Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1895

Autor(en): **Guyer-Zeller / Hürlimann**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **43 (1895)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-730461

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

Bericht des Verwaltungsrates

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

über

seine Geschäftsführung im Jahre 1895.

ZÜRICH
Druck: Art. Institut Orell Füssli
1896.

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1895 Bericht zu erstatten und zugleich eine Übersicht über die von Ihnen im gleichen Jahre gepflogenen Verhandlungen beizufügen.

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

In der ordentlichen Generalversammlung von 1895 wurden von Ihnen in Wiederbesetzung der laut unserem vorjährigen Geschäftsberichte (S. 3 u. 4) vakant gewordenen Stellen gewählt:

A. In den Verwaltungsrat:

Zürcherische Mitglieder . . .	Herr Edm. v. Hegner-Meyer, Kaufmann, in Zürich.
	„ Jakob Freimann, Stadtrat, in Winterthur.
Thurgauisches Mitglied . . .	„ G. Leumann, Ständerat, in Bürglen.
Schaffhausen'sche Mitglieder. .	„ B. Aug. v. Ziegler, in Schaffhausen.
	„ Dr. Oscar v. Waldkirch, Bankdirektor, in Zürich.

B. In die Revisionskommission:

Herr H. Schulthess, Bankdirektor, in Winterthur.

Leider hat sich Herr Lucian Brunner in Wien veranlasst gesehen, seinen Austritt aus dem Verwaltungsrate zu erklären, weil er nicht Zeit finden könne, um seinen Obliegenheiten in genügendem Masse nachzukommen. Wir bedauern diesen Entschluss sehr, der unser Kollegium der anregenden Mitwirkung eines durch Sachkenntnis hervorragenden Mannes beraubt.

Infolge der durch das Stimmrechtsgesetz veranlassten Statutenrevision (s. Abschnitt 10) waren für die aus dem Verwaltungsrate ausscheidenden fünf Direktoren und die zu kantonalen Vertretern ernannten Herren Reg.-Rat Dr. Fahrländer und Ständerat Leumann Neuwahlen zu treffen. Dieselben wurden samt der Ersatzwahl für Herrn Lucian Brunner in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. v. M. vorgenommen und ergaben folgendes Resultat:

1 aargauisches Mitglied: Herr Nationalrat Baldinger in Baden.
1 thurgauisches „ : „ Dr. A. v. Streng, Gerichtspräsident, in Sirnach.
6 frei zu wählende Mitglieder:

Herr Dr. Eugen Curti, Redaktor, in Zürich
„ Prof. Dr. von Salis, in Basel
„ Ständerat H. Freuler in Schaffhausen
} mit Amtsdauer bis Ende Juni 1900.

„ J. J. Rudolf, Bankdirektor, in Zürich
„ E. Strub, Ingenieur, in Interlaken
„ Fr. Hennings, Ingenieur, in Schaffhausen
} mit Amtsdauer bis Ende Juni 1898.

Die vom Bunde und den Kantonen gewählten Mitglieder des Verwaltungsrates sind in dem diesem Berichte beigehefteten Verzeichnis aufgeführt.

2. Allgemeine Übersicht über die Geschäfte.

Wir hielten 9 Doppelsitzungen und 1 Halbtagssitzung ab und erledigten in diesen 19 Sitzungen 152 Geschäfte. Dazu kamen noch 26 Präsidialverfügungen.

Ferner fielen

6	Sitzungen auf die	Bau- und Betriebskommission,
6	„ „ „	Finanz- und Budgetkommission,
13	„ „ „	Tarif- und Rechtskommission,
9	„ „ „	Protokollbereinigungskommission,
1	Sitzung „ „	vereinigte Finanz- & Budget- und Tarif- & Rechtskommission,
2	Sitzungen „ „	vereinigte Finanz- & Budget- und Bau- & Betriebskommission,
5	„ „	verschiedene Spezialkommissionen.

3. Organisation der Verwaltung, Gehalte und Entschädigungen.

a) Direktion.

In Ergänzung der Verfügungen, die wir im Juli und September 1890 getroffen hatten, ordneten wir mit Rückwirkung auf die im Jahre 1894 eingetretenen Fälle die Ansprüche der Direktoren für die Eventualität, dass sie nach Ablauf ihrer Amtsdauer nicht wieder gewählt oder vor Ablauf derselben abberufen würden, ohne dass ihnen eine Vernachlässigung ihrer Dienstpflichten zur Last gelegt werden könnte.

Nachdem wir das Reglement für den Verwaltungsrat festgestellt hatten, genehmigten wir auch das Organisationsreglement nebst Geschäftsordnung für die Direktion und die auf Grund desselben vorgenommene definitive Verteilung der Geschäfte unter ihre Mitglieder.

b) Verwaltungsrat.

Das Reglement, welches wir am 21. Januar 1895 für unser eigenes Kollegium erlassen haben, ist schon in unserem vorjährigen Geschäftsberichte (S. 5) erwähnt und kurz charakterisiert worden.

Die in demselben vorgesehenen ständigen Kommissionen wurden am gleichen Tage bestellt.

Die Frage über die rechtliche Natur des von den Mitgliedern der Verwaltung zu leistenden Aktien-Depot wurde von uns in dem Sinne gelöst, dass dasselbe keine Kaution darstelle, sondern nur die Zugehörigkeit zur Gesellschaft und ein persönliches Interesse an der Wohlfahrt derselben zu beweisen bestimmt sei, also unmittelbar nach der Austrittserklärung oder nach dem Absterben eines Mitgliedes zurückgezogen werden könne.

Diese Auffassung ist durch § 27 der revidierten Statuten sanktioniert worden.

Selbstverständlich bleibt bei allfälligen Pflichtverletzungen der Regress auf den Fehlbaren bei dessen Austritt bestehen.

c) Übrige Verwaltung.

Des Wechsels in der Person des Rechnungsrevisors haben wir schon in unserem letzten Jahresberichte gedacht.

Ein solcher fand auch statt mit Bezug auf die Stelle des Oberingenieurs für den Bahnbau, indem für den zurückgetretenen Herrn R. Moser Herr E. Züblin, bisher Adjunkt desselben, gewählt wurde.

Seit 1886 wurde der Dienst der Hauptkasse durch zwei koordinierte Kassiere geleitet. Da mit dieser Organisation verschiedene Unzukömmlichkeiten verbunden waren, so wurde die früher bestandene mit einem Hauptkassier wieder eingeführt. Als solcher wurde Herr Aug. Köchli gewählt. Wir genehmigten diese Anordnungen der Direktion.

Als der — seither verstorbene — Herr J. L. Spyri wegen Krankheit seine Stelle als Chef des statistischen Bureau der Nordostbahn niedergelegt hatte, hob die Direktion mit unserer Zustimmung versuchsweise dieses Bureau als besondere, der Direktion unmittelbar untergeordnete Verwaltungsabteilung auf, und unterstellte dasselbe als Unterabteilung der Betriebskontrolle dem Chef der letztern.

Unserer Bestätigung unterlagen fünf weitere Wahlen, durch welche teils wegen Beförderung, teils wegen Demission vakant gewordene Stellen wieder besetzt wurden.

Über die Stellung, welche die Verwaltung zu der im Anfang dieses Jahres die Gemüter aufregenden Lohnbewegung einnahm, verweisen wir auf den Bericht der Direktion, Seite 90.

4. Rechnungswesen.

Wir genehmigten an unserem Orte die Jahresrechnungen der Aarg. Südbahn pro 1893 und diejenigen der Bötzbergbahn inkl. Koblenz-Stein pro 1894.

Die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Direktion pro 1894 übermittelten wir Ihnen wieder ohne Abgabe eines abweichende Anschauungen zur Geltung bringenden besondern Befundes.

Während man vordem der Praxis gehuldigt hatte, die Einnahmen unverhältnismässig gering zu budgetieren, unter die Ausgaben aber einzustellen, was irgendwie als möglich vorausgesehen werden konnte, stellten wir für die Zukunft den Grundsatz auf, dass die Voranschläge möglichst den thatsächlichen Verhältnissen anzupassen seien.

Demgemäs erhöhten wir im Betriebsbudget pro 1895 die Transporteinnahmen des Budgetentwurfes um 400,000 Fr., d. h. auf den Betrag des approx. Rechnungsergebnisses von 1894; hinwieder reduzierten wir eine Anzahl Ausgabeposten namentlich in den Voranschlägen für die Spezialfonds.

Der Voranschlag der Betriebsrechnung pro 1895 weist folgende Differenzen gegenüber dem nachmaligen Rechnungsresultat auf:

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1895.

	Die Rechnung ergiebt ± als der Voranschlag in Aussicht nahm:				
	Fr.	Fr.	Fr.	% d. Budgetsatzes +	% d. Budgetsatzes −
Einnahmen.					
I. Ertrag des Personentransportes	+ 519,190			5.83	
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	+ 696,687			5.71	
		+ 1,215,877		5.76	
III. Verschiedene Einnahmen	.	− 60,555			5.02
			+ 1,155,322	5.18	
Ausgaben.					
I. Allgemeine Verwaltung:					
A. Personal	− 3,946				0.76
B. Sonstige Ausgaben	+ 6,572			7.59	
	+ 2,626			0.43	
Hievon ab: Vergütung des Baukontos für die administrative Bauleitung.	− 27,792				58.26
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:		+ 30,418		5.42	
A. Personal	+ 9,076			0.79	
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:					
a) Unterhalt der Bahnanlagen	+ 34,834			3.71	
b) Erneuerung des Oberbaues	+ 149,301			23.85	
C. Sonstige Ausgaben	+ 11,574			15.85	
		+ 204,785		7.35	
III. Expeditions- und Zugsdienst:					
A. Personal	+ 52,708			1.19	
B. Sonstige Ausgaben	+ 62,903			12.71	
		+ 115,611		2.35	
IV. Fahrdienst:					
A. Personal	+ 9,458			0.63	
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	+ 108,029			5.47	
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:					
a) Unterhalt	− 104,121				9.42
b) Erneuerung	− 257,887				54.48
D. Sonstige Ausgaben	+ 5,759			19.04	
		− 238,762			4.71
V. Verschiedene Ausgaben:					
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	+ 68,936			6.33	
B. Verlust an Hülfsgeschäften	—				
C. Sonstige Ausgaben	+ 271,847			33.63	
		+ 340,783		17.97	
Total der Ausgaben		+ 452,835		2.97	
Hievon ab: Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbergbahn einschl. Koblenz-Stein	.	+ 39,234		1.96	
Netto-Ausgaben	.	.	+ 413,601	3.13	
Überschuss der Betriebseinnahmen	.	.	+ 741,721	8.16	

5. Verwendung des Reinertrages.

Nach Ablehnung eines Antrages, auf den Dampfbooten 250,000 Fr. statt bloss 80,000 Fr. abzuschreiben, beschlossen wir, Ihnen folgende Verwendung des auf Fr. 5,726,514. 52 sich belaufenden Reinertrages des Jahres 1894 zu beantragen:

6 % Dividende für die 160,000 Prioritäts- und Stammaktien	Fr. 4,800,000. —
Vortrag auf neue Rechnung	„ 926,514. 52
	Fr. 5,726,514. 52

Sie haben unsern Antrag ohne Widerspruch gutgeheissen.

6. Finanzwesen.

Über die Konversion des 4 % Anleihens von 7,000,000 Fr. vom 1. Juni 1888 in ein 3 1/2 % Anleihen gleichen Betrages sind schon im vorjährigen Berichte die nötigen Mitteilungen enthalten.

In Ihrer ordentlichen Generalversammlung vom 29. Juni 1895 haben Sie uns gemäss unserem Antrag ermächtigt, den 10,512,500 Fr. betragenden Rest des am 20. April 1894 beschlossenen Anleihens von 20,512,500 Fr. in dem uns geeignet scheinenden Zeitpunkte zu emittieren (S. Anhang, S. 16). Bis jetzt lag kein Bedürfnis vor, von dieser Vollmacht Gebrauch zu machen.

Bei wiederholten Anlässen hatte sich in unliebsamer Weise gezeigt, dass die Interessen der Prioritäts- und der Stammaktionäre häufig verschieden sind und sich unter Umständen geradezu feindselig gegenüberstehen. Wir benutzten daher die günstige Konstellation, wie sie im letzten Sommer bestand, um durch Beseitigung resp. Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien diese Schwierigkeit so gut als möglich aus dem Wege zu räumen. Da die Prioritätsaktien erst auf Ende 1898 zur Rückzahlung gekündigt werden können, so musste die Konversion derselben auf dem freien Willen der Inhaber basieren, und mussten ihnen gewisse Vorteile geboten werden, um sie zur Umwandlung zu bestimmen. Wir beantragten Ihnen, den Inhabern der Prioritätsaktien die fakultative Konversion gegen Bezahlung eines Aufgeldes von je 32 Fr., resp. (bei Versäumung einer ersten Frist) von 40 Fr. anzubieten und aus diesem Aufgeld, resp. aus der die ganze Operation vermittelnden „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ jeder Stammaktie 15 Fr. bar zu zahlen. Nach den damaligen Kursverhältnissen stellte sich nach dieser Konversionsofferte der Wert der Prioritätsaktie um etwa 100 Fr. höher, als wenn der Inhaber Ende 1898 die bedungenen 550 Fr. erhielt.

Schon im Schoosse unseres Kollegiums waren Zweifel darüber geäussert worden, ob nicht ein Beschluss, wonach die Einnahme aus dem Aufgeld nur einem Teil der Aktionäre, statt der Gesellschaft als Ganzem zugewendet würde, angefochten werden könne. In der Generalversammlung kehrten die Bedenken in verstärktem Masse wieder und führten zu einem Amendement, wonach das Aufgeld auf 45 (resp. 50) Fr. erhöht, dafür aber der je 15 Fr. betragende Anteil an dem Ergebnisse des Aufgeldes allen Aktien, auch den Prioritätsaktien zukommen sollte. Der praktische Effekt blieb sich bei beiden Arten des Verfahrens ungefähr der nämliche.

Unser Antrag wurde von niemand festgehalten, das oben bezeichnete Amendement also einstimmig gutgeheissen. Der Beschluss ist in seinem Wortlaut im Anhang, Seite 17 u. f. abgedruckt.

Die Operation wurde in der Weise vorgenommen, dass die zur Konversion angemeldeten Prioritätsaktien nebst den Coupons pro 1896/8 bei der Hauptkasse abgestempelt und bei diesem Anlasse für jede konvertierte

Prioritätsaktie ein vom 27. Dezember 1895 an auszahlbarer Bon von 15 Franken verabfolgt, den Stammaktien aber von diesem Tage an ihr Anteil am Aufgeld im Betrage von 15 Franken unter Abstempelung des Coupons pro 1895 ausbezahlt wurde. Allen schweiz. Bankinstituten und Bankiers wurde Gelegenheit gegeben, gegen eine Vergütung von 1 Franken die Abstempelung zu vermitteln, indem sie die zur Konversion angemeldeten Prioritätsaktien in Empfang nahmen, behufs Abstempelung an unsere Hauptkasse ablieferten und nach Wiedereingang ihren Klienten zurückstellten.

Bis auf 1033 Stück wurden alle 52,000 Prioritätsaktien konvertiert.

Gemäss der für die alten Linien gewährten Steuerfreiheit hatte die Nordostbahn bisher in der Stadt Zürich nur die nicht zum Bahnbetrieb gehörenden Liegenschaften zu versteuern; pro 1892 waren sie auf 2,692,000 Fr. geschätzt. Die Steuerkommission erhöhte die Taxation pro 1893 auf 8,407,000 Fr. Die Rekurskommission ermässigte jedoch den Ansatz auf 4,882,000 Fr. In dieser Summe sind u. a. begriffen:

80,000 Fr. Wert der zwei hinter der Hauptbahnhofhalle gelegenen Gebäude und

800,000 Fr. Anteil der neuen, steuerpflichtigen Linien am Bahnhof Zürich.

Wir beauftragten die Direktion, alle zulässigen Rechtsmittel gegen diese, das Privilegium der Steuerfreiheit der älteren Linien verletzende Verfügung der Steuerbehörden zu ergreifen.

Wir ermächtigten die Direktion zum Verkauf des aus dem Bahngebiet ausgeschiedenen Teiles des Seidenhofes in Schaffhausen, lehnten dagegen eine den Torfschuppen beim dortigen Bahnhof betreffende Kaufsofferte ab.

Die Bestellung des Jahresbedarfs an Steinkohlen — Ruhr- und Saarkohlen und Briquettes — wurde unserer Genehmigung unterstellt.

7. Tarifwesen.

Die in unserem Geschäftsberichte pro 1894, S. 12, behandelten Fragen betr. die Retourbillette fanden durch einen Beschluss des Bundesrates ihre Erledigung, wodurch die Gültigkeitsdauer für alle Stufen um je 1 Tag verlängert, die Retour- und Rundreisebillette nur für diejenigen Personen, die mit denselben die Reise angetreten haben, zur Rück-, resp. Weiterreise gültig erklärt und der Kauf und Verkauf von teilweise benutzten Retour- und Rundreisebilletten verboten werden.

Unsere Direktion gab uns die Zusicherung, dass sie den mit unseren Anschauungen nicht harmonierenden Grundsatz der Unübertragbarkeit der Retourbillette mit aller Schonung zur Ausführung bringen, das Zugs- und Stationspersonal anweisen werde, den Inhaber eines solchen Billets als den rechtmässigen Besitzer desselben zu betrachten und nur in Fällen, wo dringender Verdacht unerlaubten Missbrauches von Billetten (gewerbsmässiger Handel mit solchen) vorliege, der vorgesetzten Stelle zur allfälligen weitern Verfolgung Anzeige zu machen.

Bei Anlass einer Neuauflage des Reglements und Tarifs für das Lagerhaus in Zürich wurde dasselbe mit Bezug auf einige Bestimmungen und Gebühren im Sinne einer Erleichterung und zum Zwecke einer Steigerung der Benutzung desselben abgeändert.

8. Bauwesen.

A) Neue Linien.

Der auf Ende 1894 aufgestellte Gesamtkostenvoranschlag für die neuen Linien wies folgende Ziffern (in Franken) auf:

	Gesamtkosten-Voranschlag	Approximative Ausgaben bis Ende 1894	Restkredit mit Ende 1894	Ausgabenbudget pro 1895
Dielsdorf-Niederweningen . .	1,081,800	885,110	196,690	—
Koblenz-Stein (Anteil der N.O.B. und der S.C.B.)	5,559,490	4,550,700	1,008,790	—
Etzweilen-Schaffhausen . . .	4,532,000	4,219,000	313,000	408,600
Rechtsufrige Zürichseebahn . .	19,726,600	21,230,000	÷ 1,503,400	218,000
Thalweil-Zug	11,728,000	4,173,000	7,555,000	3,242,000
Eglisau-Schaffhausen . . .	5,771,000	306,000	5,465,000	2,169,000
Total	48,398,890	35,363,810	13,035,080	6,037,600

Auf Grundlage von Spezialvorlagen genehmigten wir:

1. einen Vertrag mit den Herren Gebr. Messing in Zürich über die Ausführung der auf ca. 1,187,000 Fr. berechneten Unterbauarbeiten des dritten Bauloses der Linie Thalweil-Zug;

2. einen Vertrag mit den Herren Probst, Chappuis und Wolf in Bern über die auf 984,000 Fr. veranschlagten Unterbauarbeiten des ersten Bauloses der Linie Eglisau-Schaffhausen mit Inbegriff der Rheinbrücke bei Seglingen, jedoch ohne die Eisenkonstruktion des Mittelstückes;

3. Verträge über die Vergebung der drei noch restierenden Unterbaulose der Linie Eglisau-Schaffhausen, nämlich:

mit Herrn Steffan Rossi in St. Gallen über das zweite und dritte Los in einem sich aus dem von der Nordostbahn gegebenen Ausmasse und den von den Bewerbern geforderten Preisen ergebenden Kostenvoranschlag von ca. 313,700 Fr. und 284,300 Fr.;

mit den Herren Giac. Jamoretti und Carlo Mina in Mailand über das vierte Baulos mit einem Voranschlage von 656,700 Fr.;

4. einen Vertrag mit den Herren Buss und Co. in Basel über die auf ca. 240,000 Fr. veranschlagte Ausführung der Eisenkonstruktion der Rheinbrücke bei Seglingen;

5. eine Änderung des Projektes für die Linie Thalweil-Zug, bestehend in der Ersetzung eines ca. 200 *m* langen Viaduktstückes durch einen Damm bei Baar. (S. Bericht der Direktion, S. 86 u. f.)

B) Alte Linien.

Das von der Direktion vorgeschlagene Baubudget für das im Betriebe befindliche Netz der Nordostbahn und der Bötzbergbahn sah eine Gesamtausgabe von nahezu 12,600,000 Fr. vor. Nachdem vorlag, dass von der pro 1894 für Bauten auf dem Betriebsnetz veranschlagten Summe von ca. 10,294,000 Fr. nur 5,853,000 Fr. ausgegeben worden waren, sahen wir uns veranlasst, am Entwurfe einige erhebliche Reduktionen vorzunehmen. Es wurde insbesondere der Jahreskredit für den Umbau des Bahnhofes Zürich von 4½ auf 2 Mill. herabgesetzt, da das Plangenehmigungsverfahren sich so sehr in die Länge zog, dass an keine grossen Ausgaben für den eigentlichen Bahnbau zu denken war.

Das bereinigte Baubudget gestaltete sich in den Hauptrubriken wie folgt:

A. Baukonto der Nordostbahn.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

a) Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen, Anlage von Doppelgeleisen .	Fr.	6,115,500
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	„	1,223,500
c) Verschiedene Ergänzungsbauten	„	572,840
Übertrag	Fr.	7,911,840

Übertrag	Fr.	7,911,840
II. Rollmaterial	„	1,187,900
III. Mobiliar und Gerätschaften	„	—
IV. Nebengeschäfte	„	—
V. Unvorhergesehenes	„	25,000
Total	Fr.	9,124,740
B. Baukonto der Bötzbergbahn:		
Der auf die Nordostbahn entfallende Anteil	Fr.	308,110
Gesamt-Total	Fr.	9,432,850

Von den Geschäften, die durch Spezialbeschlüsse erledigt wurden, heben wir hervor:

1. Gemäss früheren Auflagen des Bundesrates war der Damm der alten Winterthurer Linie bei Wipkingen bis zum 19. August 1899 abzutragen. Diese Arbeit wurde schon im Berichtsjahre vergeben und durchgeführt. Das dadurch gewonnene Material wurde zu den Auffüllungen verwendet, die der Umbau des Bahnhofs Zürich notwendig macht. Den Unternehmern wurde u. a. auch die Verpflichtung auferlegt, bei der Anstellung von Personal arbeitslose Schweizerbürger, sofern sie sich für die Arbeit als geeignet und als leistungsfähig erweisen, thunlichst zu berücksichtigen.

2. Beseitigung eines Petrol- und Spritkellergebäudes im Güterbahnhof Zürich.

3. Erwerbung von ca. 2300 m^2 Land zur spätern Erweiterung der Station Töss.

4. Der Unterbau und die Kunstbauten auf der Strecke Zürich-Thalweil sind für die spätere Einführung der Linie Thalweil-Zug bereits doppelspurig angelegt. Wir ermächtigten die Direktion, das zweite Geleise, sowie die damit zusammenhängenden Änderungen auf den anliegenden Stationen bis spätestens auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Thalweil-Zug betriebsbereit zu vollenden, und bewilligten ihr hiefür einen Kredit von 698,000 Fr., wovon 624,000 Fr. auf Baukonto, 74,000 Fr. auf Betriebsrechnung fallen. Wir erklärten uns zugleich damit einverstanden, dass das in Zug in Wegfall kommende Aufnahmsgebäude nach Wollishofen versetzt werde.

Bei diesem Anlasse kam auch die Frage zur Erörterung, ob die Stadt Zürich als Rechtsnachfolgerin der Gemeinde Enge aus gewissen frühern Vorgängen einen privatrechtlichen Anspruch auf die Erstellung eines neuen, definitiven Aufnahmsgebäudes in Enge ableiten könne. Wir gelangten zur Verneinung derselben.

5. Die neue Direktion fand, dass das 1892 und 1893 vom Verwaltungsrate genehmigte Projekt für Erweiterung der Station Örlikon, welches bisher nur zu einem kleinen Teile ausgeführt worden ist, den Bedürfnissen auf die Dauer nicht genügen würde, und legte ein neues vor, welches sich durch folgende Punkte charakterisiert: Reduktion der Steigung zwischen Station und Tunnelmündung von 12 auf 5 ‰ und Tieferlegung des Kulminationspunktes um ca. 2,8 *m*; Erstellung ausgiebigerer Rangier- und Aufstellgeleise auf beiden Seiten der Hauptgeleise und Verlängerung des Ausziehgeleises westlich von der Station; Verlegung der Schaffhauser-Strasse auf die Südostseite der Brauerei und Unterführung derselben. Gesamtkosten 1,051,000 Fr., wovon 386,570 Fr. schon durch frühere Beschlüsse bewilligt waren.

Gleichzeitig schlug die Direktion vor, die Stationen Oerlikon und Seebach durch ein in einer Kurve (statt der jetzigen Spitzkehre) verlaufendes Verbindungsgeleise mit einander zu verbinden und so für die Bülacher Linie, welche mit der Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen noch erheblich mehr wird belastet werden, eine unabhängige Einführung in die Station Oerlikon zu schaffen. Kostenvoranschlag: 134,000 Fr.

Wir genehmigten die Anträge der Direktion in der Meinung, dass sie noch ein Programm über die successive Ausführung der Arbeiten und einen Antrag betr. Repartition der Kosten auf die den Bahnhof Oerlikon und das Verbindungsgeleise benutzenden Linien vorzulegen habe.

6. Infolge der Zunahme des Verkehrs und der gesteigerten Anforderungen an unser Fahrmaterial haben wir die Direktion zu folgenden Anschaffungen ermächtigt:

a) am 30. Januar: 12 Lokomotiven im Kostenpreis von 653,200 Fr.;

b) am 24. August: 12 Lokomotiven, zum Preise von 587,000 Fr.;

c) am 4. November: 6 Lokomotiven, Kredit: 368,200 Fr.;

d) am 24. August: 65 Personenwagen, 10 Gepäck- und 50 Eilgutwagen, Kredit: 1,175,000 Fr.

e) am 24. August: 1 Halbsalondampfer für den Bodensee im Voranschlag von 250,000 Fr., zum Ersatz des später auszurangierenden Dampfbootes „St. Gallen".

Mit Vorlage vom 12. Juni unterbreiteten wir Ihnen das Projekt des Um- und Ausbaues des Bahnhofes Zürich, welches in den letztjährigen Berichten ausführlich dargestellt ist, indem wir Ihnen auseinandersetzten: Dieses Projekt sei nach verschiedenen Richtungen ein so wichtiges und tiefeingreifendes Unternehmen, dass der von mehreren Generalversammlungen erhobene Anspruch auf Vorlage und Genehmigung der Pläne sachlich berechtigt war. Wenn nun auch das Bundesgericht entschieden habe, dass die Generalversammlung zur Stellung eines solchen Begehrens nicht kompetent gewesen, so stehe doch nichts entgegen, dass wir freiwillig dem Wunsche entsprechen. Wir ersuchten Sie, das Projekt grundsätzlich gutzuheissen, in der Meinung, dass über wesentliche Änderungen, welche dasselbe etwa im Plangenehmigungsverfahren erleiden möchte, Ihnen neuerdings Vorlage zu machen wäre, und uns gemäss dem von Ihrer Kommission aufgestellten Grundsatze, dass der Kredit für die Ausführung der Bauten nur ratenweise zu bewilligen sei, für die zunächst durchzuführende Expropriation und sodann für die in der ersten, bis Ende 1899 reichenden Bauperiode vorzunehmenden Arbeiten einen Kredit von 8 Millionen Fr. zu gewähren.

Sie haben unserem Antrage entsprochen (Anhang, S. 17).

Die von Ihnen am 20. April 1894 bestellte Kommission erklärte damit ihre Aufgabe als erfüllt und ihr Mandat als erloschen.

9. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Zu dem zwischen der Aarg. Südbahn und der Schweiz. Seethalbahn bestehenden Vertrag vom 11. September 1883 über gemeinschaftliche Benutzung der Station Lenzburg wurde ein Nachtrag vereinbart, wodurch hauptsächlich den veränderten Verkehrs- und Betriebsverhältnissen entsprechend einerseits der Aversalbeitrag der Seethalbahn an die Stationskosten und die Verzinsung des Anlagekapitals derselben, anderseits die an sie für Rangierleistungen zu zahlende Entschädigung etwas erhöht wurde. Hinwieder wurde mit Rücksicht auf das Projekt der Seethalbahn, ihre Linie von Lenzburg nach Wildegg fortzusetzen und eine eigene Station in Lenzburg zu erstellen, der Hauptvertrag samt dem neu vereinbarten Nachtrag von der Seethalbahn auf den 1. Oktober 1895, resp. auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Strecke Lenzburg-Wildegg gekündigt.

Nach anfänglicher Bestreitung wurde von uns schliesslich die Kündung anerkannt und der Nachtrag ratifiziert, zugleich die Direktion ermächtigt, zur Anbahnung eines neuen Mitbenutzungsvertrages Hand zu bieten, eventuell auf die Entscheidung des Bundesrates resp. Bundesgerichtes abzustellen.

Der Verwaltungsrat hat in seinem Geschäftsberichte pro 1892 mitgeteilt, dass er die Direktion beauftragt habe, die mit Bezug auf die Entschädigung für Besorgung des Betriebsdienstes auf den Gemeinschaftsbahnen bestehenden Vereinbarungen mit der Schweiz. Centralbahn zu kündigen.

Letztere stellte sich auf den Standpunkt, dass die Kündigung nur mit Bezug auf die für den Vorspanndienst vereinbarte Entschädigung zulässig sei, und bestritt eventuell, dass die der Nordostbahn für den Betrieb der

Bötzbergbahn inkl. Laufenburg-Stein zukommende Entschädigung von Fr. 2. 70 pro Lokomotivkilometer an sich und im Verhältnis zu dem der Schweiz. Centralbbahn für den Betrieb der Aarg. Südbahn bezahlten Ansatz von Fr. 2. 40 zu gering sei.

Nach nochmaliger eingehender Prüfung aller Verhältnisse ermächtigten wir die Direktion, die Kündigung zurückzuziehen, unter Vorbehalt erneuter Anregung einer Revision der in Frage stehenden Vertragsbestimmungen, falls veränderte Verhältnisse im Interesse der Nordostbahn eine solche als angezeigt erscheinen lassen.

Über eine gleichzeitige Neubeordnung von Haftpflichtverhältnissen der Gemeinschaftsbahnen verweisen wir auf den Bericht der Direktion (S. 2 u. f.).

10. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Der im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Prozess über die Frage, ob die Gesellschaften der Nordostbahn und Schweiz. Centralbahn verpflichtet seien, sich bei der Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Suhr durch das Wynenthal nach Reinach mit einer Aktienzeichnung von 300,000 und einer Obligationenzeichnung von 200,000 Fr., eventuell mit 1/3 der Kosten des Baues und des Betriebsmaterials in gleichen Rechten mit den andern 2/3 zu beteiligen, wurde im Mai des laufenden Jahres vom Bundesgericht so entschieden, dass die Verpflichtung der Gesellschaften grundsätzlich anerkannt, die Klage indessen doch zur Zeit abgewiesen wurde, da die von der Landesgegend zu beschaffenden 2/3 des Baukapitals noch nicht aufgebracht seien.

Nachdem die Hauptbahnen, die überhaupt in der Schweiz in Frage kommen, im wesentlichen ausgebaut sind, verlangen die der Schienenstränge noch entbehrenden Thalschaften und Gegenden, durch Nebenbahnen an das kontinentale Netz angeschlossen zu werden. In Erkenntnis der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit einer solchen Entwicklung und mit Rücksicht auf die Alimentation, welche die Hauptbahnen von den Nebenbahnen zu erwarten haben, glauben wir, diese Bestrebungen unterstützen zu sollen, soweit sich dies immer mit den Interessen der Gesellschaft verträgt. Einen Anfang und gewissermassen einen Versuch machte die Nordostbahn-Gesellschaft durch den im Anhang, S. 16 u. f. im vollen Wortlaut mitgeteilten Beschluss der General-Versammlung vom 29. Juni 1895, sich bei Erstellung einer normalspurigen Nebenbahn Ürikon-Hinweil-Bauma finanziell zu beteiligen.

Abs. 2 von Ziff. 1 und Abs. 2 von Ziff. 3 fehlten in dem von uns Ihnen vorgelegten Antrage; sie sind im Interesse der Ermöglichung des wirklichen Zustandekommens der Unternehmung auf einen aus Ihrem Schoss gestellten Antrag mit 58,161 gegen 19,046 Stimmen beigefügt worden.

Man liess sich dabei speziell auch von der Erwägung leiten, dass durch das der Nordostbahn für den schlimmsten Fall zugemutete Opfer der Versuch mit einem neuen Betriebssystem nicht zu teuer erkauft sei, welches sehr grosse Ersparnisse auf den Anlagekosten, im Kohlenverbrauche und auf den Personalunkosten verspricht, also nicht nur die Finanzierung der Nebenbahnen sehr erleichtert, sondern auch den Hauptbahnen einen wohlfeilen Sekundärbetrieb auf Nebenlinien und in der Nähe grösserer Städte ermöglicht. Diese Hoffnungen werden in den Wagen nach dem System Rowan gesetzt, wonach die Maschine sich im vordersten Viertel des Personenwagens befindet, diesem weitere Personen- oder Güterwagen angehängt werden können, die Billet-Ausgabe im Wagen erfolgt, die Bedienung eines Zuges also auf zwei Mann reduziert werden kann.

Die Finanzierung des Unternehmens Ürikon-Bauma ist im besten Gange. Sie wurde dadurch verzögert, dass einzelne Gemeinden unerfüllbare Bedingungen an ihre Subventionen knüpften.

Ähnlichen Motiven verdankt auch das Gesuch seinen Ursprung, das wir um einen Kredit von 50,000 Fr. für Studien über Nebenbahnprojekte und über eine Engadin-Orientbahn an Sie richteten und welchem Sie ohne Widerspruch willfahrt haben. (Anhang, S. 17.)

An diesem Ort merken wir auch den Beschluss vor, den wir unterm 12. Juni gefasst haben:

„Der Verwaltungsrat, veranlasst durch die vom schweiz. Eisenbahn-Departement angeordnete Untersuchung über die Frage der Eisenbahnverstaatlichung, von der Überzeugung geleitet, dass Zürich als Centrum eines reichentwickelten kommerziellen und technischen Lebens, als Sitz des eidg. Polytechnikums, welches durch Schaffung einiger weiterer Professuren zu einer höhern Eisenbahnschule erweitert werden könnte, und als Kreuzungspunkt der neuen Zufahrtslinie zur Gotthardbahn (Eglisau-Horgen-Goldau) und der angestrebten Engadin-Orientbahn die erste Anwartschaft auf den Sitz der Centralverwaltung der künftigen Bundesbahnen hat, beschliesst:

„Die Direktion wird eingeladen, zu prüfen und Bericht zu erstatten, welche Schritte zur Verwirklichung dieser Anregung gethan werden können.“

Der Entwurf zu einem neuen Gesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen veranlasste die dem schweiz. Eisenbahnverband angehörenden Verwaltungen, denen sich auch unsere Direktion anschloss, zu einer Eingabe an die Bundesversammlung, um Vorstellung gegen eine Reihe von Bestimmungen zu erheben, welche Härten oder Unklarheiten enthielten und die Interessen der Eisenbahngesellschaften, namentlich beim Rückkauf zu schädigen drohten.

Die Nordostbahn hatte weitere, sie speziell berührende Gründe zur Einsprache gegen den genannten Gesetzesentwurf. Die Art. 3 und 20 bestimmten, dass die Gesellschaften ausser den das ganze Netz umfassenden Rechnungen noch besondere Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital der einzelnen Linien, welche nach den Konzessionen besondere Rückkaufsobjekte bilden, zu erstellen haben, dass diese Ausweise über die Jahre 1888 bis 1894 dem Bundesrate spätestens bis Ende 1896 vorzulegen, für die Jahre 1895 bis 1897 den üblichen Jahresrechnungen beizufügen seien, und dass der Bundesrat, wenn diese Ausweise nicht binnen der festgesetzten Frist beigebracht werden, die sämtlichen Linien einer Gesellschaft als ein einheitliches, untrennbares Rückkaufsobjekt (mit 1. Mai 1903 als nächstem Rückkaufstermin) behandeln und resp. bis zur Beibringung der Ausweise jede Dividendenzahlung untersagen kann. Nun ist es der Nordostbahn schlechterdings unmöglich, die geforderten Ertragsrechnungen, namentlich diejenigen für die rückständigen Jahre, für die 22 Sektionen, in welche ihr Netz hinsichtlich des Rückkaufs zerfällt, in der vorgeschriebenen Zeit und Form zu erstellen. Die Forderung dennoch aufstellen, hiess also von vornherein die Gesellschaft in die angedrohte Strafe verfällen.

Sodann sollte nach Art. 22 des Entwurfes für den Entscheid der Streitigkeiten über Rückkaufsfragen das Bundesgericht an die Stelle der in den ältern Konzessionen stipulierten Schiedsgerichte treten. In dieser durch einseitigen Akt des Konzessionsgebers und zugleich Rückkaufsinteressenten vorgenommenen Änderung der Konzessionen lag und liegt eine Verletzung von durch dieselben erworbenen Privatrechten. Schon um des Grundsatzes willen durften wir diese Rechtsverletzung nicht stillschweigend hinnehmen. Unter Umständen können unter der Änderung die Interessen der Gesellschaft auch in materieller Beziehung leiden, da das Bundesgericht in seiner Rechtsprechung sich an die Bundesgesetze zu halten hat, mögen sie noch so sehr den Stempel des Partei-Interesses an der Stirne tragen, während ein Schiedsgericht sich freier bewegen kann.

Leider hat unsere Spezialeingabe gar keinen und die gemeinsame Vorstellung der Verbandsverwaltungen nur einen bescheidenen Erfolg gehabt.

Durch diese Tendenzen und Akte des Gesetzgebers kam die Frage betreffend Zusammenlegung der Konzessionen neuerdings in Fluss, welche seit längerer Zeit geruht hatte. Die Anregung zur Wiederaufnahme

der bezüglichen Verhandlungen ging fast gleichzeitig sowohl vom Eisenbahndepartement als von uns aus. Wir gaben zur Führung derselben der von der Direktion zu bestellenden Delegation noch eine Abordnung des Verwaltungsrates bei. Konferenzen fanden indessen seither noch keine statt.

In Ausführung des unterm 28. Juni 1895 betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung erlassenen Bundesgesetzes, dessen wesentlicher Inhalt im Geschäftsberichte der Direktion (S. 5) reproduziert ist, wurden mittelst Publikation vom 6. November diejenigen Aktionäre, welche ihr Stimmrecht ohne Unterbrechung wahren wollten, eingeladen, ihre Aktien bis längstens am 17. Dezember (Art. 13 des Gesetzes) unserer Hauptkasse zur Umwandlung in Namenaktien und Eintragung im Aktienbuche einzusenden.

Die Umwandlung wurde so bewerkstelligt, dass auf der Vorderseite der bisherigen Titel der Stempel: „Namenaktie“ angebracht und auf der Rückseite der Name des Besitzers und das Datum der Eintragung im Aktienbuche eingetragen wurde.

Im weitern leiteten wir sofort, selbstverständlich unter Vorbehalt Ihrer Genehmigung, die Verhandlungen mit den Kantonen über die ihnen gemäss dem Stimmrechtsgesetz einzuräumende Vertretung in unserem Kollegium ein, welche nach unserer Ansicht in den Statuten zu normieren war, und deren Festsetzung daher der Statutenrevision vorauszugehen hatte. Davon ausgehend, dass die Generalversammlung auch künftig cirka 30 Mitglieder, Bund und Kantone also cirka 20 Mitglieder sollen in den Verwaltungsrat zu wählen haben, stellten wir den Grundsatz auf, dass die Länge der in jedem Kanton gelegenen Nordostbahnlinien (resp. der von ihr betriebenen Gemeinschaftslinien) massgebend sei, in der Weise, dass Kantone mit einem Netze von 1—100 *km* Baulänge 1 Vertreter, mit 101 bis 150 *km* 2, mit 151—200 *km* 3, mit über 200 *km* 4 Vertreter zu wählen haben. Danach kamen zu:

dem Kanton	mit einer Baulänge von *km*	Anzahl Vertreter
Zürich	332	4
Aargau	172	3
Thurgau	131	2
Zug...	24,8	1
Glarus	24,6	1
Schwyz	23	1
St. Gallen	18	1
Luzern	15	1
Schaffhausen	14	1
Baselland	2	1
Dem Bund wurden von vornherein zugestanden		4
	Total ...	20

Wir setzten dabei voraus, dass diese gesetzlichen Vertreter bei der Zahl der konzessions- oder vertragsgemäss von der Generalversammlung zu wählenden Bürger der betreffenden Kantone in Rechnung gebracht werden dürfen, somit die Generalversammlung noch gehalten sei, zu wählen: Aus dem Kanton Zürich 4, Aargau 1, Thurgau 2, Schaffhausen 3 und dass insbesondere in der Zahl der gesetzlichen Vertreter des Kantons Aargau das konzessionsgemäss von der Regierung zu bezeichnende, bisher indessen infolge Vereinbarung jeweilen auf ihren Vorschlag hin von der Generalversammlung gewählte Mitglied inbegriffen sei.

Gegenüber einigen wenigen Beanstandungen erteilte der Bundesrat unterm 21. Dezember 1895 unseren Vorschlägen seine Zustimmung.

Bei der späteren Statutenberatung wurden dann aus freien Stücken dem Kanton Zürich 3, Aargau 3 und Thurgau 2 Vertreter mehr zugestanden, als wozu die Gesellschaft konzessions- und vertragsgemäss verpflichtet wäre.

Durch diese Verhandlungen über die Zahl der staatlichen Vertreter war die Revision der Statuten so stark verzögert worden, dass uns die Einhaltung der vom Bundesrate gesetzten Frist nicht möglich war. Damit entstand aber eine Ungewissheit darüber, ob in der erst im Jahr 1896 stattfindenden Generalversammlung noch die Bestimmungen der alten Statuten oder aber diejenigen des Stimmrechtsgesetzes Anwendung zu finden haben. Auf eine diesfällige Eingabe erteilte der Bundesrat den Bescheid, die Frist zur Revision der Statuten werde der Nordostbahn bis zum 31. Januar 1896 erstreckt und in Bezug auf das Stimmrecht der Aktionäre und auf die Berechnung des zur gültigen Beschlussfassung erforderlichen Fünftels bleiben bis zu diesem Zeitpunkt die bisherigen statutarischen Vorschriften gültig.

Bei der Revision des übrigen Inhaltes der Statuten haben sich zwei Hauptströmungen geltend gemacht. Die Einen wollten an den Statuten nur ändern, was durchaus nötig war, d. h. was mit dem Stimmrechtsgesetz in Widerspruch stand oder — wie z. B. die Grösse und Zusammensetzung des Grundkapitals — antiquiert war. Nach der andern Ansicht sollte die Gesellschaft der dem Stimmrechtsgesetz zu Grunde liegenden Tendenz, der Staatsgewalt das Übergewicht in der Verwaltung zu verschaffen, ein möglichst starkes Gegengewicht entgegenstellen, namentlich dadurch, dass die Kompetenzen der Generalversammlung erheblich vermehrt und möglichst sichere Garantien gegen das Vorherrschen des staatlichen Einflusses geschaffen würden.

In dem Ihnen von uns vorgelegten Entwurfe kam eine ungefähr die Mitte haltende Anschauung zum Ausdruck.

In der Generalversammlung vom 27. Januar erlangte dann aber der Standpunkt die Oberhand, dass die Gesellschaft gegen eine sie bedrohende Ausnahmegesetzgebung durch Aufführung verstärkter Schutzwehren sich zu verteidigen suchen müsse; es wurde eine Reihe von Amendements des Herrn Guyer-Zeller, welche namentlich auf eine Vermehrung der Kompetenzen der Generalversammlung abzielten, mit grossem Mehr (45,739 gegen 5365 Stimmen) angenommen.

Um die in Rede stehende Angelegenheit im Zusammenhang darzustellen und bis zu den neuesten Phasen unmittelbar vor Abschluss dieses Berichtes zu verfolgen, fügen wir schon diesem Berichte den Auszug über die Verhandlungen der eben erwähnten Generalversammlung bei, obschon diese erst im laufenden Jahre stattgefunden hat (Anhang B, S. 19 u. ff.).

Der Abdruck giebt den Wortlaut der Statuten wieder, wie er von der Generalversammlung festgestellt worden ist. Durch die Wellenlinien am Rande werden diejenigen Stellen hervorgehoben, wo die neuen Statuten in Übereinstimmung mit unserm Entwurfe, mit einem Striche diejenigen, wo sie in Abweichung von unserm Entwurfe anders als die frühern Statuten von 1884/90 lauten.

In seinem Beschlusse vom 12. März d. J., wodurch er das Gesuch der hierseitigen Verwaltung um Genehmigung der Statuten erledigte, hat der Bundesrat eine Reihe von Bestimmungen von der Genehmigung ausgeschlossen und andere nur unter Vorbehalten genehmigt.

In dem Abdruck der Statuten in Anhang B sind erstere mit kleinerer Schrift ausgezeichnet und die Vorbehalte bei den einzelnen betroffenen Stellen aufgeführt.

Mit Bezug auf diesen Genehmigungsbeschluss hat dann in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. Mai 1896 Herr Dr. E. Curti von Zürich folgende Motion gestellt, und ist dieselbe angenommen worden:

„I. Die Generalversammlung der Nordostbahn beschliesst, die Frage der Statutengenehmigung, gestützt auf Art. 39 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen und Art. 50 Ziff. 1 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege, in der Form des ordentlichen Civilprozesses vor das Bundesgericht zu bringen.

„II. Die Generalversammlung erteilt ihrem Vertreter den Auftrag, die durch den bundesrätlichen Beschluss vom 12. März dieses Jahres verfügte Streichung der Bestimmungen der § 15 Ziff. 4, 7 und 20; § 20 Abs. 3; § 21; § 30 Ziff. 6 und § 33 Abs. 6 der Statuten, sowie die Rechtsgültigkeit der damit zusammenhängenden Vorbehalte des Bundesrates anzufechten und die Wiederherstellung der von der Generalversammlung am 27. Januar dieses Jahres angenommenen diesbezüglichen Bestimmungen zu verlangen.

„III. Die Generalversammlung überträgt die Vollziehung dieses Beschlusses der Direktion und ermächtigt sie insbesondere, den Vertreter der Gesellschaft zur Führung des Rechtsstreites vor Bundesgericht zu bezeichnen, sowie ein Rechtsgutachten einzuholen."

Die weitere Entwicklung der Angelegenheit wird in einem künftigen Berichte darzustellen sein.

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

Zürich, den 13. Juni 1896.

Im Namen des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:
Guyer-Zeller.

Der Sekretär:
Dr. **Hürlimann.**

Anhang A.

Auszug aus dem Protokoll

über die

Verhandlungen der ordentlichen Generalversammlung

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 29. Juni 1895.

Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 70,483 Aktien.
Im Verlauf der Versammlung: 78,720 Aktien.

I.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweiz. Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag der Revisionskommission,
beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweiz. Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1894 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1894 werden unter Verdankung abgenommen.

II.

Die Generalversammlung der Schweiz. Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag des Verwaltungsrates,
beschliesst:

Der mit Einschluss des Gewinn-Saldovortrages vom Jahre 1893 auf Fr. 5,726,514. 52 Cts. sich belaufende Reinertrag des Jahres 1894 wird in folgender Weise verwendet:

1. Ausrichtung einer Dividende von 6 % = Fr. 30 per Aktie an die 160,000 Prioritäts- und Stammaktien	Fr. 4,800,000. — Cts.
2. Übertrag des Restes von . . . . . als Gewinnsaldo auf neue Rechnung.	„ 926,514. 52 „
	Fr. 5,726,514. 52 Cts.

III.

Die Generalversammlung,

in weiterer Ausführung des in der Generalversammlung vom 20. April 1894 gefassten Beschlusses betreffend Ausgabe eines $3^1/_2$ %igen Anleihens von 20,512,500 Fr., wovon die ersten 10,000,000 Fr. bereits emittiert sind,

auf den Antrag des Verwaltungsrates,

beschliesst:

Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, bei Geldbedarf zu der ihm geeignet scheinenden Zeit in bestmöglicher Wahrung der Gesellschaftsinteressen den Rest dieser Serie von $3^1/_2$ % Obligationen bis auf den Nominalbetrag von 10,512,500 Fr. zu emittieren und damit die auf das Pfandrecht I. Ranges, das durch Bundesratsbeschluss vom 8. November 1878 bewilligt worden ist, angewiesenen Obligationen auf den Gesamtbetrag von 160 Millionen Franken zu bringen.

IV.

Die Generalversammlung,

nach Einsicht eines Antrages des Verwaltungsrates und unter Gutheissung zweier aus dem Schosse der Versammlung beantragten Zusätze,

beschliesst:

I. Die Nordostbahn beteiligt sich bei der normalspurigen Nebenbahn Uerikon-Bauma mit 1,000,000 Franken in zu $3^1/_2$ % p. a. verzinslichen, auf sämtliches festes und bewegliches Eigentum der Bahn in erster Hypothek sicher zu stellenden Obligationen und an dem von den beteiligten Gemeinden aufzubringenden Drittel der Kosten mit 200,000 Franken in Aktien unter der Bedingung, dass die Landesgegend weitere 800,000 Franken in Aktien und der Kanton Zürich 1,000,000 Franken in Aktien beizutragen habe. Im weitern verpflichtet sich die Nordostbahn für den Fall, dass die Erträgnisse der Linie für die Verzinsung der Obligationen nicht ausreichen, für die ersten fünf Jahre die rückständigen Zinsen zu stunden.

Sofern die Tracé-Studien und die Finanzierung es nötig erscheinen lassen, dass die Nordostbahn sich mit 300,000 Fr. in Aktien und nur 900,000 Fr. in Obligationen zu beteiligen habe, ist der Verwaltungsrat eingeladen, diesem Begehren der Gesellschaft Uerikon-Bauma entgegenzukommen. Die eventuelle Stundung des Obligationenzinses hat vom Momente der Inbetriebsetzung an zu beginnen. Während der Bauzeit ist kein Obligationenzins zu berechnen.

II. Solange die Eisenbahn Uerikon-Bauma als selbständige Unternehmung besteht, räumt ihr die Nordostbahn die unentgeltliche Mitbenützung der Stationen Uerikon und Hinweil ein.

III. Die Nordostbahn erstellt in eigenen Kosten innerhalb der bestehenden Grenzen der Stationen Uerikon und Hinweil die Anschlüsse für die Linie Uerikon-Bauma.

IV. Die Nordostbahn ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, zu später zu vereinbarenden Bedingungen den Betrieb der Linie auf Rechnung der Gesellschaft Uerikon-Bauma zu übernehmen.

Die Nordostbahn macht die unter I—IV erwähnten Leistungen von der Erfüllung folgender Bedingungen abhängig:

1. Die Eisenbahnunternehmung Uerikon-Bauma hat den Nachweis zu leisten, dass die im Maximum insgesamt drei Millionen Franken betragenden Baukosten für die Erstellung einer normalspurigen Nebenbahn mit Inbegriff des Rollmaterials mit Einschluss der Leistungen der Nordostbahn durch rechtsverbindliche Zusicherungen des Staates Zürich und der beteiligten Gemeinden oder Dritter vollkommen gedeckt seien. Zu diesem Zwecke hat sie der Nordostbahngesellschaft verbindliche Übernahmsofferten leistungsfähiger Firmen vorzulegen.

2. Die Linie ist als normalspurige Lokalbahn so zu erstellen, dass sie auch mit den gewöhnlichen Betriebsmitteln betrieben werden kann. Die Nordostbahngesellschaft behält sich das Recht der Genehmigung aller Pläne sowie der für die Landerwerbung zu zahlenden Preise vor; das zu wählende Schienenprofil muss mindestens 25 *kg* per laufenden Meter wiegen.

3. Die Eisenbahnunternehmung Uerikon-Bauma hat von den Staatsbehörden die Zusicherung auszuwirken, dass sowohl beim Bau der Bahn und der Hochbauten als auch beim Betrieb nicht die z. Z. in der Schweiz für Normalbahnen bestehenden gesetzlichen Vorschriften, sondern Erleichterungen gewährende analoge Bestimmungen zur Anwendung kommen sollen, wie solche in Deutschland und Österreich für die einfachen Bau- und Betriebsverhältnisse der Nebenbahnen bestehen.

Für den Fall, als trotz aller Anstrengungen des Komitees eine Erleichterung der Bau- und Betriebsbestimmungen für die Eisenbahnlinie Uerikon-Bauma von den zuständigen Behörden nicht erhältlich wäre, so ist der Verwaltungsrat der Schweiz. Nordostbahn ermächtigt, in Würdigung der grossen Opfer, welche von der Landesgegend gebracht werden, von den Vorschriften der Ziffer 3 Umgang zu nehmen.

4. Beim Bundesrate ist für die Nordostbahn um die Bewilligung nachzusuchen, die Zinsverluste auf der zu leistenden Subvention von der jährlichen Amortisationsquote der Nordostbahn in Abzug zu bringen.

V.

Dem Verwaltungsrate wird gemäss seinem Ansuchen ein Kredit von 50,000 Fr. bewilligt, um eingegangene und noch weiter in Aussicht stehende Projekte von ostschweizerischen Nebenbahnen zu prüfen und gemeinsam mit den Vereinigten Schweizerbahnen und dem Kanton Graubünden, eventuell allein über das Trace einer Engadin-Orient-Bahn (Chur-Schynpass-Tiefenkasten-Albulatunnel-Bevers-Zernetz-Ofenbergtunnel-Münster-Vintschgau-Meran) Studien anzustellen.

VI.

Das vom Verwaltungsrate in Anwendung von § 18, Ziffer 12 der Gesellschaftsstatuten der Generalversammlung vorgelegte Projekt für den Um- und Ausbau des Bahnhofes Zürich, wie es am 4. Februar 1895 den Behörden eingereicht und im Geschäftsberichte pro 1894 zur Darstellung gebracht worden ist, wird grundsätzlich gutgeheissen, in der Meinung, dass der Verwaltungsrat allfälligen Auflagen der Aufsichtsbehörde, die keine wesentliche Änderung des Projektes in sich schliessen, ohne weiteres nachzukommen ermächtigt ist, andernfalls aber der Generalversammlung neuerdings Vorlage zu machen hätte.

Für die Durchführung der Expropriation und die in der ersten, bis Ende 1899 reichenden Bauperiode vorzunehmende Bauten wird dem Verwaltungsrate ein Kredit von acht Millionen Franken bewilligt.

Die in der Generalversammlung vom 20. April 1894 für diese Angelegenheit gewählte Kommission erklärt, dass sie mit dem vorliegenden, unter ihrer Mitwirkung aufgestellten Projekte einverstanden sei, ihre Mission als erfüllt betrachte und ihr Mandat in den Schoss der Generalversammlung zurücklege.

VII.

Die Generalversammlung,

nach Einsicht eines Antrages des Verwaltungsrates und eines aus dem Schosse der Versammlung beantragten Amendements, gegenüber welchem der Antrag des Verwaltungsrates fallen gelassen wird,

beschliesst:

Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, die fakultative Konversion der Prioritätsaktien in Stammaktien durchzuführen und zwar unter folgenden Bedingungen:

Die zur Konversion eingereichten Prioritätsaktien werden in eine gleiche Anzahl Stammaktien à 500 Fr. umgewandelt, so dass der Nominalbetrag des gesamten Aktienkapitals unverändert bleibt.

Die Umwandlung erfolgt, wenn sie in der Zeit vom 15. September bis Ende Oktober ds. Js. erklärt wird, gegen ein Aufgeld von Fr. 45 für jede Prioritätsaktie, welches anlässlich der Abstempelung der Titel bei der Konversionsanmeldung zu entrichten ist, — wenn die Konversion erst nach dieser Frist angemeldet wird, gegen ein Aufgeld von Fr. 50 per Stück. Nach dem 1. Dezember a. c. werden überhaupt keine Anmeldungen mehr angenommen.

Die Inhaber von konvertierten Prioritätsaktien erhalten für das Jahr 1895 diejenige Dividende, welche für dieses Jahr den nicht konvertierten Prioritätsaktien ausgerichtet wird. Vom Jahr 1896 an treten sie in die Rechte der Stammaktien ein.

Aus dem von den Prioritäts-Aktionären bezahlten Aufgelde sollen die jetzigen Stamm- und die konvertierten Prioritätsaktien in der Zeit vom 27. bis 31. Dezember d. Js. Fr. 15. — per Aktie erhalten. Diese Vergütung wird der Reserve für ausserordentliche Anforderungen an die Jahresrechnung entnommen, welchem Konto dagegen die ganze Einnahme auf dem jetzigen und späteren Aufgeld zufliessen soll.

Diejenigen Aktionäre, welche von der diesjährigen Konversion nicht Gebrauch machen, erhalten nach dem Jahre 1898 ihre Aktien mit Fr. 550 zurückbezahlt, plus Fr. 15. — aus dem genannten Fonds, also zusammen Fr. 565 per Aktie. Sollte indessen dannzumal anstatt der Rückzahlung auch eine Konversion dieses Restes der Prioritäts- in Stammaktien stattfinden, so sind diesen Aktien von dem für diese Konversion zu bestimmenden Aufgeld Fr. 15. — in Abzug zu bringen.

Alle schweizerischen Bankinstitute und Bankiers sind berechtigt, Konversionsanmeldungen entgegenzunehmen. Für Deutschland gelten die bekannten Zahlstellen.

VIII.

An die durch Wahlablehnung und Todesfall erledigten Stellen werden für den Rest der Amtsdauer gewählt:

In den Verwaltungsrat:

Als zürcherische Mitglieder:
Herr von Hegner-Meyer, Kaufmann in Zürich.
Herr Stadtrat Freimann in Winterthur.

Als thurgauisches Mitglied:
Herr Oberst Leumann-Sulzer, Ständerat, in Bürglen.

Als schaffhausensche Mitglieder:
Herr von Ziegler-Hanhart in Schaffhausen.
Herr Bankdirektor Dr. O. von Waldkirch in Zürich.

In die Revisionskommission:

Herr Bankdirektor Schulthess in Winterthur.

Anhang B.

Auszug aus dem Protokoll

über die

Verhandlungen der ausserordentlichen Generalversammlung

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

vom 27. Januar 1896.

Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 59,713 Aktien.
Im Verlauf derselben: 60,250 Aktien.

Das einzige Traktandum der heutigen Versammlung bildet die Revision der Gesellschaftsstatuten, welche durch das Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1895 betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung notwendig geworden ist.

Es liegen ein Entwurf des Verwaltungsrates und verschiedene von Herrn Präsident Guyer-Zeller dazu gestellte Abänderungs- und Zusatzanträge vor.

Nachdem einige zur einen oder andern Vorlage vorgeschlagene Amendements teils zurückgezogen, teils abgelehnt worden sind, werden in der Hauptabstimmung der Entwurf des Verwaltungsrates und die Anträge des Herrn Guyer-Zeller einander gegenübergestellt und letztere mit 45,739 gegen 5365 Stimmen angenommen.

Die nach diesen Beschlüssen bereinigten Statuten lauten wie folgt: