

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **41 (1893)**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

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 Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Anmit beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1893 Bericht zu erstatten und zugleich eine Übersicht über die von Ihnen im gleichen Jahre gepflogenen Verhandlungen vorzulegen.

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

Herr Regierungsrat J. E. Grob wurde im Mai 1893 vom Regierungsrat des Kantons Zürich auf eine neue Amtsdauer von drei Jahren in unser Kollegium abgeordnet.

In Ihrer Generalversammlung vom 30. Juni 1893 hatten Sie die durch den Tod des Herrn a. Bankdirektor Keller in Winterthur erledigte Stelle eines frei zu wählenden Mitgliedes des Verwaltungsrates neu zu besetzen. Ihre Wahl fiel auf Herrn Ludwig Hahn, Direktor der Deutschen Effekten- u. Wechsel-Bank in Frankfurt a. M.

Am 13. Januar d. J. wurde durch einen Schlaganfall einem reichen Wirkungskreise Herr C. Jenny-Dinner in Ziegelbrücke entrissen, der seit Juni 1873 ununterbrochen dem Verwaltungsrate angehört und jederzeit mit voller Hingabe seine grossen Kenntnisse und Erfahrungen in den Dienst unserer Unternehmung gestellt hatte.

An dessen Stelle wird die nächste Generalversammlung eine Ersatzwahl zu treffen haben. Ferner unterliegen infolge Ablaufs der Amtsdauer die erste Hälfte der Direktion und des Verwaltungsrates, der Präsident des Verwaltungsrates und die Revisionskommission statutengemäss einer Erneuerungswahl.

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

In 13 Sitzungen behandelten wir 99 Geschäfte. Dazu kamen 20 Präsidialverfügungen.

Von der Budgetkommission wurden 9, von der Kontrollkommission 7, von der Tarifkommission 3, von der Protokollbereinigungskommission 12, von der Moratoriumskommission 3, von sechs Spezialkommissionen im Ganzen 9 Sitzungen abgehalten.

3. Organisation der Verwaltung. Gehalte und Entschädigungen.

a) Direktion und Verwaltungsrat.

Die stetige Zunahme der dem III. Departement (Betriebsdepartement) obliegenden Geschäfte und deren wachsende Bedeutung und Schwierigkeit haben die Direktion dazu geführt, die bisher bei diesem Departement vereinigten Geschäfte zu zerlegen und mit deren Besorgung zwei Mitglieder zu betrauen. Die weitere Folge davon war eine Reihe von Verschiebungen, indem das für einen Teil der Geschäfte des III. Departements neu beanspruchte Mitglied von seinen bisherigen Geschäften grossenteils entlastet, und darauf Bedacht genommen werden musste, dass auch in Zukunft die Geschäftslast möglichst gleichmässig auf alle Mitglieder verlegt werde.

Wir genehmigten die auf diesen Grundgedanken beruhende Änderung der Organisation und Geschäftsordnung für die Direktion, sowie die derselben angepasste neue Geschäftsverteilung, welche mit 1. Mai 1893 in Kraft trat.

Als Herr Direktor Frölich, Chef des IV. Departements, sich genötigt sah, seine Thätigkeit in der Direktion vorübergehend einzustellen, um Heilung von einem schon länger andauernden Leiden zu suchen, erwies sich die Bestellung eines Ersatzmannes als unerlässlich, weil die dem IV. Departement obliegenden kommerziellen Geschäfte so zahlreich und schwierig sind, dass ihre andauernde Besorgung durch andere Direktionsmitglieder ohne allzustarke Geschäftsüberlastung derselben nicht möglich ist. In Anwendung von § 23 der Gesellschaftsstatuten bezeichneten wir für so lange, bis Herr Frölich wieder zur regelmässigen Aufnahme seiner Geschäfte befähigt sein würde, Herrn Jul. Schmid, kommerziellen Inspektor, als Ersatzmann der Direktion.

Während verschiedene früher bestellte Spezialkommissionen im Berichtsjahre ihre Thätigkeit fortsetzten, wählten wir eine neue, um die an die Umgestaltung des Bahnhofs Luzern sich knüpfenden Fragen rechtlicher und finanzieller Natur zunächst gemeinsam mit der Direktion zu erörtern, sowie später die diesbezüglichen Vorlagen der Direktion dem Verwaltungsrate zu begutachten, und eine weitere zur Vorberatung der Anträge der Direktion betreffend Deckung des weitem Kapitalbedarfes.

b) Übrige Verwaltung.

Die Organisation der Direktion und der ihr zugeteilten Dienststellen ist seit den 1870er Jahren wesentlich die gleiche geblieben, während das Netz sich mehr als verdoppelt und auch sonst die Geschäftslast durch grössere Vielgestaltigkeit der Beziehungen zugenommen hat. Obschon man mittelst Vereinfachung des Geschäftsganges und Übertragung von Kompetenzen an Oberbeamte thunlichste Erleichterung herbeizuführen suchte, stellte sich doch eine weitere Entlastung der Mitglieder der Direktion als wünschbar heraus. Die Direktion beantragte deshalb die Neukreirung der Stelle eines Inspektors bei der Centralverwaltung, wozu wir unsere Zustimmung erteilten.

Zur Leitung der Bauten für Änderungen und Erweiterungen im äussern Bahnhof Zürich, sowie der Stationen Altstetten und Örlikon wurde bei der Abteilung des Betriebsoberingenieurs ein eigenes Baubureau errichtet. Die Besetzung der beiden ersten Stellen dieses Bureau unterlag gemäss § 34 Ziffer 8 unsrer Bestätigung.

Durch Spezialbeschlüsse erhöhten wir die Gehalte von sechs höheren Betriebsbeamten und eines Ingenieurs bei der Bauabteilung.

c) Kompetenzfragen.

Herr Guyer-Zeller schränkte in der Generalversammlung vom 30. Juni 1893 seine im letzten Geschäftsbericht erwähnte Motion auf den Bahnhof Zürich ein, so dass sie nun lautete:

„Der Verwaltungsrat resp. die Direktion wird eingeladen, über die mit der Einführung der rechtsufrigen Seebahn in den Bahnhof Zürich und mit der allgemeinen Vermehrung des Verkehrs zusammenhängenden baulichen Anlagen und Veränderungen im Personen- und Güterbahnhof Zürich vor der Einreichung weiterer Pläne an die Aufsichtsbehörden in Bern der Generalversammlung eine Vorlage zu unterbreiten.“

Wir gaben unser Gutachten dahin ab, dass auf die Motion nicht einzutreten sei, da auf Grund der gegenwärtig geltenden Statuten die Entscheidung über Tracé- und Bahnhoffragen in die Kompetenz der Verwaltung falle und da die Generalversammlung mit ihrer wechselnden Zusammensetzung kein geeignetes Organ wäre, um ohne Gefährdung der Gesellschaftsinteressen über solche äusserst schwierige, genaues Studium und langwierige Unterhandlungen mit Behörden und mitbeteiligten Bahnverwaltungen bedingende Bahnhoffragen zu entscheiden. Wir liessen durch unsern Referenten zugleich erklären, dass wir im Fall der Annahme der Motion einen Kompetenzkonflikt anheben würden.

Als die Generalversammlung die Motion Guyer dennoch angenommen hatte, liessen wir am 20. September beim Handelsgericht des Kantons Zürich gemäss der für solche Fälle von § 42 der Statuten gegebenen Wegleitung Klage auf Aufhebung dieses Beschlusses einreichen, gaben Ihnen ferner in Ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 16. November Kenntnis von diesem Vorgehen und damit Gelegenheit, für den Prozess eine besondere Vertretung zu bestellen.

In der soeben erwähnten Generalversammlung wurde ein Antrag, mit Rücksicht auf die in derselben von der Direktion erteilten mündlichen Aufschlüsse auf die Vorlage der bezüglichen Baupläne und damit auf die gerichtliche Entscheidung des Kompetenzkonfliktes zu verzichten, abgelehnt und beschlossen, an der Schlussnahme vom 30. Juni 1893 festzuhalten, eine Prozessvertretung jedoch nicht zu bestellen.

Durch Beschluss vom 8. Dezember 1893 lehnte das Handelsgericht die Behandlung des von uns gegen die Generalversammlung erhobenen Prozesses aus formellen Gründen ab, die auf der Verweigerung der Bezeichnung einer Prozessvertretung der Generalversammlung basierten.

Obschon uns der Beschluss des Gerichtes und seine Motivierung nicht stichhaltig schien, beschlossen wir doch, von einer Weiterführung des Prozesses Umgang zu nehmen, weil der Streit durch die mittlerweile erfolgte Vorlage der Pläne an die Bundesbehörde gegenstandslos geworden war und weil wir, wenn der gleiche Konflikt sich wieder erheben sollte, noch immer freie Hand haben, in Sachen nach Gutfinden Stellung zu nehmen.

Ein solcher Konflikt scheint sich wirklich neuerdings aus der von Herrn Guyer-Zeller in der Generalversammlung vom 16. November (siehe Anhang, S. 22 u. f.) bei Anlass der Frage betreffend Bestellung einer Prozessvertretung gestellten und von der ausserordentlichen Generalversammlung vom 20. April 1894 angenommenen Motion betreffend die nämliche Angelegenheit zu entwickeln.

Die durch diese Motion veranlassten Vorgänge werden im nächstjährigen Geschäftsberichte darzustellen sein.

Im folgenden Abschnitte berichten wir über weitere Beschlüsse der Generalversammlung, welche nach unserer Ansicht ebenfalls Übergriffe in die Kompetenzen der Verwaltung in sich schlossen und deren Anfechtung daher in Frage kam.

4. Rechnungswesen.

Da das am 25. Oktober 1884 aufgestellte Regulativ betreffend die Erneuerungsfonds für die Bötzbahnbahn und die Aargauische Südbahn, wonach separate Erneuerungsfonds für die einzelnen Gemeinschaftslinien hätten angelegt werden sollen, noch nie eine reelle Bedeutung erlangt hatte, weil bisher die Ausgaben für Oberbau-Erneuerung die Einlagen überstiegen, und da es nur Komplikationen und Unklarheit in der

Rechnungsstellung erzeugte, ersetzte man dasselbe durch ein neues Regulativ, welches auf dem Hauptgedanken beruht, dass die Erneuerungskosten aus der Betriebsrechnung der Gemeinschaftsbahnen zu bestreiten seien und jeder Gesellschaft überlassen werde, ob und wie sie die daher rührenden Schwankungen in der Belastung der Jahresrechnungen ausgleichen wolle.

Wir unterzogen auch das Regulativ für den Erneuerungsfonds der Nordostbahn vom 20. November 1884 einer Revision, teils um die Gemeinschaftsbahnen in dasselbe einzubeziehen, teils und namentlich um die Einlagen besser dem wirklichen Bedürfnis anzupassen. Die Ergebnisse der letzten 13 Jahre haben nämlich gezeigt, dass die nach dem Regulativ für die Schienen, Lokomotiven und Wagen zu machenden Einlagen ziemlich weit über die durchschnittlichen Entnahmen aus demselben hinausgingen, während allerdings diejenigen für die Schwellen und Dampfboote unter denselben blieben. Seit mehreren Jahren hatten wir uns daher veranlasst gesehen, von uns aus von der Bestimmung der Gesellschaftsstatuten, wonach, wenn der Erneuerungsfonds die Höhe von 8 Mill. Franken erreicht hat, durch Beschluss der Generalversammlung die regulativgemässen Einlagen vermindert werden können, in der Art Gebrauch zu machen, dass wir die Einlagen auf die jeweilige Bedarfssumme des einzelnen Jahres reduzierten; diese Reduktion betrug in den Jahren 1889—1892 nicht weniger als 1,426,955 Franken. Durch die in dieser Beziehung unbeanstandete Abnahme der Rechnungen für die genannten Jahre haben Sie der Reduktion stillschweigend zugestimmt.

Wir haben nun die Einlagen neu normiert und zwar, mit geeigneter Auf- oder Abrundung, entsprechend dem durchschnittlichen Bedarf in den Jahren 1880 bis 1892. Für das Schiffsmaterial wird die Einlage künftig nach einem Prozentsatz des Bilanzwertes statt in einer festen Summe bemessen.

Die neuen Ansätze finden für das ganze jeweils im Betriebe stehende Nordostbahnnetz, also successive auch für die Moratoriumslinien je nach deren Inbetriebsetzung, ebenso auf die Gemeinschaftsbahnen Anwendung. Der Generalversammlung ist, obschon die neuen Einlagen über den erfahrungsgemässen Durchschnittsbedarf kaum mehr hinausgehen werden, das Recht ausdrücklich gewährt, in Jahren, wo der Fonds die Höhe von 8 Mill. doch überschreiten würde, die Einlagen noch weiter herabzusetzen.

Das revidierte Regulativ lautet:

Regulativ für den Erneuerungsfonds.

Art. 1.

Der Erneuerungsfonds hat den Zweck, die Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues der Nordostbahnlinien oder für aussergewöhnliche Wiederherstellung derselben, einschliesslich des auf die Nordostbahn entfallenden Anteils an den bezüglichen Ausgaben der mit der Schweizerischen Centralbahn gemeinschaftlichen Linien, ferner die Abschreibung des Bilanzwertes von ausrangiertem Fahrmaterial auf die jährlichen Betriebsrechnungen thunlichst gleichmässig zu verteilen.

Art. 2.

Zu diesem Ende werden die auf Betriebsrechnung der Nordostbahn verausgabten Kosten der für Erneuerung des Oberbaues verwendeten Materialien, nämlich: Schienen und deren Befestigungsmittel, Weichen und Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen, Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen (mit Ausnahme der Ausgaben für Arbeitslöhne, Transport und Schotterbeschaffung) aus dem Erneuerungsfonds an die Gewinn- und Verlustrechnung vergütet; ferner die auf die Nordostbahn entfallenden Quoten der hiefür auf den Betriebsrechnungen der Gemeinschaftsbahnen erscheinenden Kosten.

Art. 3.

Ebenso werden der Gewinn- und Verlustrechnung aus dem Erneuerungsfonds folgende Ausgaben der Betriebsrechnungen der Nordostbahn und der Dampfboote ersetzt:

- a) Die Abschreibung des Bilanzwertes von ausrangierten oder sonst abgegangenen Lokomotiven, Tendern, Wagen und Schiffen, gleichviel ob eine Ersetzung derselben stattfindet oder nicht; mit Bezug auf zertrümmertes Fahrmaterial jedoch nur insoweit, als hiefür nicht der Versicherungsfonds oder fremde Verwaltungen aufzukommen haben.
- b) Die Kosten für gänzlichen Umbau von Lokomotiven und Wagen.
- c) Diejenigen für das Neumaterial zum Ersatz von Kesseln, Cylindern, Feuerbüchsen und Siederöhren der Lokomotiven, ferner von Achsen, Rädern und Bandagen der Lokomotiven, Tender und Wagen.
- d) Die Abschreibung des Lagerbuchwertes derjenigen auf dem Werkstättekonto erscheinenden Reservestücke für Lokomotiven, für die sich zufolge Ausrangierung der betreffenden Lokomotivtypen keine Verwendung mehr findet.
- e) Die Kosten für den Ersatz von Kesseln, Cylindern oder andern Maschinenteilen der Dampfschiffe; ausserdem für Hauptreparaturen der letztern, soweit die Kosten im ganzen 10 0/0 des Inventarwertes des betreffenden Schiffes übersteigen.

Art. 4.

Der Erneuerungsfonds kann auf Beschluss des Verwaltungsrates auch in Anspruch genommen werden:

- a) für grössere Wiederherstellungsarbeiten an der Bahn infolge ausserordentlicher Ereignisse;
- b) für aussergewöhnliche Abschreibungen an Bahnobjekten oder am Fahrmaterial;
- c) für die Kosten neuer Einrichtungen zur Vermehrung der Sicherheit oder Bequemlichkeit der Reisenden, wie z. B. kontinuierliche Bremsen, neue Heizungs- oder Beleuchtungsinstallationen, soweit dieselben nicht auf Bauconto verrechnet werden können.

Art. 5.

Zur Deckung der in Art. 2 bis 4 bezeichneten Ausgaben werden hinwieder dem Erneuerungsfonds durch die Gewinn- und Verlustrechnung folgende Beträge gutgeschrieben:

1. Erneuerung des Oberbaues:

- a) Schienen und deren Befestigungsmittel, Weichen und Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen für die im Jahreslauf auf den eigenen Linien zurückgelegten Lokomotivkilometer, ferner für die der Beteiligung der Nordostbahn entsprechende Quote der auf den Gemeinschaftslinien zurückgelegten Lokomotivkilometer, je 8 Cts.

b) Schwellen:

Für jeden Kilometer eigener Bahn und für den auf die Nordostbahn entfallenden Kilometeranteil der Gemeinschaftslinien, unter Doppelanrechnung zwei- oder mehrgleisiger Bahnstrecken, je Fr. 500.

Ausserdem wird dem Erneuerungsfonds der Wert des verfügbar werdenden Altmaterials gutgeschrieben.

2. Erneuerung des Rollmaterials:

- a) Für jeden auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Lokomotivkilometer (einschliesslich Rangierkilometer) 5 Cts.
- b) Für jeden auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Achskilometer (Personen-, Gepäck- und Güterwagen) 0,2 Cts.

Auch hier wird dem Erneuerungsfonds überdies der Wert des Altmaterials gutgebracht.

3. Erneuerung der Schiffe: 6 0/0 ihres jeweiligen Bilanzwertes.

4. Für aussergewöhnliche Schädigungen der Bahn (Art. 4, a), für aussergewöhnliche Abschreibungen (Art. 4, b) und für ausserordentliche Anschaffungen oder Installationen (Art. 4, c) wird vom Verwaltungsrat jährlich bei Feststellung des Voranschlages eine Einlage bis auf Fr. 100,000 festgesetzt.

Art. 6.

Sollte in einem Jahre das Rechnungsergebnis für die regulativgemässen Einlagen nicht ausreichen, so ist die betreffende Mindereinlage im nächsten Jahr und, sofern dessen Ergebnis dies nicht gestattet, in den folgenden Jahren soweit möglich nachzuholen.

Art. 7.

Die der Generalversammlung nach § 9 Absatz 4 der Gesellschaftsstatuten zukommende Befugnis, die regulativgemässen Einlagen in den Erneuerungsfonds zu kürzen, falls dieser die Höhe von 8 Millionen Franken erreicht hat, wird vorbehalten.

Art. 8.

Dieses Regulativ, durch welches dasjenige vom 20. November 1884 aufgehoben und ersetzt wird, tritt mit dem 1. Januar 1893 in Kraft und kann jederzeit vom Verwaltungsrat revidiert werden.

Mit Rücksicht darauf, dass durch das abgeänderte Regulativ die bisherigen regulativgemässen, allerdings schon seit Jahren regelmässig gekürzten Einlagen in den Erneuerungsfonds bedeutend gekürzt werden und damit die Besorgnis eines allzu starken Anschwellens des Fonds hinfällig geworden ist, hat Herr Guyer-Zeller die in der Generalversammlung vom 30. Juni v. J. gestellte Motion:

„Die Einlage in den Erneuerungsfonds ist für die Zeit bis zur zweiten Generalversammlung nach Eröffnung von Thalweil-Zug so zu bemessen, dass er den Betrag von 8 Mill. Franken (§ 9 Absatz 4 der Statuten) während dieser Zeit nie überschreite“

fallen gelassen. Dadurch sind wir der Aufgabe, sie zu begutachten, enthoben.

Bei der Liquidation der Rechnungssaldi der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern hatten wir beschlossen, den der Nordostbahn überlassenen, zur Verwendung für die Oberbauerneuerung der Linie gebildeten Reservefonds im Betrage von Fr. 331,390. 85 Cts. dem Erneuerungsfonds der Nordostbahn einzuverleiben, und war infolge dessen der Bestand des letzteren mit Ende 1892 auf Fr. 8,331,390. 85 Cts. gestiegen. In der Generalversammlung vom 30. Juni v. J. haben Sie dann aber beschlossen:

„Die dem Conto Erneuerungsfonds der Nordostbahn einverlebte Reserve Zürich-Zug-Luzern im Betrage von Fr. 331,390. 85 Cts. ist aus dem Erneuerungsfonds wieder auszuschneiden und als besondere Reserve aufzuführen, welche die Bestimmung hat, die Kosten der Erneuerung des Oberbaues der Linie Altstetten-Zug-Luzern zu tragen.“

Wenn auch zweifelhaft ist, ob sich der Beschluss der Generalversammlung mit den Gesellschaftsstatuten, welche nur einen einheitlichen Erneuerungsfonds kennen, vereinigen lasse und dessen Durchführung erhebliche Komplikationen schafft, fanden wir doch angezeigt, denselben gemäss den ihm zu Grunde liegenden Intentionen zu

vollziehen und nicht einen neuen Konflikt hervorzurufen. Folgendes sind die zu diesem Behufe getroffenen Verfügungen:

„1. Die erwähnten Fr. 331,390. 85 Cts. werden in der Bilanz pro Ende 1893 aus dem Erneuerungsfonds der Nordostbahn ausgeschieden und als neue Ziffer 2 unter Pos. IV der Kreditoren eingestellt, mit der Rubrik: „Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Altstetten-Zug-Luzern“; die bisherige Ziffer 2 der Bilanzposition IV „Versicherungsfonds“ wird Ziffer 3.

„2. Die genannte Reserve wird alljährlich, bis sie aufgezehrt sein wird, erstmals pro 1893, zu Gunsten des Erneuerungsfonds mit demjenigen Betrage belastet, welcher von den nach dem Regulativ des Erneuerungsfonds aus diesem zu deckenden effektiven Ausgaben für Oberbauerneuerung auf die Strecke Altstetten-Zug-Luzern entfällt, abzüglich der Aversalvergütung der Gotthardbahn für die Oberbaumaterialerneuerung auf der Strecke Rothkreuz-Untergrund.

„3. Solange die „Reserve für die Oberbauerneuerung der Linie Zürich-Zug-Luzern“ besteht, ist die regulativmässige Einlage in den Erneuerungsfonds um diejenigen Beträge zu kürzen, welche nach Art. 5, Ziffer 1 litt. a und b, des Regulativs für die Oberbauerneuerung auf der Strecke Altstetten-Zug-Luzern einzulegen wären.“

In die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1892 wurde von uns eine Wertabschreibung von Fr. 262,484.22 Cts. auf der Dampfbootunternehmung auf dem Zürichsee eingestellt. Dieselbe setzte sich in folgender Weise zusammen:

	Bisheriger Inventarwert	Abschreibung
1. Schiffswerfte und deren Einrichtungen in Wollishofen .	Fr. 192,479. 52 Cts.	Fr. 42,479. 52 Cts.
2. Dampfboote:		
Stadt Zürich	„ 71,910. 50 „	„ 61,910. 50 „
Rapperswil	„ 75,724. 50 „	„ 25,724. 50 „
Linth-Escher	„ 68,621. — „	„ 38,621. — „
Konkordia	„ 69,550. 80 „	„ 19,550. 80 „
St. Gotthard	„ 73,380. 10 „	„ 23,380. 10 „
Lukmanier	„ 65,696. 40 „	„ 15,696. 40 „
Helvetia	„ 200,000. — „	„ 30,000. — „
3. Mobiliar und Gerätschaften	„ 12,221. 40 „	„ 5,121. 40 „
	<u>Fr. 829,584. 22 Cts.</u>	<u>Fr. 262,484. 22 Cts.</u>

Wir liessen uns bei dieser Massnahme wesentlich von folgenden Gründen leiten:

Die „Stadt Zürich“ und „Rapperswil“ stammten noch aus den 1850er, die übrigen Raddampfer, mit Ausnahme der „Helvetia“, aus den 1860er Jahren und waren zum Teil in einem baulichen Zustande, der es fraglich erscheinen liess, ob die für die Schiffe gemachten Einlagen in den Erneuerungsfonds einen genügenden Ersatz für die vom Gesetze (O. R. 656, Ziffer 2) der Gesellschaft zur Pflicht gemachten Abschreibungen zu bilden geeignet seien. Die „Stadt Zürich“ durfte laut Verfügung der kantonalen Polizeidirektion nicht mehr zum Personentransport verwendet werden und „Linth-Escher“ ohne Vornahme einer Hauptreparatur nur noch bis Ende 1894 im Betriebe gelassen werden. Wenn der Wertbestimmung die Ertragsfähigkeit zu Grunde zu legen wäre, so standen die Dampfboote schon längst viel zu hoch in der Bilanz, da sie seit einer Reihe von Jahren minime Einnahmen-Überschüsse

geliefert hatten. Vor allem aber musste durch die Eröffnung der rechtsufrigen Seebahn und die dadurch bedingte starke Reduktion des Dampfbootbetriebes eine ganz namhafte Wertverminderung des Schiffsparkes und der zugehörigen Einrichtungen eintreten, die in der Bilanz Ausdruck finden sollte. Wir hielten für geboten, schon in der Rechnung des durch einen sehr günstigen Abschluss ausgezeichneten Jahres 1892 damit einen erklecklichen Anfang zu machen, da wahrscheinlich die nächstkünftigen Jahre ausserordentliche Abschreibungen von grösserem Belange nicht mehr so leicht werden zu ertragen vermögen.

Die Generalversammlung vom 30. Juni beschloss, statt obiger Abschreibung bloss eine solche von Fr. 61,910.50 Cts. für Ausrangierung des Dampfbootes „Stadt Zürich“ vorzunehmen.

Obschon wir glaubten, dass die Generalversammlung mit diesem Beschlusse ihre Kompetenzen in formeller Beziehung überschritten habe, und obschon wir die von uns in die Rechnung eingestellte Abschreibung für materiell gerechtfertigt und durch die Umstände geboten erachteten, beschlossen wir doch, zur Zeit auf eine gerichtliche Anfechtung der von der Generalversammlung vorgenommenen Reduktion dieser Abschreibung zu verzichten, uns vorbehaltend, beim Abschluss künftiger Jahresrechnungen die uns geboten scheinende Abschreibung auf der Dampf-schiffunternehmung vorzunehmen.

Wir denken, der richtige Moment zur Erledigung der Frage betreffend Wertung der Dampfboote auf dem Zürichsee werde gekommen sein, wenn die Resultate des ersten unter dem vollen Einfluss des Betriebes der rechtsufrigen Seebahn stehenden Jahres (1894) vorliegen werden. Inzwischen aber wird sich empfehlen, bei Verfügung über den Reinertrag von 1893 im Auge zu behalten, dass ausserordentliche Abschreibungen auf den Zürichseedampfbooten, welche nicht in den Rahmen des Erneuerungsfonds passen, sich nicht mehr lange werden verschieben lassen.

Wir genehmigten an unserm Orte die Jahresrechnung der Aargauischen Südbahn pro 1891 und diejenige der Bötzberrgbahn und der Linie Koblenz-Stein pro 1892.

Betreffend die Rechnungen und den Geschäftsbericht der Direktion über das Jahr 1892 hatten wir keine abweichenden Standpunkte geltend zu machen und übermittelten Ihnen dieselben daher wieder ohne Abgabe eines Befundes.

Die Rechnungen pro 1892 gaben dem Bundesrat Anlass zu einigen Aussetzungen und Vorbehalten, von denen mehrere entweder nur auf die Form der Buchung sich bezogen oder von geringer materieller Bedeutung waren.

Als solche von grösserer Bedeutung heben wir folgende hervor:

a) Für den Transport von zu eigenen Bauzwecken dienenden Gütern auf den Linien der Nordostbahn waren bisher die sich nach dem normalen Tarif ergebenden Frachten berechnet worden. Der Bundesrat gestattete nur die Einstellung der Selbstkosten nach einem hierfür besonders aufgestellten Tarife. Da die Einsprache des Bundesrates einer andern Bahngesellschaft gegenüber vom Bundesgericht geschützt worden war, schien eine weitere Opposition gegen das Begehren aussichtslos. Die hienach vom Baukonto abzuschreibende Differenz betrug pro 1892 cirka Fr. 9000.

b) Die Prüfung der Baurechnung der neuen Linien behielt sich der Bundesrat bis nach Vorlage der Endabrechnungen vor.

c) Die Abschreibung einer beseitigten Lokomotivremise und Drehscheibe im Güterbahnhof Zürich im Betrage von Fr. 56,015.97 Cts. war gemäss den von uns früher aufgestellten, in unserm letztjährigen Geschäftsbericht, Seite 4, erwähnten Grundsätzen dem Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ belastet worden. Diese Buchung wurde vom Bundesrat nur unter der Bedingung gutgeheissen, dass wir dem Eisenbahndepartement die Berechtigung dazu nachweisen. Letzteres erklärte sich schliesslich mit der vollzogenen Buchung einverstanden,

jedoch nur mit Rücksicht auf den nicht sehr hohen Betrag und unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass dadurch kein Präjudiz für die Zukunft geschaffen werde. Wir werden die Bemühungen für eine prinzipielle Lösung der Frage fortsetzen.

d) Ein bei Übertragung der Konzession für die Aargauische Südbahn von den Gesellschaften der Central- und Nordostbahn versprochener und nach wirklicher Erstellung der Baute bezahlter Beitrag von Fr. 100,000 an die Kosten einer Aarebrücke bei Döttingen war auf Baukonto der Aargauischen Südbahn getragen worden. (S. Geschäftsbericht der Direktion S. 6 u. f.) Nach erfolgter Beanstandung dieser Buchung erklärten sich die beiden Gesellschaften unter Wahrung ihres Rechtsstandpunktes bereit, jene Summe von Fr. 100,000 zu gleichen Teilen auf ihre Konti „Zu amortisierende Verwendungen“ zu übertragen.

Nachträglich wurde vom Eisenbahndepartement noch die bisherige Buchung der Aktienbeteiligung der Nordostbahn bei der Sihlthalbahn angefochten und verlangt, dass dieselbe künftig nach dem jeweiligen Kurswerte der Aktien auf dem Wertschriftenkonto in die Bilanz eingestellt werde. Wir ermächtigten die Direktion, in der Bilanz per Ende 1893 die verlangte Umbuchung vorzunehmen. (S. Geschäftsbericht der Direktion S. 6.)

In gewohnter Weise bringen wir in umstehender Tabelle die Differenzen zwischen dem von uns pro 1893 festgestellten Budget der Betriebsrechnung und den Rechnungsergebnissen zur Darstellung, wobei wir bemerken, dass dem Budget die — bekanntlich nicht eingetretene — Supposition zu Grunde liegt, dass die rechtsufrige Zürichseebahn am 1. August werde in Betrieb gesetzt werden.

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1893.		Die Rechnung ergibt \pm als der Voranschlag in Aussicht nahm:			
		Fr.	Fr.	Fr.	^{0/100} d. Budget- satzes
Einnahmen.					+ -
I. Ertrag des Personentransportes	+ 359,440				4.73
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	+ 488,511				4.35
III. Verschiedene Einnahmen	+ 847,951			4.50
		+ 84,359			8.04
			+ 932,310		4.69
Ausgaben.					
I. Allgemeine Verwaltung:					
A. Personal	+ 1,341				0.29
B. Sonstige Ausgaben	+ 9,957				12.79
	+ 11,298				2.07
Hievon ab: Vergütung des Baukontos für die administrative Bauleitung	- 24,591				43.66
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:		+ 35,889			7.33
A. Personal	- 26,125				2.50
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:					
a) Unterhalt der Bahnanlagen	+ 111,193				13.24
b) Erneuerung des Oberbaues	+ 1,257				0.15
C. Sonstige Ausgaben	- 4,364				6.39
		+ 81,961			2.95
III. Expeditions- und Zugdienst:					
A. Personal	- 106,276				2.38
B. Sonstige Ausgaben	- 1,275				0.28
		- 107,551			2.44
IV. Fahrdienst:					
A. Personal	+ 529				0.04
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	- 95,841				5.32
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:					
a) Unterhalt	+ 29,023				2.83
b) Erneuerung	- 103,786				15.41
D. Sonstige Ausgaben	+ 7,204				31.71
		- 162,871			3.40
V. Verschiedene Ausgaben:					
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	- 40,487				3.76
B. Verlust an Hilfsgeschäften	-				
C. Sonstige Ausgaben	- 23,829				3.91
		- 64,316			3.82
Total der Ausgaben		- 216,888			1.53
Hievon ab: Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzenbergbahn incl. Koblenz-Stein		+ 121,882			7.11
Netto-Ausgaben			- 338,770		2.72
Überschuss der Betriebseinnahmen			+ 1,271,080		17.13

5. Verwendung des Reinertrages.

Nach dem Rechnungsabschluss der Verwaltung ergab sich, mit Einschluss eines Saldovortrages vom Jahr 1891 im Betrage von Fr. 533,424. 84 Cts.,

für das Jahr 1892 ein Reinertrag von Fr. 3,677,660. 50 Cts.

Nach Vorwegnahme der privilegierten 5 0/0 Dividende für die 52,000 Prioritätsaktien „ 1,300,000. — „
verblieben noch Fr. 2,377,660. 50 Cts.

Wenn man nicht eine wesentlich kleinere Summe auf das Jahr 1893 vortragen wollte, als 1892 vom Jahr 1891 erhalten hatte, verblieb nicht mehr genug übrig, um auch den dividendenberechtigten 84,000 Stammaktien eine Dividende von 5 0/0 (im Ganzen 2,100,000 Fr.) auszurichten. Wir hielten aber für unerlässlich, dass wieder ungefähr der gleiche Betrag vorgetragen werde, weil darin ein Mittel liegt, eine gewisse Ausgleichung zwischen den bisherigen guten und den durch die successive Eröffnung der Moratoriumslinien ungünstig beeinflussten nächsten Jahren herbeizuführen, und weil es uns unbillig geschienen hätte, unmittelbar bevor die 1891 mit Agio ausgegebenen 14,000 neuen Stammaktien zum Dividendengenuss gelangten, die früher gesammelten Reserven zu schwächen.

Wir beantragten daher, den Stammaktien eine Dividende von 4 1/2 0/0 (im Ganzen 1,890,000 Fr.) zu geben und den Rest von Fr. 487,660. 50 Cts. auf neue Rechnung vorzutragen.

Von der gleichen Seite, welche in der Generalversammlung die Reduktion der Abschreibungen auf den Zürichsee-Dampfbooten um Fr. 200,573. 72 Cts. veranlasst hatte, wurde, nachdem hiedurch der verfügbare Saldo entsprechend erhöht worden war, der Antrag gestellt, auch für die Stammaktien eine Dividende von 5 0/0 zu beschliessen.

Mit 47,374 gegen 31,794 Stimmen wurde dieser Antrag angenommen.

6. Finanzwesen.

Mit Vorlage vom 2. November v. J. beantragten wir Ihnen folgende Schlussnahme:

„Die Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn,
„auf den Antrag des Verwaltungsrates,
beschliesst:

„Der Verwaltungsrat wird ermächtigt:

„1. Zur weitem Deckung des Kapitalbedarfes der Gesellschaft für Bauzwecke neue Obligationen bis auf den Betrag von Fr. 20,512,500 auszugeben, unter Einräumung des schon den bisherigen Anleihen zugestandenem Pfandrechte I. Ranges, und damit die auf dieses Pfandrecht angewiesenen Obligationen auf den Gesamtbetrag von Fr. 160,000,000 zu bringen, für welchen dasselbe durch Bundesratsbeschluss vom 8. November 1878 zugestanden worden ist.

„2. Die Zeit der Emission der neuen Obligationen und deren Bedingungen in bestmöglicher Wahrung der Interessen der Nordostbahn festzusetzen.“

Aus der diesem Antrag beigegebenen Begründung heben wir folgende Momente hervor:

In einer spezifizierten Aufstellung berechneten wir den für bereits von uns beschlossene Bauten und Anschaffungen sich ab 1. Januar 1893 ergebenden Geldbedarf auf 47,500,000 Fr., welche Summe sich in nachstehender Weise auf die Hauptrubriken verteilt:

I. Restkredite für die Moratoriumslinien	Fr. 26,175,492
II. Bauten am Betriebsnetz	
a) Bahnhof- und Stationserweiterungen	Fr. 15,819,139
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	„ 2,464,765
c) Verschiedene Ergänzungsbauten und Mobilien	„ 162,570
d) Anschaffung von Rollmaterial	„ 2,190,200
e) Bauten an der Bötzbahnbahn, hälftiger Anteil der Nordostbahn	„ 581,835
	Fr. 21,218,509
Zuschlag zur Aufrundung	„ 105,999
	Fr. 47,500,000

Diesem Bedarf stellten wir nach den Hauptkategorien die ab 1. Januar 1893 für Bauzwecke gesicherten Mittel gegenüber, welche sich im Ganzen auf Fr. 30,500,000 beliefen.

Darnach ergab sich ein Restbedarf von Fr. 17,000,000.

Wir gingen von der Ansicht aus, dass dieser Bedarf, nachdem seit 1887 das Aktienkapital successive von 53 auf 80 Millionen Franken erhöht worden war, durch Ausgabe von Obligationen zu decken und dass dem neuen Anleihen das gleiche Pfandrecht wie der Hauptmasse der bereits ausgegebenen Obligationen zuzusichern sei, um die Emission desselben zu vorteilhaften Bedingungen zu ermöglichen, und um zu verhüten, dass der Kurs der neuen Obligationen sich bleibend tiefer stelle und hieraus auch auf den Kurs der alten ungünstige Einwirkungen entstehen. Da auf das vom Bundesrat unterm 8. November 1878 für einen Betrag von Fr. 160,000,000 bewilligte Pfandrecht zur Zeit Obligationen im Gesamtbetrage von Fr. 139,487,500 angewiesen sind, so blieben für das neue Anleihen verfügbar „ 20,512,500

Wenn wir Ihnen beantragen, das Pfandrecht in vollem Umfange auszunutzen, ein neues Anleihen also nicht bloss für den Restbetrag der bereits beschlossenen Verwendungen (17 Millionen Franken), sondern für 20,512,500 Fr. zu kreieren, so geschah es mit Rücksicht auf die weitem Baubedürfnisse, welche sich bis 1897 geltend machen werden, zur Zeit aber sich noch nicht mit Sicherheit beziffern lassen. Wir fügten bei, dass die überschüssenden 3¹/₂ Millionen möglicherweise zur Bestreitung dieser weitem Bedürfnisse nicht völlig hinreichen werden, dass ein Mehrbedarf indessen jedenfalls nicht auf einen Betrag ansteigen werde, dessen spätere Beschaffung der Gesellschaft Schwierigkeiten bereiten könnte.

Zur Unterstützung unseres Ersuchens, mit Bezug auf die Zeit und die Bedingungen der Emission uns freie Hand zu lassen, verwiesen wir darauf, dass für die Feststellung dieser Punkte die jeweiligen allgemeinen Verhältnisse des Geldmarktes in Betracht kommen und dass für das Gelingen des Anleihens ein vorzeitiges Festlegen seiner Bedingungen nachteilig sein könnte. Wir hofften nämlich, dass nach Neujahr die Geldverhältnisse sich wie gewöhnlich günstiger gestalten werden, und wollten uns die Gelegenheit sichern, den richtigen Zeitpunkt auszunutzen.

In Ihrer ausserordentlichen Generalversammlung vom 16. November 1893 haben Sie auf den Antrag des Herrn Guyer-Zeller mit 57,176 gegen 43,693 Stimmen, welche für unsern Antrag abgegeben wurden, folgenden Beschluss gefasst:

„Auf den Antrag des Verwaltungsrates, ihm zur Ausgabe eines neuen Obligationen-Anleihens bis auf Fr. 20,512,500 Vollmacht zu erteilen, wird zur Zeit nicht eingetreten, dagegen eine Kommission von drei Mitgliedern bestellt, um auf eine im nächsten April abzuhaltende ausserordentliche Generalversammlung oder spätestens bis zur ordentlichen Generalversammlung im Juni 1894 Bericht und Antrag einzubringen.

„Diese Kommission ergänzt sich im Falle des Austrittes eines Mitgliedes selbst und ist im weitem ermächtigt, sofern sie sich über die Modalitäten der Emission durch einstimmigen Beschluss geeinigt, vor dem erwähnten Termin

den Verwaltungsrat zum Abschluss des projektierten Anleihens zu veranlassen, sofern derselbe ihre Ansichten acceptiert.“

Obschon auch dieser Beschluss wegen der dadurch der Kommission der Generalversammlung eingeräumten Kompetenzen schwere Bedenken erregte, beschlossen wir doch, uns in die durch denselben geschaffene Situation zu fügen und einfach die Anträge dieser Kommission abzuwarten. Völlig im Ungewissen über die Grundlage, welche die Generalversammlung der Finanz-Operation geben werde, konnte die Verwaltung in der Zwischenzeit auch keinerlei Thätigkeit für die Vorbereitung und Durchführung derselben entfalten.

Die weitere Entwicklung der Angelegenheit fällt in das Jahr 1894 und wird im nächsten Geschäftsberichte darzustellen sein.

7. Tarifwesen.

Unser Gesamtkollegium hatte sich im verflossenen Jahre nicht mit Tarifangelegenheiten zu befassen. Dagegen beriet unsere Tarifkommission in vorbereitendem Sinne über verschiedene grundsätzliche Fragen des Personen- und Güterverkehrs.

8. Bauwesen.

A) Neue Linien.

Der auf Ende 1892 aufgestellte Gesamtkosten-Voranschlag mit Budget pro 1893 für die neuen Linien der Nordostbahn wies in den Hauptrubriken folgende Zahlen auf:

	Gesamtkosten-Voranschlag.	Approximative Ausgaben bis Ende 1892.	Restkredit mit Ende 1892.	Ausgabenbudget pro 1893.
Dielsdorf-Niederweningen	1,081,800	886,686	195,114	—
Koblenz-Stein	5,559,490	4,492,816	1,066,674	76,800
Etzweilen-Schaffhausen	4,522,000	204,477	4,317,523	1,902,400
Rechtsufrige Zürichseebahn	19,726,600	11,650,485	8,076,115	7,972,000
Thalweil-Zug	9,151,000	812,480	8,338,520	2,008,900
Eglisau-Schaffhausen	5,204,000	52,003	5,151,997	53,600
	<u>45,244,890</u>	<u>18,098,947</u>	<u>27,145,943</u>	<u>12,013,700</u>

Von dem Gesamtkosten-Voranschlag Fr. 45,244,890
 kommt in Abzug der hälftige Anteil der Schweizerischen Centralbahn an den Baukosten
 der Linie Koblenz-Stein „ 2,537,745
 und es verbleiben zu Lasten der Nordostbahn Fr. 42,707,145

Obiger Voranschlag ist um die hienach beigesetzten Beträge höher als derjenige der eidgenössischen Experten von 1886, fast durchweg infolge der vom Bundesrat bei der Plangenehmigung gemachten Auflagen:

Dielsdorf-Niederweningen	Fr. 77,300
Koblenz-Stein	„ 553,800
Etzweilen-Schaffhausen	„ 181,600
Rechtsufrige Zürichseebahn	„ 290,000
Thalweil-Zug	„ 413,600
Eglisau-Schaffhausen	„ 441,900
	<u>Fr. 1,958,200</u>

oder nach Abzug der von der Centralbahn zu tragenden Hälfte des Mehrerfordernisses für Koblenz-Stein „ 276,900

Fr. 1,681,300

Mit Ausnahme der Station Stein-Säckingen bei der Linie Koblenz-Stein (Fr. 253,800) sind in obigem Voranschlag bei keiner Linie die Kosten für die durch sie veranlassten Erweiterungen von Anschluss-Bahnhöfen und Stationen enthalten. Ebensovienig sind inbegriffen bei der rechtsufrigen Seebahn die Kosten für die im Zusammenhang mit ihr stattfindende Verlegung des Dammes der Winterthurer Linie und für die Unterführung der Langstrasse im Vorbahnhof Zürich, und bei Thalweil-Zug die Kosten des zweiten Geleises auf der Strecke Zürich-Thalweil. Für alle diese Bauten ist vorläufig angenommen, dass sie dem Baukonto des im Betrieb stehenden Netzes belastet werden.

In der Frage betreffend die Führung der Linie Thalweil-Zug (siehe unsern vorjährigen Bericht, Seite 7) machte das Eisenbahndepartement einen Vermittlungsvorschlag, wonach an die auf Fr. 134,000 veranschlagten Mehrkosten für das Tracé mit einer Station in Horgen und einer Haltstelle für Personen- und Güterverkehr in Oberrieden die Gemeinde Horgen in der Form einer Betriebssubvention à fonds perdu einen Beitrag von Fr. 50,000 und die Gemeinde Oberrieden einen solchen von Fr. 40,000 leisten, erstere Gemeinde überdies eine auf Fr. 18,000 bis 20,000 gewertete Garantie für einen gewissen Maximalpreis des für die Bahn zu expropriierenden Landes übernehmen, die Nordostbahn von jedem Beitrag an Erstellung und Unterhalt der Zufahrtsstrassen zu den genannten Stationen befreit sein, im übrigen den gesamten Rest der Mehrausgaben an sich tragen sollte. Im Laufe der weitem Verhandlungen wurde durch Gemeindebeschlüsse die Subvention der Gemeinde Oberrieden auf Fr. 30,000 herabgesetzt, diejenige von Horgen auf Fr. 60,000 erhöht.

Wir ermächtigten die Direktion, dem Vergleichsvorschlag zuzustimmen, und der Bundesrat erteilte unterm 19. Dezember der demselben entsprechenden Projekt-Variante die generelle Genehmigung, indem er von der unter Mitwirkung des Eisenbahndepartements über die wechselseitigen Leistungen erfolgten Verständigung Akt nahm und einige neue Begehren der Gemeinden ablehnte.

Über die Erledigung der in unserm letzten Jahresberichte (Seite 7) kurz angedeuteten und in dem Berichte der Direktion pro 1892 (Seite 95 u. f.) ausführlicher behandelten Tracéanstände betreffend die Linie Eglisau-Schaffhausen erlauben wir uns, auf den Bericht der Direktion, S. 96 u. f., zu verweisen.

Als im September zu Tage lag, dass die rechtsufrige Zürichseebahn auf ihrem definitiven Tracé nicht vor Beginn der Winterfahrplanperiode 1894/95 in den Bahnhof Zürich werde eingeführt werden können, dagegen Aussicht bestand, die Strecke Stadelhofen-Rapperswil bis zum 1. Dezember 1893 betriebsfähig zu stellen, ermächtigten wir die Direktion, dem Eisenbahndepartement die Erklärung abzugeben, dass die Nordostbahn bereit sei, unter gewissen Voraussetzungen die Teilstrecke Stadelhofen-Rapperswil baldmöglichst für sich allein in Betrieb zu setzen. Die Eröffnung dieser Strecke wurde aber durch die im Einschnitt bei Rapperswil im Oktober und November eingetretenen Terrain-Senkungen bis Mitte März 1894 verzögert.

Der Ausführung der von Herrn Guyer-Zeller in der Generalversammlung vom 16. November gemachten Anregung, die rechtsufrige Seebahn mittelst eines Durchstiches des Dammes der Winterthurerlinie in 8—10 Wochen in provisorischer Weise in den Bahnhof Zürich einzuführen, standen unüberwindliche Hindernisse entgegen. Dagegen zeigte die weitere Untersuchung, dass es möglich sei, auf eine andere Weise und in einem spätem Stadium die rechtsufrige Seebahn provisorisch in den Bahnhof Zürich einzuführen, indem man nach Inbetriebsetzung des neuen Viaduktes der Winterthurerlinie den Damm durchsticht und die rechtsufrige Seebahn mit einem provisorischen Tracé auf das fertige Viaduktstück überführt. So kann der durchgehende Betrieb der rechtsufrigen Seebahn mehrere Monate früher eröffnet werden, als wenn man vorerst die Fertigstellung des definitiven Tracé abwarten müsste. Wir erteilten der Direktion den hiefür nachgesuchten Kredit von Fr. 16,000.

B) Alte Linien.

Das Baubudget für das bisherige Netz der Nordostbahn, inkl. Zürich-Zug-Luzern, und für die Bötzbahn pro 1893 sah auf den Hauptkategorien folgende Ausgaben vor:

A. Baukonto der Nordostbahn.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

a) Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen	Fr. 3,310,613
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	„ 886,603
c) Verschiedene Ergänzungsbauten	„ 115,870

II. Rollmaterial „ 1,519,200

III. Mobiliar und Gerätschaften „ 16,200

IV. Unvorhergesehenes „ 25,000

B. Baukonto der Bötzbahn.

Hältiger Anteil der Nordostbahn „ 576,935

Total Fr. 6,450,421

Ein grosser Teil dieser Summe war lediglich der Übertrag bereits früher bewilligter Kredite, und in derselben sind die Kosten von Änderungen an bestehenden Anlagen und die Abschreibung zu beseitigender Objekte im Gesamtbetrage von Fr. 266,150 inbegriffen, welche nicht auf den Baukonto verrechnet werden dürfen.

Wir heben die wichtigsten Einzelposten wie folgt hervor:

- Ad A. I. a) Fr. 85,782 Restkredit für Erweiterung des Rangierbahnhofes Romanshorn.
 „ 200,000 Jahresrate für Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen.
 „ 94,260 Restkredit für Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes Winterthur.
 „ 400,000 als I. Rate für Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes Winterthur.
 „ 335,453 für Erweiterung der Station Örlikon.
 „ 24,250 Restkredit für Geleisevermehrung auf der Station Oberglatt.
 „ 1,155,948 Restkredit für Verlegung der Winterthurerlinie bei Wipkingen bis zum Bahnhof Zürich.
 „ 500,000 für Unterführung der Langstrasse.
 „ 300,000 als I. Rate für die Erweiterung der Station Altstetten.
 „ 25,780 Restkredit für Einrichtung eines Maschinendepot in Brugg.
 „ 120,990 Restkredit für Erweiterung der Station Koblenz.
 „ 68,150 für Erstellung eines definitiven Aufnahmsgebäudes in Cham, Erweiterung der Geleise-Anlagen, etc.
- Ad A. I. b) „ 396,000 für Verriegelung der Weichen und Signale auf 13 Bahnhöfen und Stationen.
 „ 27,473 für Erstellung elektrischer Kontroll-Apparate für die Signalscheiben.
 „ 42,530 Restkredit für Erstellung von Glockensignalen auf den Strecken Romanshorn-Wiesendangen, Winterthur-Örlikon und Altstetten-Aarau.
 „ 22,000 für Erstellung von Zugsdeckungssignalen und Blockstationen auf der Strecke Wettingen-Brugg.
 „ 38,900 Jahresrate für Eindecken und Einfriedigen offener Brücken und Durchlässe.
 „ 283,000 für Verstärkung von Brückenkonstruktionen.
 „ 25,300 für Ergänzungsanlagen für vollständige Durchführung der telegraphischen Zugsrückmeldung.
- Ad A. I. c) „ 38,400 für Einrichtung der Station Au für den Güterdienst.

- Ad A. II. Fr. 93,600 Übertrag aus dem Baubudget pro 1892.
- „ 546,000 für Anschaffung von 9 Lokomotiven mit Luftdruckbremsen, Geschwindigkeitsmessern und Einrichtung für Dampfheizung.
 - „ 320,000 für Anschaffung von 20 dreiachsigen Personenwagen.
 - „ 391,600 für Anschaffung von 2 Gepäckwagen, 75 gedeckten Normal-Güterwagen, 25 offenen Spezial-Güterwagen und 1 Gas-Transportwagen.
 - „ 87,400 für Ausrüstung von weiterem Betriebsmaterial mit kontinuierlichen Luftdruckbremsen.
 - „ 30,000 für Ausrüstung von 50 Lokomotiven mit Geschwindigkeitsmessern.
 - „ 50,000 für Ausrüstung von 250 Personenwagen mit Notsignalen.

Ad B. Auf die Nordostbahn entfallende Hälfte von

- Fr. 35,400 für Verriegelung von Weichen und Signalen auf 4 Stationen.
- „ 116,000 für Verstärkung von Brücken-Konstruktionen.
- „ 950,000 für Erstellung des II. Geleises Stein-Pratteln.

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

1. Ausbau der Station Eetzweilen zum Zwecke der Aufnahme der neuen Linie Eetzweilen-Schaffhausen, bestehend in Geleisevermehrung (Fr. 45,000), Einrichtung der Centralweichen- und Signalstellung (Fr. 60,000) und Anbringung eines Perrons mit Vordach (Fr. 3600). Die Kosten des Perrons und ^{20/26} derjenigen der Central-Weichenstellung, zusammen Fr. 49,600, wurden in das Budget für die alten Linien, der Rest in dasjenige der Linie Eetzweilen-Schaffhausen eingestellt.

2. Erweiterung und Verbesserung der Wasserstation Koblenz, sowie Vergrößerung der dortigen Lokomotiv-Remise nebst Unterkunftslokal im Kostenvoranschlag von Fr. 30,500.

3. Anbau an das Stationsgebäude in Pfäffikon (Zürich), Änderungen und Verbesserungen am bestehenden Gebäude etc. im Kostenvoranschlag von Fr. 10,200, wovon Fr. 7500 auf Baukonto, Fr. 2700 auf Betriebsrechnung.

4. Erweiterung und Ausbau der Station Örlikon, wesentlich nach dem schon früher (siehe unsern Geschäftsbericht pro 1892, Seite 10) vorgelegten Projekte der Direktion, dessen Feststellung und Ausführung dringlich geworden war, weil die Expropriation mangels hohheitlich genehmigter Pläne nicht durchgeführt werden konnte und weil bei dem gesteigerten Verkehr die bisherigen Einrichtungen zur richtigen Abwicklung des Abfertigungs- und Rangierdienstes nicht mehr genügten. Das Projekt begreift in der Hauptsache in sich: die Anlage eines grössern Rohmaterial-Verladplatzes westwärts der Strasse nach Affoltern, Verlegung und Überführung dieser Strasse, Erstellung zweier Durchlässe für Fussgänger am westlichen und am östlichen Ende der Station, eines Ausziehgeleises in der Richtung gegen die Tunnelmündung, Centralweichenstellung, Wartsaalanbauten, Bau eines neuen Abtrittgebäudes, Vergrößerung des Güterschuppens. Dasselbe ist im ganzen auf Fr. 635,300 veranschlagt, wovon für Änderung bestehender Anlagen Fr. 7,300 von der Betriebsrechnung zu tragen sind.

5. Änderungen im äussern Bahnhof Zürich. Indem wir mit Bezug auf die Darstellung des Projektes auf den Geschäftsbericht der Direktion (S. 84 u. ff.), zu verweisen uns erlauben, fügen wir noch folgende Mitteilungen bei.

Der Landbedarf für die gesamten neuen Anlagen wurde auf 507,858 m² berechnet, wovon 200,062 m² bereits der Nordostbahn gehören, und der Kostenvoranschlag stellte sich folgendermassen:

Baukonto	Fr. 4,852,000. —
Änderung bestehender Anlagen	„ 394,000. —
Abschreibung beseitigter Objekte	„ 503,000. —
Landabtretungen des Liegenschaften- und Materialkonto	„ 228,284. —
	<hr/>
	Fr. 5,977,284. —

Hievon ab :

Wert disponibel werdender Liegenschaften	„ 1,188,000. —
	<hr/>
Nettokosten	Fr. 4,789,284. —

In dieser Summe sind keine Ansätze enthalten für die Unterführung der Langstrasse und für Neubau der Werkstätten und Vermehrung ihrer maschinellen Einrichtungen.

Unterm 2. November 1893 genehmigten wir das vorgelegte Projekt, in der Meinung, dass hinsichtlich Verwendung des Landes auf der Ütlibergseite der Bahn zwischen Langstrasse und Station Altstetten für Werkstätten, Imprägnieranstalt, Dienstgeleise und Materialgewinnung, sowie über die darauf zu erstellenden Werkstätten weitere Vorlagen gewärtigt werden. Im weitern luden wir auf den Antrag der erweiterten Budgetkommission die Direktion ein, hinsichtlich der Abgrenzung des neu zu erwerbenden Areals den Bedürfnissen der Zukunft in zwei Richtungen in etwas erhöhtem Masse Rechnung zu tragen.

Wir ermächtigten unterm 1. Dezember die Direktion, die so festgestellten Pläne dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen. Die Einreichung duldete keinen Verzug mehr, da bei den Behörden bereits Beschwerden über Verschleppung des Expropriationsverfahrens eingelaufen waren und abgesehen von andern Massnahmen der Aufsichtsbehörden die Gefahr drohte, dass der Expropriationsbann aufgehoben werde. Dass wir hiebei von einer richtigen Voraussicht geleitet wurden, beweist die Einladung, die das Eisenbahndepartement unterm 8. Dezember an die Nordostbahn richtete: das Projekt über die Erweiterungen im Bahnhof Zürich ihm ohne Verzug vorzulegen, alle Anordnungen zu treffen, dass nach Genehmigung desselben mit den Arbeiten alsbald begonnen werden könne, und über die Ausführung der gesamten Arbeiten ein Programm vorzulegen.

Die Pläne gingen am 28. Dezember ans Eisenbahndepartement ab.

6. Verstärkung von eisernen Brückenkonstruktionen. Infolge des Einsturzes der Brücke bei Mönchenstein stellte der Bundesrat durch eine Verordnung vom 19. August 1892 die Bedingungen fest, welchen die eisernen Brücken zu entsprechen haben. Die neuen Vorschriften sind viel schärfer, als die früher beobachteten Normen und machen eine Verstärkung einer grossen Zahl bereits bestehender Brücken notwendig. Die teils genaue, teils approximative Berechnung hat im ganzen, mit Einschluss des hälftigen Anteiles der Nordostbahn an den bezüglichen Kosten für die Brücken der Bötzberrgbahn und der Aargauischen Südbahn, zu einem Kostenvoranschlag von Fr. 1,442,000 geführt, von welchem Fr. 341,000 bereits ins Baubudget des Jahres 1893 aufgenommen wurden. Wir bewilligten den weiter erforderlichen Kredit im ungefähren Betrage von Fr. 1,100,000 in der Meinung, dass die jeweiligen zur Verwendung gelangenden Teilbeträge in die Baubudgets der Jahre 1894—97 einzustellen seien. Über die Verrechnung dieser Kosten spricht sich der Bericht der Direktion aus (Seite 5).

7. Einrichtung von 36 Lokomotiven mit Apparaten zur Bedienung der kontinuierlichen Bremsen, Ausrüstung von 126 ältern und 130 neuen Personen- und Gepäckwagen mit kontinuierlichen Bremsen und Anbringen von Notsignalen in 560 Personenwagen, behufs Durchführung von Vorschriften des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe (siehe Bericht der Direktion, Seite 4). Kredit: Fr. 310,000 auf Baurechnung.

Wir genehmigten endlich einen Vertrag über die Ausführung der auf Fr. 783,344 veranschlagten Unterbauarbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen.

Der Entscheid des Bundesrates über den Bahnhof Zug fiel wesentlich im Sinne des von der Nordostbahn (Geschäftsbericht pro 1892, Seite 10) eventuell empfohlenen Projektes aus (siehe diesjährigen Geschäftsbericht der Direktion, Seite 94).

9. Betrieb.

Einem in unserm Schosse und in Kommissionssitzungen schon wiederholt ausgesprochenen Wunsche Folge gebend, benutzte die Direktion den Anlass einer in London stattgehabten internationalen Eisenbahnkonferenz, um an Ort und Stelle Erhebungen über Anlage und Betrieb der englischen Bahnen zu machen. Sie legte ihre Beobachtungen über Centralanlagen, Oberbau, Tunnelsicherung, Anlage und Betrieb der Personen- und Güterbahnhöfe, Konstruktion, Einrichtung und Leistungen des Rollmaterials u. s. w. in einem einlässlichen Berichte nieder, welcher eine Reihe von Anregungen bietet und bereits zu einzelnen Verbesserungen Anlass gab.

Über weitere Ausführung einzelner Auflagen des Bundesratsbeschlusses vom 24. Mai 1892 betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe haben wir unter der vorhergehenden Rubrik einige Mitteilungen gemacht.

10. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Des Vertrages, welchen die vier beteiligten Bahngesellschaften über die Beibringung des für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs Luzern und die Verlegung der Zufahrtslinie erforderlichen Kapitaales, sowie über ihre weitem auf diesen Bahnhof bezüglichen künftigen Rechtsverhältnisse abschlossen, ist im Bericht der Direktion (Seite 10) nach seinen wichtigsten Bestimmungen gedacht. Nachdem wir im September auf Grund eines Entwurfs die Direktion zum Abschluss des Vertrags ermächtigt hatten, genehmigten wir im April des laufenden Jahres den im wesentlichen mit diesem Entwurf übereinstimmenden definitiven Vertrag.

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

Zürich, den 9. Juni 1894.

Namens des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. Bachmann.

Der Sekretär:

Dr. Hürlimann.

Auszug aus den Protokollen
der
im Jahr 1893 abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Ordentliche Generalversammlung vom 30. Juni 1893.

Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 78,870 Aktien.

Im Laufe der Versammlung: 90,947 „

I.

Von der Revisionskommission liegt folgender Antrag vor:

„Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag der Revisionskommission,
beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1892 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.
2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1892 werden unter Verdankung abgenommen“.

Herr Guyer-Zeller von Zürich stellt folgenden Abänderungsantrag:

„Die Generalversammlung,
nach Einsicht eines Antrages der Revisionskommission,
beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahn für das Jahr 1892 wird mit folgenden Abänderungen und Bedingungen die Genehmigung erteilt:
 - a) Statt der in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten Abschreibung von Fr. 262,484. 22 Cts. auf der Dampfbootunternehmung des Zürichsees wird bloss eine solche von Fr. 61,910. 50 Cts. für Ausrangierung des Dampfbootes „Stadt Zürich“ vorgenommen.
 - b) Die dem Konto „Erneuerungsfonds der Nordostbahn“ einverleibte Reserve Zürich-Zug-Luzern im Betrage von Fr. 331,390. 85 Cts. ist aus dem Erneuerungsfonds wieder auszuscheiden und als besondere Reserve aufzuführen, welche die Bestimmung hat, die Kosten der Erneuerung des Oberbaues auf der Linie Altstetten-Zug-Luzern zu tragen.
 - c) Die Einlage in den Erneuerungsfonds ist für die Zeit bis zur zweiten Generalversammlung nach Eröffnung von Thalweil-Zug so zu bemessen, dass er den Betrag von 8 Mill. Fr. (§ 9, Abs. 4, der Statuten) während dieser Zeit nie überschreite.“

Der Herr Vorsitzende erklärt, dass der Verwaltungsrat der Generalversammlung die Kompetenz, die unter litt. a und b beantragten Beschlüsse zu fassen, bestreite. Den Antrag unter litt. c bezeichnet er als eine

nicht auf das vorliegende Geschäft bezügliche Motion, über welche heute nicht verhandelt werden könne, weil der Gegenstand in der Einladung zur Generalversammlung nicht unter den Traktanden komparierte und vom Verwaltungsrat nicht begutachtet worden sei.

Herr Guyer-Zeller erklärt sich damit einverstanden, dass sein unter litt. c aufgeführter Antrag als Motion behandelt, zunächst also dem Verwaltungsrate zur Begutachtung überwiesen werde. Er nimmt ferner die von der Revisionskommission in Ziffer 1 vorgeschlagene Entlastungsklausel, ebenso die Ziffer 2, in seinen Antrag auf.

Litt. a von Ziff. 1 wird mit 56,333 gegen 32,006 und litt. b mit 53,259 gegen 30,979 Stimmen angenommen.

Es ist daher folgender Beschluss gefasst:

Die Generalversammlung,
nach Einsicht eines Antrages der Revisionskommission,
beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahn für das Jahr 1892 wird mit folgenden Abänderungen die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt:

- a) Statt der in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellten Abschreibung von Fr. 262,484. 22 Cts. auf der Dampfbootunternehmung des Zürichsees wird bloss eine solche von Fr. 61,910. 50 Cts. für Aus-rangierung des Dampfbootes „Stadt Zürich“ vorgenommen.
- b) Die dem Konto „Erneuerungsfonds der Nordostbahn“ einverleibte Reserve Zürich-Zug-Luzern im Betrage von Fr. 331,390. 85 Cts. ist aus dem Erneuerungsfonds wieder auszuscheiden und als besondere Reserve aufzuführen, welche die Bestimmung hat, die Kosten der Erneuerung des Oberbaues auf der Linie Altstetten-Zug-Luzern zu tragen.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1892 werden unter Verdankung abgenommen.

3. Der Antrag des Herrn Guyer-Zeller, lautend:

„Die Einlage in den Erneuerungsfonds ist für die Zeit bis zur zweiten Generalversammlung nach Eröffnung von Thalweil-Zug so zu bemessen, dass er den Betrag von 8 Millionen (§ 9, Absatz 4 der Statuten) während dieser Zeit nie überschreite“

wird auf die Tagesordnung der nächsten Generalversammlung gesetzt und inzwischen dem Verwaltungsrate zur Begutachtung überwiesen.

II.

Der Verwaltungsrat beantragt folgende Schlussnahme betreffend Verwendung des Reinertrages des Jahres 1892:

„Die Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,
auf den Antrag des Verwaltungsrates,
beschliesst:

Der Reinertrag des Jahres 1892 im Betrage von Fr. 3,677,660. 50 Cts. wird in folgender Weise verwendet:

- | | |
|--|------------------------|
| 1. Ausrichtung einer Dividende von 5 0/0 = Fr. 25 per Aktie an die
52,000 Prioritätsaktien | Fr. 1,300,000. — Cts. |
| 2. Ausrichtung einer Dividende von 4 1/2 0/0 = Fr. 22. 50 Cts. per Aktie
an die dividendenberechtigten 84,000 Stammaktien | „ 1,890,000. — „ |
| 3. Vortrag auf neue Rechnung | „ 487,660. 50 „ |
| | Fr. 3,677,660. 50 Cts. |

Herr Guyer-Zeller stellt folgenden Gegenantrag:

Die Generalversammlung,
nach Einsicht eines Antrages des Verwaltungsrates,
beschliesst:

Der sich aus dem Rechnungsabschluss von 1892 ergebende Reinertrag wird in der Weise verwendet, dass den 52,000 Prioritäts- und den 84,000 dividendenberechtigten Stammaktien eine Dividende von 5 0/0 = 25 Fr. per Aktie ausgerichtet und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wird.“

Auf den Antrag des Verwaltungsrates vereinigen sich 31,794, auf denjenigen des Herrn Guyer-Zeller 47,374 Stimmen.

Es ist demnach der Antrag des Herrn Guyer-Zeller angenommen.

III.

Herr Guyer-Zeller schränkt heute seine in der letzten Generalversammlung gestellte Motion betreffend Vorlage verschiedener Bauprojekte auf den Fall des Bahnhofes Zürich ein; seine Motion hat nun folgenden Wortlaut:

„Der Verwaltungsrat resp. die Direktion wird eingeladen, über die mit der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich und mit der allgemeinen Vermehrung des Verkehrs zusammenhängenden baulichen Anlagen und Veränderungen im Personen- und Güterbahnhofe Zürich vor der Einreichung weiterer Pläne an die Aufsichtsbehörden in Bern der Generalversammlung eine Vorlage zu unterbreiten.“

Der Verwaltungsrat begutachtet die Motion dahin, dass auf dieselbe nicht einzutreten sei, und erklärt zugleich, dass er im Fall der Annahme derselben einen Kompetenzkonflikt erheben würde, da auf Grund der gegenwärtig geltenden Statuten die Entscheidung über Tracé- und Bahnhoffragen in die Kompetenz der Verwaltung falle.

Mit 44,000 gegen 33,296 Stimmen wird die Motion Guyer-Zeller zum Beschlusse erhoben.

IV.

Bei einem absoluten Mehr von 43,765 Stimmen wird mit 54,999 Stimmen Herr Direktor Ludwig Hahn in Frankfurt a. M. an Stelle des verstorbenen Herrn Bankdirektor Keller in Winterthur für den Rest der im Juni 1896 ablaufenden Amtsdauer zum Mitglied des Verwaltungsrates gewählt.

B.

Ausserordentliche Generalversammlung vom 16. November 1893.

Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 97,898 Aktien.

Im Verlaufe der Versammlung: 101,423 „

I.

Mit Schreiben vom 2. dies und durch ein mündliches Referat bringt der Verwaltungsrat der Generalversammlung zur Kenntnis, dass er beim Handelsgerichte des Kantons Zürich Klage auf Aufhebung ihres Beschlusses vom 30. Juni betreffend Einladung zur Vorlage der Pläne für Veränderungen im Güter- und Personenbahnhof Zürich eingereicht, und dass das Gericht mit Beschluss vom 22. September den Prozess sistiert habe, bis die Generalversammlung eine Vertretung bestellt haben werde. Er macht der Generalversammlung hievon Mitteilung, um ihr Gelegenheit zu geben, für den Prozess eine besondere Vertretung zu bestellen.

Herr Nationalrat Dr. Emil Frey in Brugg richtet, damit ein Prozess womöglich vermieden werde, an den Verwaltungsrat das Ansuchen, unbeschadet seinem Rechtsstandpunkt der Generalversammlung über die Projekte für Änderungen im Bahnhof Zürich diejenigen Aufschlüsse zu geben, die er ohne Gefährdung der materiellen Interessen der Gesellschaft geben zu können glaube.

Nachdem sich Herr Direktionspräsident Dr. E. Escher zur Erteilung solcher Aufschlüsse, und die Generalversammlung zur Entgegennahme derselben bereit erklärt, Herr Dr. E. Escher sodann dargelegt hat, welche Mängel den heutigen Anlagen im äussern Bahnhof Zürich anhaften, wie denselben nach dem vom Verwaltungsrat am 2. d. festgestellten Projekte abgeholfen werden soll und auf welche Summen die Kosten veranschlagt seien, stellt Herr Dr. Frey den Antrag:

„Die Generalversammlung kommt auf ihre Schlussnahme vom 30. Juni abhin betreffend die baulichen „Veränderungen im Bahnhof Zürich zurück und verzichtet mit Rücksicht auf die von der Direktion erhaltenen „mündlichen Aufschlüsse auf die Vorlage der bezüglichen Baupläne und damit auch auf die gerichtliche Entscheidung „des durch jene Schlussnahme herbeigeführten Kompetenzkonfliktes.“

Herr Redaktor Freuler in Schaffhausen stellt den Gegenantrag: am Beschlusse vom 30. Juni d. J. festzuhalten.

Diesem Antrage sich anschliessend, beantragt Herr Guyer-Zeller in Zürich ferner folgende Schlussnahme:

„1. Auf das Ansinnen des Verwaltungsrates, eine Vertretung für den Prozess mit demselben betreffend Vorlage der Pläne für Umgestaltung des Bahnhofes Zürich zu bestellen, wird nicht eingetreten.

„2. Der Verwaltungsrat wird neuerdings eingeladen, die geforderten Pläne der Generalversammlung zur Genehmigung zu unterbreiten.

„3. Es wird eine Kommission von drei Mitgliedern, die sich jederzeit selbst ergänzen kann, bestellt, um über die demgemäss zu erwartenden Vorlagen der Verwaltung der Generalversammlung Antrag zu stellen.

„Sie wird ermächtigt, behufs Lösung ihrer Aufgabe einen oder mehrere Experten beizuziehen.

„4. Die Kommission wird ferner beauftragt, ihre Untersuchung auch auf die Frage auszudehnen, ob nicht mittelst eines Durchstiches des Dammes der Winterthurer-Linie die rechtsufrige Zürichseebahn in cirka acht bis zehn Wochen in ganz betriebssicherer, aber provisorischer Weise in den Bahnhof Zürich eingeführt werden könne.

„Sofern die Kommission zu einer bejahenden Lösung dieser Frage kommt, so hat der Verwaltungsrat für die sofortige Ausführung das Nötige zu vereinbaren, eventuell hat dieselbe eine ausserordentliche Generalversammlung anzuordnen.

„5. Der Verwaltungsrat wird ermächtigt, die Expropriation für die Erweiterung des Zürcher Bahnhofes sofort in dem Umfange vorzunehmen, wie der dem Verwaltungsrate übermittelte und von diesem am 2. November a. c. behandelte Plan es vorsah.

„Falls die Kommission findet, dass einige weitere, kleinere Abrundungen des neuen Bahnhofareals im Interesse der ganzen Anlage liegen, so soll sie dem Verwaltungsrat hievon Kenntnis geben, damit derselbe eventuell auch seinerseits die Sache prüfe.“

Der Herr Vorsitzende erklärt, dass er die Disp. 2 bis 5 des Antrages Guyer, da sie nicht in engem Zusammenhang mit dem zur Behandlung vorliegenden Gegenstande stehen, sondern sich als Motion darstellen, welche nicht auf der Tagesordnung erscheine und vorerst vom Verwaltungsrate zu begutachten sei, nicht zur Abstimmung zulasse.

Die Abstimmung wird in der Weise vorgenommen, dass dem Antrage Frey (Zurücknahme des Beschlusses vom 30. Juni) der Antrag Freuler (Festhalten an diesem Beschlusse) gegenübergestellt und sodann entschieden wird, ob die Generalversammlung für den Prozess mit dem Verwaltungsrate eine Vertretung bestellen wolle oder nicht.

Der Antrag Frey erhält in geheimer Abstimmung 43,732, der Antrag Freuler 57,455 Stimmen.

Betreffend Bestellung einer Prozessvertretung liegt nur ein Antrag vor: auf eine solche zu verzichten.

Es ist demnach beschlossen: an dem Beschlusse der Generalversammlung vom 30. Juni d. J. festzuhalten, eine Vertretung für den Prozess betreffend Kompetenzkonflikt nicht zu bestellen und die Anträge 2—5 des Herrn Guyer-Zeller dem Verwaltungsrate zur Begutachtung für eine folgende Generalversammlung zu überweisen.

II.

Der Verwaltungsrat beantragt folgende Schlussnahme:

„Die Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn,
„auf den Antrag des Verwaltungsrates,
„beschliesst:

„Der Verwaltungsrat wird ermächtigt:

„1. Zur weitem Deckung des Kapitalbedarfes der Gesellschaft für Bauzwecke neue Obligationen bis auf den Betrag von Fr. 20,512,500 auszugeben, unter Einräumung des schon den bisherigen Anleihen zugestandenen Pfandrechts I. Ranges, und damit die auf dieses Pfandrecht angewiesenen Obligationen auf den Gesamtbetrag von Fr. 160,000,000 zu bringen, für welchen dasselbe durch Bundesratsbeschluss vom 8. November 1878 zugestanden worden ist.

„2. Die Zeit der Emission der neuen Obligationen und deren Bedingungen in bestmöglicher Wahrung der Interessen der Nordostbahn festzusetzen.“

Herr Guyer-Zeller stellt nachstehenden Gegenantrag:

„Auf den Antrag des Verwaltungsrates, ihm zur Ausgabe eines neuen Obligationen-Anleihens bis auf Fr. 20,512,500 Vollmacht zu erteilen, wird zur Zeit nicht eingetreten, dagegen eine Kommission von drei Mitgliedern bestellt, um auf eine im nächsten April abzuhaltende ausserordentliche Generalversammlung oder spätestens bis zur ordentlichen Generalversammlung im Juni 1894 Bericht und Antrag einzubringen.

„Diese Kommission ergänzt sich im Falle des Austrittes eines Mitgliedes selbst und ist im weitem ermächtigt, sofern sie sich über die Modalitäten der Emission durch einstimmigen Beschluss geeinigt, vor dem erwähnten Termin

den Verwaltungsrat zum Abschluss des projektierten Anleihens zu veranlassen, sofern derselbe ihre Ansichten acceptiert.“

Auf Befragen erläutert Herr Guyer seinen Antrag dahin, dass die nach seinem Antrage zu wählende Kommission nicht ermächtigt sein soll, mit Finanzinstituten über die Emission des Anleihens und die Bedingungen derselben in direkte Beziehung zu treten.

Herr Dr. J. Ryf erklärt namens der Revisionskommission, dass sie den Antrag des Verwaltungsrates zur Annahme empfehle.

In geheimer Abstimmung vereinigen sich 43,693 Stimmen auf den Antrag des Verwaltungsrates, 57,176 Stimmen auf den Antrag des Herrn Guyer-Zeller.

Der letztere Antrag ist demnach angenommen.

Die Kommission wird bestellt aus den Herren:

Dr. Ed. Arbenz, Direktor der Zürcher Kantonalbank,
Guyer-Zeller und
J. J. Rudolf, Direktor des Zürcher Bankvereins.



Inhalt des Beilagenbandes.

1. Vierundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnungen über die Unternehmung der Bötzbahn für das Jahr 1893, einschliesslich der Linie Koblenz-Stein.
 2. Zweiundzwanzigster Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1893.
 3. Neunzehnter Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1893.
-

