Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **38 (1890)**

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

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen anmit den 38., das Jahr 1890 betreffenden Geschäftsbericht unserer Unternehmung in bisher üblicher Form vorzulegen.

I. Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Das bedeutendste Vorkommniss im Berichtsjahr für das schweizerische Eisenbahnwesen war unverkennbar der Bundesbeschluss vom 27. Juni 1890 betreffend den Ankauf von Aktien der im vorangegangenen Jahr durch Fusion entstandenen Jura-Simplon-Bahn. Wie die bundesräthliche Botschaft offen erklärte, war dieser Ankauf als der erste bedeutende Schritt zum schliesslichen Erwerb der genannten Bahn durch den Bund zu betrachten und entstammte dem Bestreben, mit Verstaatlichung der schweizerischen Bahnen nicht bis zum Jahr 1903, dem nächsten konzessionsgemässen Rückkaufstermin, zuzuwarten, soweit sich dies auf dem Wege von Verhandlungen erreichen lässt. Aus dem überraschend grossen Mehr, womit die beiden eidgenössischen Räthe diesem Beschlusse zustimmten, und der beifälligen Aufnahme, welche derselbe im Volke fand, war unschwer zu erkennen, dass über die Eisenbahnverstaatlichung die Ansichten sich in kurzer Zeit sehr geändert hatten, und musste darin für die Bundesbehörde eine grosse Ermuthigung zu weiteren gleichartigen Schritten auf dem betretenen Wege liegen. Daher konnten sich die Behörden unserer Gesellschaft nicht verhehlen, dass der erwähnte Aktienankauf auch für letztere seine hohe, wenn auch indirekte Tragweite habe und der Gedanke der Verstaatlichung an sie etwas früher oder später, aber wohl kaum in sehr entfernter Zeit erneut herantreten werde.

Dieses Verhältniss machte sich geltend gegenüber der etwas vorher sowohl bei uns als bei der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen aus Aktionärkreisen erfolgten Anregung einer Fusion der beiden Gesellschaften,

welcher wir in entgegenkommendem Sinne, wenn auch mit der von der Wichtigkeit und Schwierigkeit der Angelegenheit geforderten Umsicht Rechnung zu tragen gedachten. Als der Ankauf der Jura-Simplonbahn-Aktien durch den Bund bekannt wurde, erachteten indessen die beiderseitigen Direktionen als geboten, jedenfalls die Stellungnahme der Bundesversammlung zu demselben vor Weiterführung der Fusionsverhandlungen abzuwarten, und hernach ergab sich, dass die bezügliche Anregung von ihren Urhebern selbst einstweilen nicht mehr festgehalten werde. Erst nach Ablauf des Berichtsjahres erfolgten erneute Schritte zum Zwecke der Herbeiführung jener Fusion, worüber der nächste Geschäftsbericht Aufschluss zu geben haben wird.

Durch die Ungewissheit, für wie lange noch eine selbständige Wirksamkeit unserer Unternehmung in Aussicht zu nehmen ist, wird überhaupt die Thätigkeit der Gesellschaftsbehörden, und insbesondere diejenige der Direktion sehr erschwert. Verbesserungen, über deren finanzielle Tragweite die Ansichten nicht feststehen, werden schwieriger, und Änderungen, welche bedeutende Opfer erheischen, sind kaum mehr möglich, wenn entsprechende Vortheile erst in kommenden Jahren erwartet werden dürfen. Hinwieder muss gegenüber Wünschen und Anordnungen der Behörden, welche in die Rechtsphäre der Gesellschaft eingreifen und deren Interessen tiefgehend beeinträchtigen, ohne dass ausreichend zwingende Gründe dafür erkannt werden können, Seitens der Gesellschaft Stellung genommen werden, trotz des unangenehmen Eindruckes, welchen derartige Konflikte erfahrungsgemäss erwecken. Es liegt aber auch nahe genug, dass, so lange der Staat von den finanziellen Folgen seiner Massnahmen gar nicht betroffen wird, diesen nicht immer diejenige umsichtige und unbefangene Abwägung aller Verhältnisse vorangeht, welche die Bahnverwaltungen billigerweise erwarten dürfen, und welche kaum ausbliebe, falls der Staat als Eigenthümer der Bahnen an den Folgen seiner Massnahmen betheiligt wäre.

Eine grosse finanzielle Tragweite, welche erst im laufenden Jahr, und auch in diesem nur annähernd zur vollen Geltung kommt, hat das am 27. Juni 1890 erlassene und am 1. Dezember in Kraft getretene Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten. Soweit sich die Sache bis jetzt übersehen lässt, werden die daraus für unsere Gesellschaft jährlich erwachsenden Mehrausgaben kaum viel unter einer halben Million Franken bleiben. Unseren früheren Geschäftsberichten haben Sie entnommen, dass das Mögliche geschehen ist, um eine solche Gestaltung des Gesetzes herbeizuführen, welche dem Seitens der Bahnen nicht beanstandeten Streben nach vermehrter Arbeitsruhe ihres Personals Rechnung trage, aber auch die Anforderungen des Bahndienstes ausreichend berücksichtige, um übermässigen Opfern vorzubeugen. Leider waren die daherigen Bemühungen nur zum kleinern Theile von Erfolg und wurde das Gesetz gegentheils in den letzten Stadien seiner Berathung noch bedeutend erschwert. Die bundesräthliche Vollziehungsverordnung zu demselben brachte weitere Erschwerungen, so dass man sich schliesslich wohl fragen darf, ob die aus dem Gesetz erwachsenden Opfer mit den für die Angestellten erzielten Vortheilen in richtigem Verhältnisse stehen.

Ueber die Erstellung sektionsweiser Ertragsrechnungen zur Ermittlung des Reinertrages und über die eventuelle Zusammenlegung des ganzen Netzes für den konzessionsmässigen Rückkauf wurden mit dem Eisenbahndepartement weitere Verhandlungen gepflogen, aber nicht zu Ende geführt. Inzwischen ist immer mehr fraglich geworden, ob ungeachtet der grossen Schwierigkeiten, welchen die Durchführung des bezüglichen bundesräthlichen Beschlusses vom 21. Juli 1888 speziell bei unserer Unternehmung begegnet, diese Durchführung als geboten erscheine, nachdem die Wahrscheinlichkeit eines Rückkaufes auf Grund der Konzessionen in den Hintergrund getreten ist.

Über die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Meinungsverschiedenheit betreffend Berechnung der Konzessionsgebühr für das Jahr 1888 hat eine Verständigung mit dem Bundesrath nicht erzielt werden können; es ist gegentheils die Abweichung der beiderseitigen Auffassungen in noch verschärftem Masse wegen Berechnung der Konzessionsgebühr für das Jahr 1889 zum Ausdruck gelangt. Für das ebengenannte Jahr fordert der Bundesrath von der Nordostbahn eine Gebühr von Fr. 118,650, wovon wir nur Fr. 57,300 anerkennen und zwar nur im Sinne eines Vergleiches. Um die Streitfrage einer grundsätzlichen Lösung entgegenzuführen, haben wir mit Zustimmung des Verwaltungsrathes beschlossen, dieselbe im Wege der Feststellungsklage vor das Bundesgericht zu bringen, nachdem zwei bei den Herren Professor Dr. Meili in Zürich und Professor Dr. Andr. Heusler in Basel eingeholte juristische Gutachten sich entschieden zu Gunsten der hierorts vertretenen Rechtsanschauungen ausgesprochen haben. Über den Verlauf des Prozesses werden weitere Mittheilungen im nächsten Geschäftsberichte gemacht werden.

In der Baurechnung für das Jahr 1889 sind vom Bundesrathe folgende Posten beanstandet worden:

a) Erhöhen der Seemauer in Rorschach	Fr. 1,385. 75	Cts.
b) Beitrag an das Quaiunternehmen für den Bahnhof Enge	„ 30,000. —	„
c) Einrichtung der Dampfheizung an 43 Lokomotiven, 4 Personenwagen und 10 Gepäckwagen	„ 10,354. 08	„
d) Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in 4 Personenwagen . . .	„ 2,770. —	„
e) Inventarstücke für die Dampfheizung	„ 1,762. 03	„
zusammen	Fr. 46,271. 86	Cts.

In Ihrer Generalversammlung vom 28. Juni 1890 haben Sie beschlossen:

1. Mit Bezug auf die Posten *c*, *d* und *e*, dem Begehren des Bundesrathes zu entsprechen, ad *d* immerhin in der Meinung, dass sich die Nordostbahn vorbehält, im Falle der definitiven Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen die bezüglichen Kosten auf Baukonto zu bringen.
2. An der Verrechnung der Posten *a* und *b* auf Baukonto festzuhalten.

Der Streit wurde vom Bundesrath an das Bundesgericht gebracht, welches durch Urtheil vom 31. Oktober 1890 zu Gunsten des Klagbegehrens des Bundesrathes entschied.

Die Durchführung des Bundesgesetzes betreffend die Hülfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften erleidet aus dem Grunde bei den meisten Verwaltungen eine Verzögerung, weil den auf Grund desselben dem Bundesrath einzureichenden Statuten eine technische Bilanz beigelegt werden soll, die Ausarbeitung dieser Bilanzen durch Fachmänner aber eine sehr zeitraubende Arbeit ist. Unter diesen Umständen sah sich der Bundesrath veranlasst, mit Kreisschreiben vom 15. November 1890 die Vollziehung der Bestimmung in Art. 2 Ziff. 5 des Gesetzes, wonach die Abgangsentschädigung der aus der Gesellschaft Austretenden in billigem Verhältnisse zu den geleisteten Einlagen und dem von der Kasse getragenen Risico zu bestimmen ist, vorläufig in der Weise anzuordnen, dass als Abgangsentschädigung 60 % der von dem austretenden Mitgliede geleisteten ordentlichen Einlagen, ohne Zinsberechnung, aber auch ohne Abzug erhaltener Unterstützungen, auszurichten seien. Diese Anordnung erhielt rückwirkende Kraft auf den 1. Januar 1890.

Im Prozesse der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn gegen den Bund betreffend Ersatz des Ausfalles auf den vom 25. Juli bis 15. Oktober 1886 geführten Nachtzügen auf der Strecke Bern-

Zürich ist das bundesgerichtliche Urtheil nicht mehr im Berichtsjahre, sondern erst am 27. Februar 1891 ausgefällt worden. Wir glauben aber, von dessen Inhalt schon hier Akt nehmen zu sollen; der Bund wurde verfällt, an die im Ganzen auf Fr. 32,908. 75 Cts. berechneten Betriebsausfälle einen Dritttheil mit Fr. 10,969. 58 Cts. beizutragen.

Am 25. Juni 1890 ertheilte die Bundesversammlung der Nordostbahn die Konzession einer „Eisenbahn von Thalweil in der Richtung der Gegend bei Sihlbrücke nach Zug", statt der von ihr nachgesuchten für die zuger'sche Theilstrecke Sihlbrücke-Zug. Dabei wurde die seit 4. Juli 1871 bestehende Konzession für die zürcherische Strecke Thalweil-Sihlbrücke als dahingefallen erklärt, sowie auch die Rückkaufsbestimmungen der drei aus dem Jahr 1861 stammenden Konzessionen für die Linie Zürich- beziehungsweise Altstetten-Zug-Luzern, in der Meinung, dass für den Rückkauf die neu konzedirte Linie mit der letzteren ein einheitliches Rückkaufsobjekt zu bilden und dabei die wesentlich veränderten Bestimmungen der neuen Konzession Anwendung zu finden haben. Die Gesellschaftsbehörden mussten sich fragen, ob sie die Konzession in so erschwerter Form annehmen sollen, gelangten aber nach reiflicher Erwägung aller Verhältnisse zu einer bejahenden Entschliessung. In zwei Richtungen jedoch hielten sie sichernde Vorbehalte für unerlässlich.

Die Fassung der Konzessionsbestimmungen über den einstigen einheitlichen Rückkauf der alten Linie Zürich-Zug-Luzern und der neuen Linie Thalweil-Zug bot Raum zu Zweifeln, ob derselbe auch die Strecke Zürich-Altstetten, welche von der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern nur pachtweise mitbenutzt wird, mitumfasse, also die Nordostbahn mit der Gefahr bedrohe, des Kopfes ihrer Linien nach Basel, Aarau, Winterthur etc. ohne gleichzeitigen Rückkauf dieser Linien verlustig zu gehen. Daher sahen wir uns veranlasst, in unserm Schreiben vom 20. September 1890, womit wir dem Bundesrathe die Annahme der Konzession erklärten, beizufügen, dass hiebei von der Voraussetzung ausgegangen werde, es sei die bezügliche Bestimmung dahin zu verstehen, dass beim Rückkauf der Linie Thalweil-Zug nur die Linie Altstetten-Zug-Luzern in denselben auf Grund der neuen Konzession mit einbezogen werde, nebst dem durch Vertrag vom 14. Dezember 1861 festgestellten Mitbenutzungsrecht der Strecke Zürich-Altstetten. Durch die Bundeskanzlei erhielten wir hierauf unterm 24. Oktober die Eröffnung, dass der Bundesrath keinen Anstand nehme, sich mit der herwärtigen Auffassung einverstanden zu erklären.

Neben diesem Punkt gab noch der Umstand Anlass zu Bedenken, dass, während nach der zürcherischen Konzession von 1871 der Gesellschaft anheimgestellt war, die neue Linie nur einspurig zu bauen, die nunmehrige Bundeskonzession eine gleichartige Bestimmung nicht enthielt. Es veranlasste uns dies, einerseits bei den nächstbetheiligten Regierungen von Zürich und Zug uns zu vergewissern, dass sie unser Vorhaben einspurigen Baues der Linie billigen und nöthigenfalls unterstützen werden, anderseits dem Initiativkomite für die Linie Thalweil-Zug anlässlich der Mittheilung über Annahme der Konzession folgende Erklärung abzugeben: „Die Nordostbahn betrachtet, obschon in der Konzession hierüber nichts gesagt ist, den einspurigen Bau der Linie Thalweil-Zug als selbstverständlich und wäre, falls wider Erwarten bei Vorlage der Baupläne ein zweispuriger Bau Seitens der Bundesbehörden ganz oder theilweise verlangt werden sollte, nachträglich auf die Konzession zu verzichten genöthigt, es wäre denn, dass von Ihrem Komite der Nordostbahn für die daherigen Mehrkosten voller Ersatz geleistet würde."

Nachdem wir mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes unter diesen Vorbehalten die Konzession für die Linie Thalweil-Zug angenommen hatten, wurden unverzüglich die Planarbeiten für dieselbe an Hand genommen, um soweit immer möglich den auf den 1. Januar 1891 anberaumten Termin für die technischen Vorlagen an den Bundesrath einzuhalten. Dabei zeigte sich als unerlässlich, zunächst einen grundsätzlichen Entscheid der Behörden darüber

herbeizuführen, ob an dem früher in Aussicht genommenen und der zürcherischen Konzession von 1871 zu Grunde gelegten Trace über Sihlbrücke festgehalten oder demselben das seither in Erörterung gezogene, um annähernd 5 *km* kürzere Trace, welches den Übergang aus dem Sihlthal gegen Baar mittelst eines Tunnels von 3,320 *m* Länge bewerkstelligt, substituirt werden solle. Trotzdem letzteres Trace Fr. 254,000 mehr kostet und zufolge seiner geringeren Länge eine vermehrte Taxeinbusse auf dem bisher zwischen Zürich und Zug sich bewegenden Verkehr herbeiführen wird, entschied sich der Verwaltungsrath auf unsern Antrag aus kommerziellen Gründen für dasselbe. Am 27. Dezember waren wir alsdann im Falle, dem Bundesrath einen entsprechend ausgearbeiteten Generalplan für die Linie Thalweil-Zug, einstweilen mit Offenhaltung der Art ihrer Einführung in den Bahnhof Zug, vorzulegen, dessen Genehmigung sich jedoch verzögerte, weil seither das Komite für die projektirte Eisenbahn St. Gallen-Zug erklärte, seine Linie vom Sihlthal an bis Zug an die unsrige anlehnen zu wollen, und das Eisenbahndepartement demzufolge als geboten erachtete, den bundesräthlichen Entscheid über die herwärtige Planvorlage einstweilen hintanzuhalten. Über den weiteren Verlauf der Angelegenheit wird der nächste Geschäftsbericht Aufschluss zu ertheilen haben.

Wie schon letztes Jahr erwähnt wurde, wünschte die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen eine Änderung der bestehenden Vereinbarungen über den Bau und Betrieb dieser Linie durch die Nordostbahn. Nach denselben sollte sich die genannte Gesellschaft mit einem Aktienkapital von Fr. 2,250,000, wovon die Landesgegend und die Nordostbahn je die Hälfte zu übernehmen hatten, als selbständige Gesellschaft konstituiren und den Restbaubedarf anleihensweise selbst aufbringen; der Betrieb war zehn Jahre lang auf ihre Kosten und Gefahr und nach ihren wegleitenden Beschlüssen zu den Selbstkosten durch die Nordostbahn zu besorgen, unter miethweiser Beistellung des Rollmaterials durch letztere; nach Ablauf der zehn Jahre sollte die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen sich auflösen, unter Austausch der von ihr beigebrachten Fr. 1,125,000 Aktien gegen 4%ige Nordostbahnobligationen, sowie Abtretung der Linie an die Nordostbahn. Es liess sich nicht verkennen, dass nicht nur die Verwirklichung des Unternehmens auf solcher Grundlage Schwierigkeiten begegne, sondern dass dieselbe auch mit Komplikationen und der Gefahr späterer Differenzen verbunden wäre, welche bei der geringen, nur 17 *km* betragenden Länge der Linie sich kaum rechtfertigen. Unser Verwaltungsrath wurde denn auch durch die Generalversammlung vom 28. Juni 1890 ermächtigt, „an den bestehenden Vereinbarungen mit der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen diejenigen Änderungen anzustreben und zuzugestehen, welche er als geboten oder zweckmässig erachten wird, in der Meinung, dass wesentlich grössere Opfer als diejenigen, welche nach den bestehenden Vereinbarungen die Nordostbahn voraussichtlich zu bringen hätte, nicht übernommen werden dürfen.“ Auf Grund dieser Ermächtigung gelangten wir zum Abschluss eines neuen Vertrages mit der genannten Gesellschaft, wonach die Linie Etzweilen-Schaffhausen durch die Nordostbahn von vornherein als integrirender Theil ihres Bahnnetzes gebaut und betrieben wird; die Landesgegend leistet ihr dafür ein Darleihen von Fr. 1,125,000 für die Dauer der ersten zehn Betriebsjahre, welches während dieser Zeit unverzinslich ist, ferner eine Betriebssubvention von Fr. 393,750 in der Art, dass die Nordostbahn sie während der gleichen Zeit jährlich mit 1/10 dieser Summe (ohne Aufrechnung von Zinsen) belastet und sich nach Ablauf der zehn Jahre für den Gesammtbetrag durch Kompensation mit einem gleichen Betrage des Darleihens bezahlt macht; der Rest des letzteren wird dannzumal von der Nordostbahn zurückerstattet und zwar nach ihrer Konvenienz entweder in baar oder in eigenen Obligationen, welche zu 4% verzinslich und spätestens nach zwölf Jahren zum Nominalwerth rückzahlbar sind. Dieser Vertrag erhielt am 9. Oktober 1890 die Genehmigung der Generalversammlung der Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen und am 16. gl. M. diejenige unseres Verwaltungsrathes, womit er zur Perfektion gelangte.

Nach darin getroffener Vereinbarung gelangten der Verwaltungsrath der Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen und unsere Direktion in gemeinsamem Schreiben an den Bundesrath mit dem Gesuche, die an erstere ertheilten Konzessionen, nämlich diejenigen des Kantons Thurgau vom 11. Januar 1872 und des Kantons Zürich vom 19. gl. M., ferner die Bundeskonzession vom 28. Juni 1889 für die Strecke Feuerthalen-Schaffhausen, auf die Nordostbahngesellschaft zu übertragen. Diesem Gesuche wurde durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1890 entsprochen.

Für die Linie Eglisau-Schaffhausen war die badische Konzession noch einzuholen, da die hierüber schon im Jahr 1876 gepflogenen Verhandlungen zufolge Einbeziehung genannter Linie in die Gruppe der Moratoriumslinien nicht zum Abschlusse gelangt waren. Am 28. November 1890 unterbreitete uns das Grossh. Badische Finanzministerium den Entwurf der nachgesuchten Konzession, welcher für Ausführung des Baues die schweizerischerseits angesetzten neuen Fristen annahm und im Übrigen sachlich mit der 1876 in Aussicht gestellten Konzession übereinstimmte, sowie dem bezüglichen badisch-schweizerischen Staatsvertrage vom 21. Mai 1875 entsprach. Mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes vom 22. Januar 1891 und unter Zustimmung des Bundesrathes erklärten wir uns mit dem Entwurf einverstanden, worauf die Zufertigung der Konzession an uns unterm 6. März 1891 erfolgte.

Die für Vollendung der Linie Dielsdorf-Niederweningen angesetzte Frist erwies sich als unzureichend, wesentlich zufolge unerwarteter Verzögerung in der Feststellung und behördlichen Genehmigung der Baupläne; durch Bundesrathsbeschluss vom 28. März 1890 wurde dieselbe bis zum 1. Juni 1891 erstreckt. — Die noch erübrigende Einzahlung von Fr. 10,000 an das Subventionsdarleihen genannter Linie, welche unser letzte Bericht als noch ausstehend meldete, wurde im Berichtsjahr durch die Gemeinde Dielsdorf geleistet.

Hinsichtlich der rechtsufrigen Zürichseebahn erzeigte sich die Einhaltung der bestehenden Vollendungsfrist aus den im V. Abschnitt des Berichtes hervorgehobenen Gründen ebenfalls als unmöglich. Am 9. Oktober 1890 wurde dieselbe vom Bundesrath bis 1. August 1893 verlängert. — Hinsichtlich der noch ausstehenden, dem Kanton Zürich obliegenden Quote des Subventionsdarleihens einigten wir uns mit dem Regierungsrathe dahin, dass Mitte Februar 1891 eine erste Einzahlung von Fr. 350,000 erfolgte; der Rest von Fr. 1,050,000 wird uns successiv mit Fortschreiten des Baues einbezahlt werden.

Die in früheren Berichten erwähnten Auseinandersetzungen mit dem Bundesrath über die Mittel, welche zum Finanzausweis für die Moratoriumslinien herangezogen werden dürfen, verbunden mit dem Wunsche, neue Differenzen hierüber thunlichst zu vermeiden, liessen uns, nachdem die Nothwendigkeit des Baues auch der zwei letzten Moratoriumslinien (Thalweil-Zug und Etzweilen-Schaffhausen) vorlag, eine Erhöhung des Aktienkapitals als angezeigt erscheinen. Da die Statuten nach der ihnen im Jahr 1887 gegebenen Fassung eine solche durch blossen Beschluss der Generalversammlung nicht mehr gestatten, war hiefür eine theilweise Statutenrevision nothwendig. Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes wurde einer auf den 7. November 1890 einberufenen Generalversammlung ein bezüglicher Antrag unterbreitet, welcher in allen Theilen deren Genehmigung erhielt. Dadurch wurde die Erhöhung des Gesellschaftskapitals von 68 auf 75 Millionen Franken mittelst Ausgabe von weiteren 14,000 Stammaktien verfügt und eine spätere nochmalige Erhöhung bis auf 80 Millionen Franken durch einfachen Beschluss der Generalversammlung vorbehalten; ausserdem wurde letzterer die Möglichkeit eröffnet, den Inhabern von Prioritäts-

aktien die Gelegenheit zur Umwandlung derselben in Stammaktien innerhalb bestimmter Frist zu bieten. Bei gleichem Anlasse wurden an den Statuten einige weitere Änderungen vorgenommen, welche in der Hauptsache bloss redaktioneller Natur waren oder doch nur eine untergeordnete sachliche Bedeutung hatten. Hervorzuheben ist davon bloss die Beseitigung der bisherigen Bestimmungen über vermindertes Stimmrecht der Inhaber einer grössern Zahl von Aktien, so dass künftig jede Aktie ihrem Inhaber eine Stimme gewährt; nur auf diesem Wege liess sich den bisherigen Missbräuchen bei Aushinnahme der Stimmkarten zu den Generalversammlungen mit dem Zwecke, den grösseren Aktionären eine höhere als die ihnen statutengemäss zukommende Stimmenzahl zu verschaffen, gründlich abhelfen. — Bei Genehmigung dieser Statutenrevision nahm die Generalversammlung zugleich in zustimmendem Sinn von der Mittheilung Vormerk, dass der Verwaltungsrath beabsichtige:

a) den gegenwärtigen Stamm- und Prioritätsaktionären ein Vorbezugsrecht auf die auszugebenden 14,000 Stammaktien in der Art einzuräumen, dass je auf zehn bisherige Aktien eine neue Aktie zum Kurse von Fr. 600 übernommen werden kann;

b) den Agioerlös, welcher hiedurch und durch bestmögliche anderweitige Verwerthung des nicht von den Aktionären übernommenen Theils dieser Aktienemission erzielt wird, zur theilweisen Deckung bevorstehender ausserordentlicher Ansprüche an die Jahresrechnung zu verwenden, als welche insbesondere die Aufbesserung der Pensions- und Hülfskasse für die Angestellten, ferner die durch Verlegung der Werkstätten und sonstige Änderungen im Güterbahnhof Zürich nöthig werdenden Abschreibungen an der Baurechnung ins Auge gefasst werden;

c) die Einlagen in die „Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals“ gemäss den im Geschäftsbericht von 1888 kundgegebenen und durch die Generalversammlung gebilligten Ansichten fortzusetzen, bis die Rücklage den Betrag von Fr. 2,000,000 erreicht haben wird, und dannzumal deren Liquidation zu Gunsten der Inhaber der bisherigen Aktien nach den beim gleichen Anlass aufgestellten Normen vorzunehmen.

Wir beeilten uns, durch Schreiben vom 17. November beim Bundesrath um Genehmigung der vorgenommenen Statutenänderung einzugelangen, von dem Wunsche möglichst baldiger Ausgabe der 14,000 neuen Aktien geleitet. Die genannte Behörde fand aber nothwendig, ihren Entscheid auszusetzen, bis die schon vor der Generalversammlung angedrohte und dann gegen Ende Dezember gerichtlich anhängig gemachte, durch uns als rechtlich unhaltbar angesehene Einsprache eines Besitzers von Prioritätsaktien gegen die beabsichtigte Vermehrung der Stammaktien zur rechtskräftigen Erledigung gebracht sein würde, was sich bis ziemlich weit ins laufende Jahr hinauszog. Hiedurch wurde nicht allein die Erhöhung des Aktienkapitals in bedauerlicher Weise verzögert, sondern zugleich die Gutheissung des Finanzausweises für die zweite Gruppe der Moratoriumslinien, welchen wir dem Bundesrath durch Schreiben vom 22. Dezember unterbreiteten, und worin zu einem wesentlichen Theil auf jene Erhöhung abgestellt war, hintangehalten.

Von grosser Tragweite sind die Forderungen, welche im Berichtsjahre Seitens der kantonalen und Bundesbehörden hinsichtlich Erweiterung und Umgestaltung von Bahnhöfen an uns gestellt wurden. Dieselben betrafen namentlich die Bahnhöfe Winterthur und Romanshorn; auch an den gegenüber der Centralbahn verlangten kostspieligen Änderungen am Bahnhofe Luzern sammt Zufahrtstunnel ist die Nordostbahn mitbetheiligt. Es liess sich diesen Forderungen, von den Einzelnheiten abgesehen, an und für sich die Berechtigung nicht bestreiten, wie denn auch schon vorher von uns für die erstgenannten Bahnhöfe entsprechende Bauten bereits in Aussicht genommen und speziell in Romanshorn durch Landankäufe schon Schritte zu deren Ausführung erfolgt waren. Daher liessen wir die nöthigen ergänzenden Studien vornehmen, konnten sie aber im Berichtsjahre nicht mehr zu Ende führen. Doch stand

von vornherein fest, dass zu dem erwähnten Zwecke bedeutende Ausgaben in Aussicht genommen werden müssen, zu denen sich solche für Einführung der Moratoriumslinien in andere Bahnhöfe hinzugesellen werden, abgesehen von kleineren, aber in ihrer Totalität sehr namhafte Summen beanspruchenden Verbesserungs- und Erweiterungsbauten an einer Reihe weiterer Stationen.

In dem am 25. Februar 1872 von der Centralbahn und Nordostbahn mit dem aargauischen Regierungsrath abgeschlossenen Vertrage betreffend Übernahme der Aargauischen Südbahn durch die beiden Bahngesellschaften haben sich letztere u. A. verpflichtet: „Insofern eine Eisenbahnunternehmung *a)* durch das aargauische Seethal von der luzernischen Grenze bis an einen zu bestimmenden Punkt der Südbahn, und *b)* durch das Wynenthal von Aarau in der Richtung nach der Luzernergrenze behufs einer passenden Einmündung in die Seethalbahn — zu Stande kommt, sich mit einem Drittel der Kosten des Baues und des Betriebsmaterials in gleichen Rechten und Pflichten mit den beiden andern Dritteln zu betheiligen," sowie den Betrieb genannter Linien „zu den Selbstkosten" zu übernehmen. Am 15. September 1872 wurde zwischen den gleichen Kontrahenten ein neuer, der sogen. Westbahnvertrag abgeschlossen, wonach die Seethal- und Wynenthalbahn zusammen mit der Suhr-Wiggerthalbahn ein einheitliches und selbständiges Unternehmen bilden sollten; die Finanzirung war in der Art vorgesehen, dass von dem auf Fr. 7,500,000 veranschlagten Baukapital Fr. 5,000,000 in Aktien, und zwar zu $^7/_{10}$ durch die Centralbahn und Nordostbahn, zu $^3/_{10}$ durch die Landesgegend beschafft werden und letztere die übrigen Fr. 2,500,000 dem Unternehmen auf 20 Jahre darleihensweise vorschiessen sollte. Obwohl der neue Vertrag die vorgesehenen Ratifikationen allerseits erhielt, blieb er doch unvollzogen, indem die damit konkurrirenden Bestrebungen der Nationalbahn und sodann auch der aargauisch-luzernischen Seethalbahn die Oberhand gewannen, und nach einer Bestimmung desselben sind in Folge dessen seit dem 1. Juni 1885 die Centralbahn und Nordostbahn „der darin übernommenen besondern Verpflichtungen entbunden." Unausgeführt ist zur Stunde von den in den beiden Verträgen vorgesehenen Linien noch die Strecke Suhr-Menzikon der Wynenthalbahn. Seit Jahren walten nun Bestrebungen, auch dieses Bahnstück zu verwirklichen, und nachdem frühere bezügliche Anläufe jeweilen gescheitert waren, gelangte am 22. September 1890 der aargauische Regierungsrath auf Ansuchen eines neugebildeten Wynenthalbahn-Komite mit dem Vorschlag an die Centralbahn und Nordostbahn, auf Grund des Vertrages vom 25. Februar 1872 die Unterhandlungen über Ausführung der Wynenthalbahn wieder aufzunehmen. Die Direktionen der beiden Bahnen verständigten sich, solche Unterhandlungen nicht von der Hand zu weisen, jedoch unter Ablehnung jeglichen Präjudizes für die Frage, ob aus dem zitirten Vertrage zur Zeit sich noch eine Verpflichtung für sie herleiten lasse. Seither hat denn auch eine bezügliche Konferenz stattgefunden, wobei eine Einigung dahin stattfand, dass die Linie Suhr- beziehungsweise Aarau-Menzikon eventuell als schmalspurige Strassenbahn auf den im Vertrag vom 25. Februar 1872 vereinbarten Grundlagen auszuführen wäre; das Komite übernahm es, Pläne und Kostenvoranschläge auf dieser Grundlage erstellen zu lassen und sie den beiden Bahngesellschaften mitzutheilen. Ob diese Bestrebungen zum Ziele führen werden, lässt sich noch nicht beurtheilen; selbstverständlich würden wir zu einer Vereinbarung hierüber nur unter Ratifikationsvorbehalt Hand bieten.

Im Berichtsjahr gingen uns mehrere Gesuche kantonaler Behörden zu um Einschaltung neuer Stationen an bereits im Betriebe stehenden Linien. Wir fanden angezeigt, vor Allem die technische Ausführbarkeit derselben und deren Kosten feststellen zu lassen; die daherigen Studien zogen sich sämmtlich ins laufende Jahr hinüber.

Der letzte Geschäftsbericht hat Auskunft ertheilt über die an uns ergangene Einladung, dem Komite für die Splügenbahn beizutreten, und über die Gründe, welche uns zu deren Ablehnung bestimmten. Am 31. Mai

1890 erliess nun der zürcherische Regierungsrath ein Kreisschreiben an verschiedene Kreise, bei denen er ein besonderes Interesse und Verständniss für die Splügenbahnfrage voraussetzte, um für Beantwortung der Frage einer Subventionirung der Splügenbahn durch den Kanton Zürich eine Grundlage zu gewinnen. Dieses Schreiben ging auch uns zu, und wir entsprachen demselben durch Abgabe eines vom 31. Juli datirten Berichtes, worin wir zur Abklärung einer Anzahl auf die Frage besonders einwirkender Verhältnisse beizutragen bemüht waren.

Die seit einiger Zeit zu Tage tretende Neigung der Bundesbehörden, die Zahl der Personenzüge, welche auf unserm Netze kursiren, zu steigern, ohne deren finanzielle Berechtigung stets genügend in Erwägung zu ziehen, führte im Berichtsjahr abermals zu einer bedeutenden Belastung unserer Unternehmung, und auch für das laufende Jahr ist das Gleiche zu berichten. Das daherige stete Anwachsen der Fahrleistungen muss um so grössere Bedenken erwecken, als der früher sehr reichliche Bestand an Lokomotiven und Personenwagen nun vollauf in Anspruch genommen ist und eine weitere starke Steigerung derselben ohne entsprechende Vermehrung des Rollmaterials kaum mehr bewältigt werden könnte. Daher wird in der Folge jeweilen ernstlich zu erwägen sein, inwieweit die Gesellschaft ferneren solchen Begehren, welche sie nicht als ausreichend gerechtfertigt ansieht, die aber von den Bundesbehörden gutgeheissen werden, sich ohne weitere Wahrung ihrer Interessen fügen soll. Im Ganzen darf jedenfalls der Fahrtenplan der Nordostbahn, namentlich auch im Vergleiche zu demjenigen anderer schweizerischer Bahnen, als freigebig bemessen bezeichnet werden, falls die Frequenzverhältnisse der einzelnen Linien gehörige Beachtung finden.

Über diejenigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche nicht die Nordostbahn allein betrafen, sondern vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, wird soweit nöthig nach bisheriger Übung im zweiten Abschnitt berichtet werden.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien und die darauf bezüglichen Auseinandersetzungen mit Behörden und Privaten erlauben wir uns, auf den V. Abschnitt zu verweisen.

II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Der Sihlthalbahngesellschaft gelang die vollständige Aufbringung ihres Aktienkapitals von Franken 2,000,000, worauf sich dieselbe gegen Schluss des Berichtsjahres definitiv konstituirte mit dem statutengemässen Zwecke „der Erbauung und des Betriebes einer Bahn durch das Sihlthal und zwar von der Station Selnau, Ütlibergbahnhof, bezw. der Haltstation Wiedikon aus bis nach dem Forsthaus Sihlwald“. Da die Unternehmung in dieser Gestalt den anfänglichen Charakter einer Konkurrenz gegenüber der Linie Zürich-Thalweil-Zug der Hauptsache nach verliert und geeignet scheint, den Lokalverkehr des Sihlthals zu entwickeln und dadurch auch der Nordostbahn zu dienen, haben wir uns mit Ermächtigung der Generalversammlung vom 28. Juni 1890 an obigem Aktienkapital mit Fr. 100,000 betheiligt. Seither fanden mit der Sihlthalbahn Verhandlungen statt betreffend Erbauung einer Verbindungslinie zwischen der linksufrigen Zürichseebahn ausserhalb unserer Personenhaltstelle Wiedikon-Aussersihl und ihrer obenerwähnten Haltstation bei der Papierfabrik an der Sihl, sowie Überführung der Güter zwischen dem Bahnhof Zürich und letzterer Station, die indessen noch nicht zum Abschlusse gebracht wurden.