nachdem im Berichtsjahre die Übernahme der Westsektion zur Thatsache geworden, fanden Unterhandlungen mit der Schweizerischen Centralbahn behufs Regulirung der durch Abtretung des Theilstücks Suhr-Zofingen beziehungsweise Aarau-Suhr an dieselbe entstehenden gegenseitigen Beziehungen statt, wobei einige Meinungsverschiedenheit zu Tage trat über die künftigen Konkurrenzverhältnisse der Nationalbahn zur Aargauischen Südbahn, von welcher bei den ersten vorläufigen Besprechungen über die Abtretung nur im Allgemeinen die Rede gewesen war. Da es sich um nicht unbedeutende Differenzen handelte, so zogen sich die Verhandlungen in die Länge, und wurde auch die wirkliche Übergabe des Theilstücks verzögert. Schliesslich führten die mühsamen Verhandlungen gleichwohl zu beidseitiger Befriedigung zum Abschluss folgender Verträge, datirt vom 12. Februar 1881:

1. Vertrag betreffend Abtretung der Bahnstrecke Suhr-Zofingen und Einräumung des Miteigenthumsrechts an der Bahnstrecke Aarau-Suhr;

2. Vertrag betreffend Regelung der Konkurrenzverhältnisse auf der Bahnstrecke Aarau-Suhr;

3. Vertrag betreffend Regelung der Konkurrenzverhältnisse zwischen der Nordostbahnlinie Aarau-Hunzenschwyl-Lenzburg und der Südbahnlinie Aarau-Ruppersweil-Lenzburg.

Die beiden letztern Verträge sind auf Konzessionsdauer geschlossen, der erste ist seiner Natur nach unaufkündbar. Aus dem Inhalt desselben führen wir folgende Bestimmung wörtlich an, welche von allgemeinem Interesse sein dürfte:

„Für die Abtretung der Bahnstrecke Suhr-Zofingen und für die Einräumung des Miteigenthumsrechts an der Strecke Suhr-Aarau ist von der Centralbahn ein Kaufpreis nicht zu entrichten. Dagegen verpflichtet sich die Centralbahn, an die Nordostbahn mit Rücksicht auf die der letztern erwachsenden jährlichen Betriebsdefizite auf der Nationalbahnstrecke Winterthur-Aarau, dauernd einen auf Grund der frühern Betriebsergebnisse berechneten festen jährlichen Beitrag von Fr. 32,000 zu bezahlen, und zwar in vierteljährlichen Raten von Fr. 8000 ab 1. Mai 1880. Diese Beitragspflicht ist weder auf die Dauer der Konzession beschränkt, noch kann aus was immer für einem Grund in der Folge eine Erhöhung oder eine Ermässigung des Betrages verlangt werden.“

Nachdem obige Verträge allseitig ratifizirt worden, hat am 1. April l. J. die wirkliche Übergabe des Theilstückes Suhr-Zofingen an die Centralbahn, und der Eintritt dieser Gesellschaft in das Miteigenthum der Strecke Suhr-Aarau stattgefunden, und sind damit alle pendent gewesenen Angelegenheiten der Westsektion der Nationalbahn erledigt.

An der Steigerung vom 15. März 1880 hatte die Eidgenössische Bank ihr Angebot von Fr. 3,150,000 auf die Ostsektion nur unter Ratifikationsvorbehalt gemacht; es wurde ihr daher vom Bundesgericht gleichzeitig mit dem Zuschlag eine Frist von 60 Tagen für Beibringung der Ratifikation angesetzt. Diese Frist erstreckte sich bis zum 22. Juni, und es fehlte während derselben nicht an Propositionen und Vermittlungsversuchen, um die Nordostbahn zur Übernahme der von der Eidgenössischen Bank mit diesem Angebot eingegangenen Verpflichtung zu veranlassen, denn für die genannte Bank stand für den Fall der Nichtratifikation die geleistete Kaution von Fr. 80,000 auf dem Spiel. So lange diese Propositionen indessen dahin gingen, der Eidgenössischen Bank für die in ihrem Besitze befindlichen Titel des 5 Millionen Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn eine bessere oder auch nur gleiche Stellung wie den übrigen Hypothekargläubigern einzuräumen, mussten dieselben als unannehmbar zurückgewiesen werden. Sowohl die Direktion als der Verwaltungsrath waren bereits mit dem Gedanken vertraut, die Ostsektion durch eine andere Gesellschaft betrieben zu sehen.

Erst einige Tage vor Ablauf der erwähnten Frist kam der Direktion durch Vermittlung des Vorstandes des schweizerischen Eisenbahndepartements eine Proposition der Eidgenössischen Bank zu, welche berücksichtigt werden konnte. Gemäss diesem Vorschlag erklärte die Eidgenössische Bank die Annahme der Bestimmungen des Cessionsvertrags vom 14. März 1879 und offerirte „zur Ausgleichung mit den Interessen der Nordostbahn ein Nachgeld von Fr. 40,000.“ Diesem Offert stand im Falle der Nichtannahme die Eventualität gegenüber, dass die Eidgenössische Bank die Ratifikation verweigere, und es konnte sich fragen, ob die Nordostbahn sich dabei besser stellen würde.

Nun hatte aber die Direktion schon am Tage des bundesgerichtlichen Beschlusses dem Gerichte die verbindliche Erklärung abgegeben, dass die Nordostbahn im Falle der Nichtratifikation des Gebotes der Eidgenössischen Bank die Ostsektion für $2^3/_4$ Millionen Franken übernehmen würde und dabei der Eidgenössischen Bank die Wahl lasse, sich dem Cessionsvertrag vom 14. März anzuschliessen oder ihr Betreffniss aus der Liquidation direkt zu beziehen. Diese Erklärung war gegeben worden, um das Bundesgericht über die allfälligen Folgen der Nichtratifikation der Eidgenössischen Bank zu beruhigen und allfällige Bedenken desselben hinsichtlich einer Trennung der beiden Sektionen zu beseitigen. Damit war aber der eigentliche Kaufpreis für die Ostsektion bereits im Sinne des Cessionsvertrages vom 14. März im Wesentlichen fixirt, und es kam blos noch in Frage, ob durch den Verfall der Kaution der Eidgenössischen Bank der Nordostbahn ein Vortheil erwachsen würde. Diese Kaution war aber im Betrage von Fr. 80,000 für beide Sektionen der Nationalbahn bestellt worden, und es lag im Bereiche der Möglichkeit, dass dieser Betrag vom Bundesgericht mit Rücksicht darauf, dass die Nichtratifikation sich blos auf eine Sektion beziehe, erheblich ermässigt werden konnte. Zudem wäre die Kaution dem Pfanderlöse der Ostsektion zugeschlagen worden, und die Eidgenössische Bank hätte als Hypothekarkreditorin wieder den vierten Theil davon bezogen. Ein grosser Vortheil wäre somit der Nordostbahn aus der Nichtratifikation des Angebots der Eidgenössischen Bank keinenfalls erwachsen, und die Direktion beschloss daher, eine vom Chef des schweizerischen Eisenbahndepartements veranstaltete Konferenz mit Abgeordneten der Eidgenössischen Bank zu beschicken. Das Resultat dieser am 17. Juni 1880 stattgefundenen Besprechung war die nachstehende Übereinkunft, welche am 19. gl. Mts. vom Verwaltungsrath der Nordostbahn genehmigt wurde, mit der einzigen Modifikation, dass die Voraussetzung *a* auch auf die Bank in Winterthur und die Rheinische Bank ausgedehnt wurde. Der in 2 *b* erwähnte Verzicht bezieht sich auf eine durch gütlichen Vergleich entstandene, nicht genau bezifferte Forderung von 5—6000 Franken, so dass die ganze Entschädigung der Nordostbahn sich auf circa Fr. 45,000 beläuft, welche als genügender Ersatz der ihr durch die Übereinkunft erwachsenen Mehrkosten betrachtet werden können.

„Übereinkunft.

„Betreffend die Abtretung der im Besitz der Eidgenössischen Bank in Bern befindlichen Obligationen auf die Ostsektion der Schweizerischen Nationalbahn und die Übernahme dieser Linie durch die Nordostbahn ist heute unter Vermittlung des Herrn Bundesrath Bavier nachfolgende Übereinkunft abgeschlossen worden.

„1. Die Eidgenössische Bank tritt der Schweizerischen Nordostbahn ihre Obligationen des 5 Millionen Anleihens auf die Ostsektion der Nationalbahn im Betrage von Fr. 1,245,000 unter denselben Bedingungen ab, unter welchen die Stadt Winterthur unterm 24. Februar 1880 die in ihrem Besitz stehenden Obligationen desselben Anleihens der Nordostbahn überlassen hat; ein von den heutigen Interessenten unterzeichnetes Exemplar dieser Bedingungen ist dem gegenwärtigen Übereinkommen beigefügt.

„2. Sodann tritt die Nordostbahngesellschaft ein in alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche für die Eidgenössische Bank aus der Ratifikation ihres an der Steigerung vom 15. März d. J. auf die Ostsektion der Nationalbahn gemachten Angebotes erwachsen, unter den folgenden besondern Bestimmungen:

„*a)* Die Eidgenössische Bank bezahlt an die Nordostbahn innert 8 Tagen nach stattgefundenem definitiven Zuschlag der Ostsektion der Nationalbahn die baare Summe von vierzigtausend Franken (Fr. 40,000).

„*b)* Die Eidgenössische Bank verzichtet ferner auf die in dem in Folge ihres Rekurses gegen den Entscheid des Massaverwalters der Nationalbahn betreffend Expropriation Winterthur-Tagelschwangen abgeschlossenen Vergleich ihr zugesagte Summe.

„Diese Vereinbarung tritt in Kraft unter folgenden Voraussetzungen:

„*a)* dass die Stadt Winterthur den oben schon erwähnten Kaufvertrag vom 24. Februar 1880 auch unter den durch Übernahme der Nationalbahn aus der Hand der Eidgenössischen Bank geschaffenen Umständen als fortwährend verbindlich anerkenne,

„*b)* dass die Eidgenössische Bank, die Stadt Winterthur, die Bank in Winterthur und die Rheinische Bank ihre Obligationen gegen Einhändigung von Interimsscheinen der Nordostbahn mit Hypothekarvormerk auf die Ostsektion zur Löschung herausgeben;

„*c)* dass die Eidgenössische Bank die Ratifikation ihres am 15. März d. J. gemachten Angebotes auf die Ostsektion der Nationalbahn ausspricht.

„Der Vertreter der Nordostbahn behält sich die Ratifikation des Verwaltungsrathes vor, die bis am 21. d. M. beigebracht werden soll.

„Bern, den 17. Juni 1880.

„Der Vertreter der Nordostbahn:
(sig.) STUDER.

Die Vertreter der Eidgenössischen Bank:
(sig.) HEINR. FEHR, Mitglied der Direktion und des Verwaltungsrathes der Eidgenössischen Bank.
(sig.) A. LARGIN.“

Mit dieser Vereinbarung waren indessen noch nicht alle Schwierigkeiten beseitigt. Zwar die Eidgenössische Bank kam ohne Zögern ihren eingegangenen Verpflichtungen nach, und die hauptsächlichen Hypothekargläubiger der Ostsektion entsprachen auch ohne Weiteres den bedungenen Voraussetzungen; es handelte sich also noch um Ausführung des Cessionsvertrags vom 14. März 1879, gemäss welchem das bisherige 5 Millionen Anleihen gelöscht, und dafür ein Pfandrecht von 3 Millionen Franken bestellt werden sollte. Als wir aber um die Bewilligung dieser Verpfändung beim hohen Bundesrath einkamen, wurde uns die Antwort, dass das Eigenthumsrecht an der Ostsektion erst dann auf die Nordostbahn übertragen werden könne, wenn den Steigerungsbedingungen gemäss der Kaufpreis bezahlt

sei. Nach dem Cessionsvertrag sollte aber diese Zahlung gerade durch die neue Verpfändung geleistet werden, und wir sahen uns daher durch die Antwort des Bundesrathes vor einen Kreis ohne Eingang und Ausgang gestellt. Schliesslich fand sich jedoch ein Ausweg, indem die Verpfändung eventuell publizirt wurde, und nachdem keine Einsprachen eingegangen, in gleichzeitiger Verhandlung vor dem Pfandbuchführer die Löschung des 5 Millionen Anleihens und der Eintrag des neuen Pfandrechts von 3 Millionen stattfinden konnten. Unterm 11. September wurde der Nordostbahn das Eigenthumsrecht an der Ostsektion zugesprochen; die Übernahme in eigene Verwaltung war dadurch auf den 1. Oktober hinausgerückt, nachdem indess schon vom 1. Mai an der Betrieb der Sektion auf Rechnung und Gefahr der Nordostbahn stattgefunden hatte.

Mit Ausnahme der endlichen Abrechnung mit der Massaverwaltung war damit die Erwerbung der Ostsektion auf schweizerischem Gebiet vollzogen. Schwieriger gestaltet sich dieselbe für das Theilstück auf badischem Boden, indem es bis jetzt noch nicht möglich war, die gesetzliche Eigenthumsübertragung und die Verpfändung zu erwirken. Die Ursache liegt hauptsächlich darin, dass Baden kein Gesetz über Verpfändung und Liquidation von Eisenbahnen besitzt, dass daher die bezüglichen Massnahmen nach den allgemeinen Vorschriften über die Führung der Grundbücher und über das Hypothekarwesen in den einzelnen betheiligten Gemeinden anzustreben sind.

Es bleibt uns noch übrig, über die Erwerbskosten beziehungsweise über den Betrag, zu welchem die Nationalbahn in die Bilanz eingestellt ist, Aufschluss zu geben. Bekanntlich war der bauliche Zustand derselben ein sehr mangelhafter, schon darum, weil die Bahn, nachdem die eine Sektion kaum in Betrieb gesetzt war, schon in Liquidation gerieth, eine Reihe von Vollendungsarbeiten daher noch rückständig blieb. Von weit grösserer Bedeutung aber ist der Umstand, dass die Schwellen auf beiden Sektionen nur aus nicht imprägnirtem Weichholz bestehen und schon stark in Fäulniss übergehen, so dass sie in den nächsten Jahren fast gänzlich ausgewechselt werden müssen. Die Direktion hält dafür, dass solche Kosten weder dem Betrieb noch dem Erneuerungsfond belastet werden können, sondern den Erwerbskosten zuzuschlagen seien. Dazu kommen ferner die Arbeiten für Entwässerung des Bahndammes und Thurufers bei Dätwyl, die Verbindung der Nationalbahn mit dem Nordostbahngeleise bei Örlikon und die Kosten für Instandstellung des Rollmaterials.

An diese verschiedenen Arbeiten sind im Jahr 1880 bereits verausgabt . .	Fr. 57,838. 85 Cts.
Für das Jahr 1881 sind budgetirt	„ 436,320. — „
„ „ „ 1882 in Aussicht genommen	„ 254,440. — „
	Fr. 748,598. 85 Cts.

Um jedoch den Ansatz in der Bilanz für den Erwerb der Nationalbahn in mässigen Grenzen zu halten und dem Vorwurf auszuweichen, unter dem Titel „Ergänzungsarbeiten“ werde jährlich der Baukonto in ungerechtfertigter Weise erhöht, hat die Direktion, vorbehältlich der Genehmigung durch die Generalversammlung, in die Rechnung über den Erwerb der Nationalbahn die Summe von Fr. 398,440. 76 Cts. als Baureserve eingestellt, wodurch der Bilanz ein runder Betrag von Fr. 5½ Millionen einverleibt wird, in der Meinung, dass die Kosten der Vollendungs- und Instandstellungsarbeiten, welche diesen Betrag übersteigen, auf einen Separatkonto gebracht werden, über dessen Tilgung der Verwaltungsrath später zu beschliessen hätte.

Die übrigen Kosten der nachstehenden Berechnung bedürfen geringerer Erläuterung. Die 6000 Aktien für die Westsektion und die 3000 Obligationen für die Ostsektion können nicht wohl anders als zum Nominalwerth in die Bilanz eingestellt werden, obgleich die letzteren je nach dem Zinsfuss, welcher zu Grunde gelegt wird, sich erheblich billiger stellen. Dagegen kommt für die Ostsektion ein Betrag für die nicht durch die freien Masseaktiven gedeckten privilegirten Forderungen hinzu, der sich auf die daherige vom Bundesgericht genehmigte Abrechnung des Massaverwalters stützt und Fr. 229,902. 96 Cts. beträgt. Die laut Steigerungsbedingungen von der Nationalbahn

übernommenen verkäuflichen Liegenschaften sind einer Neuschätzung unterworfen worden, wobei sich ein Minderwerth gegenüber dem Übernahmspreis ergab von Fr. 29,658. 54 Cts. Auf der Abrechnung über die Betriebsdefizite und Zinsvergütungen ergab sich noch ein Passivsaldo von Fr. 2992. 97 Cts., wobei der Beitrag der Garantiestädte an das Defizit von Fr. 45,000 mit berechnet ist.

Die Einnahmen betreffend, erinnern wir daran, dass wir s. Z. den grössten Theil der privilegirten Forderungen der Bauunternehmer zu 80 % angekauft hatten. Die übrigen Posten erklären sich von selbst.

Berechnung der Ausgaben für den Erwerb der ehemaligen Nationalbahn,

abgeschlossen per 31. Dezember 1880.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. 6000 Stück Stammaktien à 500, Westsektion	.	.	3,000,000	—
2. 3000 „ Obligationen à 1000, Ostsektion	.	.	3,000,000	—
3. Privilegirte Forderungen:				
Ganzer Pfanderlös der Ostsektion (laut Beschluss des Bundesgerichts vom 11. März 1881.)	3,375,105	11		
Überschuss des die freien Masseaktiven übersteigenden Betrags der Klassen I.—IV., 79 %	455,008	07		
Vertheilbarer Pfanderlös	2,920,097	04		
Die Steigerungssumme für die Ostsektion betrug	3,150,000	—		
Es blieben noch zu bezahlen			229,902	96
4. Abschreibung auf den von der Nationalbahn übernommenen Liegenschaften:				
Westsektion	12,191	73		
Ostsektion	17,466	81		
			29,658	54
5. Rechnungssaldo auf den Betriebsdefiziten der Ost- und Westsektion vom 1. Mai—30. September 1880 und auf der Zinsabrechnung mit der Masseverwaltung	.	.	2,992	97
			6,262,554	47
Hievon gehen ab:				
1. 20 % Garantierücklässe der Bauunternehmer	108,482	60		
2. Zahlung der Eidgenössischen Bank gemäss Übereinkunft	40,000	—		
3. Vergütung der Materialrechnung des Oberingenieurs:				
a) Für auf der Nationalbahn vorhandene Baumaterialvorräthe	40,176	13		
b) Für durch den Abbruch der Geleisestrecke Winterthur-Effretikon gewonnenes Oberbaumaterial	58,563	70		
4. Vergütung der Werkstätte für Reservestücke	7,516	65	254,739	08
Summa einschliesslich Rollmaterial	.	.	6,007,815	39
Hievon ab: Übertrag auf Konto „Transportmaterial und Werkstätten“: Schatzungswerth der übernommenen Lokomotiven und Wagen laut Verzeichniss	.	.	964,100	—
			5,043,715	39
Hiezu: **Für Instandstellungsarbeiten an der Nationalbahn:**				
a) Im Jahr 1880 bereits ausgeführte Arbeiten	57,838	85		
b) Vom Jahr 1881 an noch auszuführende Arbeiten	398,445	76	456,284	61
			5,500,000	—

Bahnhof Winterthur. Die Angelegenheit der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur ist im Berichtsjahr in Folge des definitiven Erwerbes der Nationalbahn durch die herwärtige Unternehmung in ein neues Stadium getreten, indem der Übergang dieser Bahn an die Nordostbahn eine theilweise Verschmelzung der klägerischen und beklagten Partei in dem Prozesse, der über die Verpflichtung zur Beschaffung der erforderlichen Baukapitalien geführt wird, zur Folge hatte. Der Prozess hat nunmehr nur noch gegen die Tössthalbahn seinen Fortgang zu nehmen. Dadurch scheint auch die Möglichkeit eines Vergleiches näher gerückt zu sein, und es haben denn auch neuerdings Verhandlungen in dieser Richtung, zum Theil unter Mitwirkung des Schweizerischen Eisenbahndepartements stattgefunden. In engem Zusammenhange mit denselben wurde unter allen Betheiligten auch die Möglichkeit weiterer Vereinfachungen im Bauprogramm und der Erzielung daheriger Ersparnisse auf dem Baubudget diskutirt. Die bezüglichen Verhandlungen fallen indessen vorwiegend nicht mehr in das Berichts-, sondern in das laufende Jahr, und da auch die daherigen Bestrebungen bis zur Stunde noch nicht zu einem definitiven Resultate geführt haben, so muss die eingehendere Berichterstattung dem nächsten Geschäftsberichte vorbehalten bleiben.

Ein mit dem Stadtrath Zürich im Jahr 1871 abgeschlossener Miethvertrag über das Kaufhaus nebst anliegendem Quai wurde Seitens des Erstern gekündet. Nachherige Verhandlungen führten zum Abschluss eines neuen Vertrages mit etwas modifizirten Bedingungen (etwelche Einschränkung des Miethraumes und Erhöhung des Zinses).

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die Vereinigung der schweizerischen Eisenbahnen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, zu verhandeln. Von denen, welche im Berichtsjahr erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Die Vereinbarung betreffend Beförderung heimkehrender armer Ausländer zu ermässigten Taxen wurde dahin erweitert, dass die ausländischen Gesandtschaften ermächtigt wurden, diesbezügliche Empfehlungen auch durch das Mittel von Konsulaten oder Hülfsgesellschaften ihres Landes abzugeben. 2) Des Bundesgesetzes vom 2. Juli 1880 zur Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken, wodurch die einschlägigen Verhältnisse, wenn auch nicht nach unserer, im letztjährigen Geschäftsbericht mitgetheilten Ansicht, definitiv geordnet wurden, ist schon im ersten Abschnitt Erwähnung geschehen. Auf Grund desselben sind einige schweizerische Bahnverwaltungen um Einrichtung, beziehungsweise Ausdehnung der direkten Verkehre bei uns eingelangt, und haben wir uns mit ihnen hierüber des Nähern verständigt. 3) Die nach den frühern Geschäftsberichten von den Westschweizerischen Bahnen zum bundesgerichtlichen Entscheid verstellte Frage, ob, wenn der Bund die Ausführung von Bahnzügen über die in den Konzessionen vorgeschriebene Zahl hinaus anordne, er den Bahnen für die hieraus erwachsenden finanziellen Einbussen schadensersatzpflichtig werde, kommt, wie wir dem bundesräthlichen Geschäftsbericht entnehmen, nicht zum Austrag, indem die genannte Bahngesellschaft sich mit der betheiligten Landesgegend, anlässlich der Bereinigung verschiedener Differenzen, auch über den Fahrplan einigte und daraufhin die dem Bundesgericht eingereichte Klage zurückzog. 4) Der Tarif für Geldtransporte wurde Seitens der Bundesbehörden nicht weiter beanstandet, nachdem dessen Anwendbarkeit nach einem vom Postdepartement geäusserten Wunsche auf Sendungen von mehr als 50 Kilogramm Gewicht beschränkt worden war, und gelangte am 1. September 1880 zur Einführung.

Eine Mehrzahl von Fragen, worüber Verhandlungen mit den Bundesbehörden stattzufinden haben, blieb unerledigt. Grössere Bedeutung haben davon die folgenden: 1) Hinsichtlich der Tarifunifikation hatte sich die