

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

Band: 42 (1894)

Artikel: Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1894

Kapitel: An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Autor: Guyer-Zeller / Hürlimann

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730504>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

An die Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Tit.!

Anmit beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1894 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.

Wie aus frühern Geschäftsberichten und aus spätern Abschnitten des gegenwärtigen ersichtlich ist, kamen seit 1892 die Fälle immer häufiger vor, wo die Verwaltung der N. O. B. mit ihren Anträgen in den Generalversammlungen unterlag und sich gegen den unzweideutig kundgegebenen Willen derselben auflehnte, überhaupt durch eine pessimistische Auffassung der Dinge und durch eine die Befugnisse der Generalversammlung einengende Tendenz gegen die Anschauungen der Mehrheit der Aktionäre verstieß. Diese sich immer mehr verschärfende Spannung musste schliesslich zum Bruche führen.

Derselbe wurde eingeleitet durch folgenden dem Verwaltungsrate unterm 2. Juni eingereichten Antrag des Herrn Guyer-Zeller:

„Der Unterzeichnete sieht sich angesichts der immer grösser werdenden Kluft zwischen der Mehrheit der Generalversammlung und den Verwaltungsbehörden veranlasst, gestützt auf § 19 und § 18 Ziffer 4 der Statuten Sie zu ersuchen, unter die Traktanden der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung aufzunehmen meinen Antrag auf Abberufung sämtlicher Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrates, soweit ihre Amtsdauer nicht ohnehin mit diesem Monat abläuft, mit Ausnahme der Herren Direktor Frölich, Enge, J. E. Grob, Regierungsrat, Zürich, Dr. Fahrländer, Regierungsrat, Aarau, Ad. Guyer-Zeller, Zürich, Direktor L. Hahn, Frankfurt a/M., P. Reinhart-Sulzer, Winterthur.

„Dieser Schritt ist mir von der Überzeugung diktiert worden, dass die gedeihliche Fortentwicklung des Nordostbahnunternehmens ihn erheische.“

Da überdies die erste Hälfte der Direktion und des Verwaltungsrates, der Präsident des letztern und die Revisionskommission der statutarischen Erneuerungswahl unterlagen, so kamen folgende Herren in Frage — die Namen derjenigen, die nur eventuell, im Fall der Annahme des Abberufungsantrages, zu ersetzen waren, sind kursiv gedruckt:

Direktion:

Ein zürcherisches Mitglied . .	Herr Dr. Eugen Escher, in Zürich.
Schaffhausen'sches Mitglied . .	„ E. Russenberger, von Schaffhausen, in Zürich.
Ein zürcherisches und ein frei zu wählendes Mitglied . . . }	„ C. Arbenz, in Zürich.
	„ J. Wirz-Nägeli, in Zürich.

Verwaltungsrat:

Zürcherische Mitglieder . . . }	Herr A. Vögeli-Bodmer, Oberst, in Zürich.
	„ Hans Pestalozzi, Stadtpräsident, in Zürich.
	„ H. Rieter-Fenner, in Winterthur.
	„ Hans Wunderly-v. Muralt, Nationalrat, in Zürich.
	„ Huber-Werdmüller, Oberst, in Zürich.
	„ Cramer-v. Wyss, Bezirksrat, in Zürich.
Thurgauische Mitglieder . . . }	„ E. Streuli-Hüni, Seidenfabrikant, in Zürich.
	„ Vogler, Regierungsrat, in Frauenfeld.
	„ Th. Ammann, Oberst, in Tägerweilen.
	„ Dr. Bachmann, Nationalrat, in Frauenfeld.
Schaffhausen'sche Mitglieder . . }	„ G. Leumann-Sulzer, Ständerat, in Bürglen.
	„ J. Wildberger-Studer, Bezirks-Richter, in Schaffhausen.
	„ Zündel-Merkle, Banquier, in Schaffhausen.
Aargauische Mitglieder . . . }	„ Moser-Ott, Regierungsrat, in Schaffhausen.
	„ Eugen Ziegler, Rechtsanwalt, in Schaffhausen.
	„ Dr. Brentano, Gerichtspräsident, in Laufenburg.
Frei zu wählende Mitglieder . . }	„ Emil Isler, Ständerat, in Aarau.
	„ Emil Laué, Part., in Wildegg.
	„ G. Stoll, gew. Direktor, in Zürich.
	„ Gust. Naville, Ingenieur, in Bendlikon.

Der Präsident des Verwaltungsrates:

Dr. Bachmann, Nationalrat, in Frauenfeld.

Revisionskommission:

- 1890 Dr. Ed. Arbenz, Direktor der Kantonalbank in Zürich.
- 1890 Fr. Bonna, Banquier, in Genf.
- 1890 Th. Spühler, Direktor der Schweiz. Kreditanstalt, in Zürich.
- 1890 Dr. J. Ryf, Rechtsanwalt, in Zürich.
- 1881 v. Hegner, Oberstl., Schloss Eppishausen (Thurgau).

Überdies war die durch den Tod des Herrn C. Jenny erledigte Stelle eines frei zu wählenden Mitgliedes des Verwaltungsrates neu zu besetzen.

Die Wahlverhandlungen konnten nicht an einem Tage zu Ende geführt, sondern es musste, nachdem am 27. Juni die Erneuerungswahlen erledigt worden waren, zur Entscheidung über das Abberufungsbegehren und eventuell zur Vornahme der dadurch bedingten Neuwahlen sowie einiger durch erfolgte Ablehnungen (vergl. Anhang B) notwendig gewordener Ersatzwahlen eine neue Generalversammlung angeordnet werden.

Das schliessliche Ergebnis der Wahlen war folgendes — die Namen derjenigen Mitglieder, die an die Stelle abberufener gewählt wurden und deren Amtsdauer somit im Juni 1896 zu Ende geht, sind durch einen vorgesetzten Strich bezeichnet:

		Direktion:		Ablauf der Amtsdauer:	
		Eintrittsjahr:			
Freigewähltes Mitglied . . .	1894	Ph. Birchmeier von Würenlingen (Aargau), in Zürich		1898	
Schaffhausen'sches Mitglied . .	"	H. E. Mezger, in Zürich		"	
Zürcherische Mitglieder . . .		"	Hch. Brack, in Zürich	"	
		"	Hch. Däniker, in Zürich	1896	
Verwaltungsrat:					
Zürcherische Mitglieder . . .	}	1890	Hans Pestalozzi, Stadtpräsident, in Zürich	1898	
		1894	C. A. Keller, Präsident der Tössthalbahnges., Winterthur	"	
		"	J. M. Bickel, Fabrikant, von O.-Leimbach (Zürich), in Wildeggen	"	
		"	Vacat ¹⁾	"	
			1894	Dr. Hirzel, Advokat, in Meilen	1896
Thurgauische Mitglieder . . .	}	"	Studer, Art.-Hauptm., in Bendlikon	"	
		"	Jakob Müller-Staub, in Zürich	"	
		1889	Th. Ammann, Oberst, in Tägerweilen	1898	
		1894	Dr. Hug, Gerichtspräsident, in Kreuzlingen	"	
Schaffhausen'sche Mitglieder . .	}	"	Kollbrunner, Chef des kant. statist. Bureau, in Zürich	1896	
		"	Dr. Hanimann-Fehr, in Zürich ²⁾	"	
		1894	Dr. Emil Joos, Regierungsrat, in Schaffhausen	1898	
Aargauische Mitglieder . . .	}	"	Hugo Sax, Bankdirektor, in Zürich	"	
			"	A. Uehlinger, Ingenieur, in Schaffhausen	1896
		"	Max Wildberger, in Schaffhausen ²⁾	"	
Frei gewählte Mitglieder . . .	}	1894	Kellersberger, Ständerat, in Baden	1898	
			"	Karl Günther, Major, in Rheinfelden	1896
		1894	Lucian Brunner, in Wien	1898	
	}	"	Weber, Landammann, in Zug	"	
		"	Karl Schwartz, Banquier, in Berlin	"	
Präsident des Verwaltungsrates:					
	1894	A. Guyer-Zeller, in Zürich.		1896	

¹⁾ Der am 27. Juni 1894 in den Verwaltungsrat gewählte Herr Bankdirektor Hch. Däniker ist am 19. Juli 1894 zum Mitglied der Direktion gewählt worden und seine Stelle im Verwaltungsrate daher vakant.

²⁾ Hat die Wahl abgelehnt.

Revisionskommission:

Eintrittsjahr:		Ablauf der Amtsdauer
1881	v. Hegner, Oberstl., Schloss Eppishausen (Thurgau)	1896
1890	Fr. Bonna, Banquier, in Genf	"
1894	J. Hauser, Advokat, in St. Gallen	"
"	H. Freuler, Advokat, in Schaffhausen	"
"	H. Walter, Banquier, in Berlin ¹⁾	"

Durch den Tod sind uns die Herren Regierungsrat Dr. Emil Joos von Schaffhausen und C. A. Keller, Präsident der Tössthalbahn, entrissen worden. Ersterer verstarb am 22. Januar 1895, unmittelbar nach der Rückkehr aus einer Sitzung unseres Collegiums, letzterer am 26. März 1895. Wir haben alle Ursache, den Hinscheid dieser beiden Männer, die durch ihre in anderweitigen Stellungen erprobte Tüchtigkeit die Gewähr für kräftige Förderung der Interessen unserer Gesellschaft boten, tief zu betrauern.

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

In 16 Sitzungen behandelten wir 111 Geschäfte; auf die alte Verwaltung fielen 8 Sitzungen mit 59 Geschäften, auf die neue 8 Sitzungen mit 52 Geschäften.

Dazu kamen noch 18 Präsidialverfügungen.

Von der Budgetkommission wurden 3, von der Kontrollkommission 2, von der Tarifkommission 5, von 5 Spezialkommissionen im ganzen 9 Sitzungen abgehalten.

3. Organisation der Verwaltung, Gehalte und Entschädigungen.

a) Direktion.

Durch den Ablauf der Amtsdauer der bei der Erneuerungswahl übergangenen drei alten Mitglieder und durch die Wahlablehnung seitens zweier an ihre Stelle gewählten Herren schmolz der Bestand der Direktion auf drei herab, von welchen Herr Frölich durch Krankheit an der Ausübung seiner Funktionen verhindert, resp. durch einen Suppleanten ersetzt war und am 28. Juni sein Mandat als Mitglied der Direktion niederlegte.

Mit Telegramm vom 30. Juni lud das Eisenbahndepartement den Verwaltungsrat zu beförderlicher Auskunft ein, ob und eventuell in welcher Weise er im Sinne von § 23 letzter Absatz der Statuten im Interesse der ununterbrochenen Fortführung und der Sicherheit des Betriebes für Ersatz allfällig in der Direktion entstandener Lücken Vorsorge getroffen habe oder treffen werde. Der abtretende Verwaltungsrat ersuchte darauf die Herren Dr. Escher, Russenberger und Wirz, unter gewissen von ihnen formulierten Voraussetzungen bis zur Erledigung der Wahlverhandlungen weiter zu amten, und sie übernahmen die Aufgabe, nachdem das Departement erklärt hatte, dass es die Massnahme im Einklang mit der citierten Bestimmung der Statuten erachte und, soweit an ihm, keine Einwendung erhebe.

Um diese interimistische Geschäftsordnung der Direktion zu ermöglichen, legte Herr Inspektor Schmid sein seit September 1893 zur Befriedigung erfülltes Mandat als Ersatzmann der Direktion nieder.

Herr Direktor Frölich zog am 14. Juli 1894 infolge einer, in seinem Gesundheitszustand unerwartet eingetretenen wesentlichen Besserung seine Demission zurück.

¹⁾ Hat die Wahl abgelehnt.

Die neue Direktion konstituierte sich am 21. Juli 1894 provisorisch selbst, und verteilte die Geschäfte in Anlehnung an das bisher bestandene Organisationsreglement für die Direktion.

Am 25. August erfolgte die definitive Konstituierung, indem wir Herrn Ph. Birchmeier zum Präsidenten, und Herrn Frölich zum Vicepräsidenten der Direktion wählten.

b) Verwaltungsrat.

Zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrates wählten wir Herrn Ständerat Isler in Aarau.

Wir bestellten ferner neu die Vertretung der Nordostbahn im Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen, im Komitee der Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten und im Komitee für die Prüfung des Geschäftsberichts und Abnahme der Jahresrechnung für die letztgenannte Unternehmung.

Bisher hatten für den Verwaltungsrat verschiedene, in einzelnen Erlassen zerstreute organische Bestimmungen, aber keine Zusammenfassung derselben, und namentlich auch keine Geschäftsordnung bestanden. Wir hielten für nötig, diesen Mängeln abzuhelpen, und stellten unterm 21. Januar 1895 ein Reglement für den Verwaltungsrat fest, welches eine Zusammenstellung aller ihn beschlagenden Statutenbestimmungen enthält, die Entschädigungen der Mitglieder des Verwaltungsrates und seiner Kommissionen normiert, den Geschäftsgang und die Kompetenzen des Verwaltungsrates, seine Organisation, die Aufgaben der zu bestellenden ständigen Kommissionen, die Obliegenheiten und Rechte des Präsidiums regelt, endlich Vorschriften über die Führung und Genehmigung der Protokolle aufstellt.

Wir erwähnen daraus speziell folgende wichtigeren Punkte:

a) Wir kreierten folgende drei ständigen Kommissionen, welche die von den entsprechenden Direktionsdepartementen ausgehenden Geschäfte zu prüfen, zu begutachten und eventuell mitzuberaten haben:

1. Finanz- und Budget-Kommission (I. Departement).
2. Bau- und Betriebs-Kommission (II. und III. Departement).
3. Tarif- und Rechts-Kommission (IV. und V. Departement).

Die beiden ersten Kommissionen bestehen aus 7, die dritte aus 5 Mitgliedern. Die Amtsdauer beträgt 2 Jahre, mit sofortiger Wiederwählbarkeit.

Für spezielle wichtige Angelegenheiten kann der Verwaltungsrat und in dringenden Fällen dessen Präsident Spezialkommissionen bestellen, oder mehrere Kommissionen zu einer vereinigten zusammenziehen.

Daneben liessen wir die Protokollbereinigungskommission in ihrer bisherigen Zusammensetzung bestehen.

b) Die Direktion hat Gegenstände von grösserer finanzieller oder grundsätzlicher Tragweite in einem möglichst unpräjudizierten Stadium zur Vorberatung den Kommissionen vorzulegen, bevor sie dem Verwaltungsrate Vorlage darüber macht.

c) Einzelnen Kommissionen ist die Kompetenz zu selbständigen Entscheiden eingeräumt, in der Meinung, dass gegen die letztern sowohl der Direktion als einer allfälligen Minderheit der Kommission die Berufung an den Verwaltungsrat zusteht.

c) Übrige Verwaltung.

Nachdem der bisherige Betriebschef, Herr Ph. Birchmeier, in die Direktion gewählt worden war, liessen wir seinen 1. Adjunkten, Herrn J. Weisshaupt, an seine Stelle, und den bisherigen 2. Adjunkten, Herrn G. Basler, zum 1. Adjunkten des Betriebschefs vorrücken.

An die durch Ablauf der Amtsdauer im Juni 1894 erledigte und provisorisch mit dem bisherigen Inhaber besetzte Stelle des Rechnungsrevisors wählten wir im März d. Js. Herrn August Münch, bis zu diesem Zeitpunkt

1. Buchhalter bei der Nordostbahn. Bei diesem Anlass ersetzten wir die bis anhin dem Rechnungsrevisor gewährte vierjährige Amtsdauer durch die Bestimmung, dass das Dienstverhältnis von jedem Teile auf drei Monate gekündigt werden könne.

d) Kompetenzfragen.

In unserem letztjährigen Geschäftsbericht (Seite 3 und 22) wurde noch der neue Antrag mitgeteilt, den Herr Guyer-Zeller betreffend Vorlage der Pläne für den Ausbau des Bahnhofes Zürich in der Generalversammlung vom 16. November 1893 gestellt, und letztere als Motion erklärt hatte. In der Sitzung des Verwaltungsrates vom 17. März 1894 gab Herr Guyer seiner Motion folgende abgeänderte Fassung:

„1. Der Verwaltungsrat wird neuerdings eingeladen, die Pläne über die mit der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich und mit der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs zusammenhängenden baulichen Anlagen und Veränderungen im Personen- und Güterbahnhofs Zürich der Generalversammlung zur Genehmigung zu unterbreiten.“

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

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

„Die Kommission ist weiter befugt, unter Zuziehung der erwähnten Experten ein selbständiges Projekt für den Ausbau des Güter- und Personenbahnhofs Zürich auszuarbeiten, und dasselbe, begleitet von dem Gutachten der Verwaltungsbehörden, der Generalversammlung zur Genehmigung zu unterbreiten.“

Der Verwaltungsrat schloss das Gutachten, das er gemäss § 19 Absatz 2 der Statuten abzugeben hatte, mit dem Antrage, von Gutheissung der Anträge im ganzen Umfang abzusehen.

Die Generalversammlung vom 20. April 1894 nahm aber die Motion mit grosser Mehrheit an (v. Anhang A).

Die gleiche Generalversammlung beauftragte den Verwaltungsrat in Erledigung eines erneuerten Ansuchens desselben um die Ermächtigung zur Ausgabe von neuen Obligationen auf den Antrag des Herrn Guyer-Zeller, für den Fall als nicht von anderer Seite noch günstigere Bedingungen erhältlich seien, eine bestimmt formulierte Offerte eines von Herrn Guyer-Zeller vertretenen Bankkonsortiums anzunehmen, und beschloss im weitern:

„3. Der Verwaltungsrat wird ferner beauftragt, nach dem in der Offerte bezeichneten Type für Fr. 20,512,500 Titel anfertigen zu lassen, wovon 10,512,500 im Archiv bis auf weiteres zu verbleiben haben.“

„4. Über die Emission von 10,512,500 Franken wird die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1895 Beschluss fassen.“

Eine Anzahl Aktionäre erhoben Klage beim Handelsgerichte des Kantons Zürich, indem sie das Begehren stellten, dass der erste Beschluss, betreffend die Pläne für den Bahnhof Zürich, in vollem Umfang, die Dispositive 3 und 4 des zweiten Beschlusses, insoweit darin mehr als eine Ermächtigung liege, aufzuheben seien. (Eine Anfechtung des Auftrages zur Annahme der Offerte Guyer war durch die von Seite des Verwaltungsrates bereits erfolgte Annahme der Offerte gegenstandslos geworden.)

Das Handelsgericht fällte am 6. Juli 1894 folgendes Urteil:

1. Der Beschluss der Generalversammlung der Beklagten vom 20. April 1894 betreffend die Zürcher Bahnhof-Anlage ist insoweit aufgehoben, als darin eine „Genehmigung“ des Projektes seitens der Generalversammlung beansprucht wird, und es ist der Passus „zur Genehmigung“ sowohl in Disp. 1 (Projekt des Verwaltungsrates), als auch in Disp. 2, Satz 3 (allfälliges Projekt der Kommission der Generalversammlung) zu streichen.

2. Der Beschluss der Generalversammlung der Beklagten vom gleichen Tage betreffend Aufnahme eines Anleiheens ist mit Bezug auf Disp. 4 (Verweisung der Beschlussfassung über die Emission der zweiten Hälfte

des Anleihens an die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1895) gänzlich und mit Bezug auf Disp. 3 (Auftrag zur Anfertigung und Verwahrung der Obligationentitel) insoweit aufgehoben, als der Verwaltungsrat damit „beauftragt“ wird; dieses Wort ist durch „ermächtigt“ zu ersetzen.

3. Im übrigen ist die Klage abgewiesen.

Wir zogen den Entscheid an das Bundesgericht weiter. Dieses erklärte jedoch mit Erkenntnis vom 19. Oktober 1894 die Berufung als unbegründet und bestätigte daher das Urteil des zürcher. Handelsgerichtes. Wir schreiben diesen Ausgang des Prozesses wesentlich dem Umstand zu, dass der Anwalt unserer Gesellschaft von der alten Direktion auf die Hauptverhandlung vor Handelsgericht hin mangelhaft instruiert worden ist, namentlich mit Bezug auf die eigentliche Grundlage der Motion betr. die Vorlage von Plänen für den Bahnhof Zürich, die Erklärung nämlich, welche Herr Direktor Escher in der Generalversammlung vom 28. Juni 1889 abgegeben hatte, dass die Verwaltung, wenn man dazu käme, den Bahnhof Zürich in einem in die Millionen gehenden Umfang umzugestalten, ohne allen Zweifel die Generalversammlung darüber begrüßen werde.

Da durch die Neuwahlen der Antagonismus zwischen Generalversammlung und Verwaltung verschwunden ist, so hatte und hat der ganze Streit übrigens nur noch eine akademische Bedeutung. Der Verwaltungsrat wird der Generalversammlung die von ihr gewünschten Vorlagen kraft Ziffer 12 von § 18 der Statuten machen.

4. Rechnungswesen.

Der Verwaltungsrat genehmigte an seinem Orte die Rechnungen der Aargauischen Südbahn pro 1892 und diejenigen der Bötztbergbahn inklusive Koblenz-Stein pro 1893.

Die Rechnungen und der Geschäftsbericht der Direktion pro 1893 wurden von uns wieder ohne Abgabe eines Befundes der Generalversammlung übermittelt.

Das Budget der Betriebsrechnung pro 1894 weist folgende Differenzen gegenüber den nachmaligen Rechnungsergebnissen auf, wobei zu bemerken ist, dass die Transporteinnahmen der alten Linien nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre, diejenigen der neuen Linien nach den Ansätzen der eidgenössischen Experten von 1885 eingestellt wurden.

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1894.		Die Rechnung ergibt \pm als der Voranschlag in Aussicht nahm:			
		Fr.	Fr.	Fr.	^{0/0} d. Budget- satzes
Einnahmen.					+ -
I. Ertrag des Personentransportes	+ 646,600				7.91
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	+ 496,850				4.27
III. Verschiedene Einnahmen		+ 1,143,450			5.77
		+ 70,489			6.56
			+ 1,213,939		5.81
Ausgaben.					
I. Allgemeine Verwaltung:					
A. Personal	+ 5,658				1.14
B. Sonstige Ausgaben	+ 17,501				21.15
	+ 23,159				4.00
Hievon ab: Vergütung des Baukontos für die administrative Bauleitung	- 16,443				26.28
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:		+ 39,602			7.67
A. Personal	- 7,416				0.68
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:					
a) Unterhalt der Bahnanlagen	+ 8,108				0.98
b) Erneuerung des Oberbaues	- 86,944				11.15
C. Sonstige Ausgaben	+ 2,821				4.01
		- 83,431			3.01
III. Expeditions- und Zugsdienst:					
A. Personal	+ 29,285				0.69
B. Sonstige Ausgaben	- 18,600				3.79
		+ 10,685			0.23
IV. Fahrdienst:					
A. Personal	- 10,870				0.78
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	- 15,881				0.85
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:					
a) Unterhalt	- 138,078				13.04
b) Erneuerung	- 308,294				57.07
D. Sonstige Ausgaben	- 1,590				5.32
		- 474,713			9.71
V. Verschiedene Ausgaben:					
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	+ 5,869				0.54
B. Verlust an Hilfsgeschäften	—				
C. Sonstige Ausgaben	- 18,058				2.75
		- 12,189			0.70
Total der Ausgaben		- 520,046			3.56
Hievon ab: Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbahn incl. Koblenz-Stein		+ 12,484			0.64
Netto-Ausgaben			- 532,530		4.21
Überschuss der Betriebseinnahmen			+ 1,746,469		21.17

5. Verwendung des Reinertrages.

Hinsichtlich des Ihnen über Verwendung des Reinertrages von 1893 einzubringenden Antrages standen sich zwei Meinungen gegenüber. Nach der einen sollte eine Dividende von 5,8⁰/₀, nach der andern nur eine solche von 5,6⁰/₀ ausgerichtet und daneben eine Abschreibung von 225,000 Fr. auf den Dampfbooten des Zürichsees vorgenommen werden.

Wir nahmen den Mittelantrag an:

An die 52,000 Prioritäts- und die 98,000 dividendenberechtigten Stammaktien 5,6⁰/₀ Dividende auszurichten Fr. 4,200,000. —
und den ganzen Rest von „ 723,141. 37
auf neue Rechnung einzutragen.

Dieser Antrag blieb in der Generalversammlung unangefochten.

6. Finanzwesen.

Im vorjährigen Geschäftsberichte (S. 11 und 23) wurde mitgeteilt, dass der Verwaltungsrat bei der Generalversammlung vom 16. November 1893 um die Ermächtigung einkam, zur weitem Deckung des Kapitalbedarfes der Gesellschaft neue Obligationen bis auf den Betrag von Fr. 20,512,500 auszugeben und die Zeit und die Bedingungen der Emission von sich aus festzusetzen, dass die Generalversammlung aber beschloss, zur Zeit auf diesen Antrag nicht einzutreten, sondern eine Dreier-Kommission bestellte, um auf eine im April 1894 abzuhaltende ausserordentliche Generalversammlung oder spätestens bis zur ordentlichen im Juni 1894 Bericht und Antrag einzubringen, dass endlich die Kommission das Recht erhielt, sich im Fall des Austrittes eines Mitgliedes selbst zu ergänzen.

Herr Kantonalbankdirektor Dr. Ed. Arbenz lehnte die auf ihn gefallene Wahl in diese Kommission ab und wurde von der letztern durch Herrn H. Däniker, Direktor der Zürcher Depositenbank, ersetzt.

Aus den von der Direktion vorgelegten Baubudgets pro 1894 resultierte ein Jahresbedarf von

Fr. 10,397,788 für das betriebene Netz und
„ 8,028,000 „ die neuen Linien,

zusammen also von Fr. 18,425,788.

Den Betrag der zur Deckung dieses Bedarfes am 1. Januar 1894 vorhandenen gesicherten Mittel berechnete die Direktion auf Fr. 13,495,000. Es ergab sich daher ein Fehlbetrag von Fr. 4,930,788.

Von diesem Ergebnis nahm der Verwaltungsrat Anlass, ohne den Abschluss der Arbeiten der erwähnten Kommission der Generalversammlung abzuwarten, auf den 20. April 1894 eine neue Generalversammlung einzuberufen und ihr seinen früheren Antrag nochmals zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

In der Generalversammlung stellte Herr Guyer-Zeller folgenden Gegenantrag:

„Die Generalversammlung
beschliesst:

„1. Der Verwaltungsrat wird beauftragt, für den Fall als nicht von anderer Seite noch günstigere Bedingungen erhältlich sind, die Offerte des von Herrn Guyer-Zeller vertretenen Bankkonsortiums anzunehmen, welche lautet:

„Unterzeichneter namens einer Gruppe von schweizerischen, deutschen und französischen Banken
„übernimmt der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft gegenüber die Garantie für die Emission eines An-
„leihens von 10 Millionen Franken, welche unter folgenden Bedingungen zu geschehen hat:

„Das Anleihen wird in Titeln von 500 und 1000 Fr. ausgegeben, welche mit dem vom Bundesrate
„unterm 8. November 1878 bewilligten Pfandrecht versehen, gegen halbjährliche Coupons zu 3¹/₂% per annum
„verzinslich, 10 Jahre lang unauflösbar sind, nachher auf halbjährliche Kündigung hin von der Bahnge-
„sellschaft nach ihrem Ermessen zurückbezahlt werden können und innerhalb dreissig Jahren vom Datum der
„Ausgabe an zurückbezahlt werden müssen.

„Die Übernahme geschieht zum Kurse von 98¹/₄% im Minimum.

„Die Einzahlung hat in folgender Weise zu geschehen:

„ 50% bis Ende Juni und

„ 50% im IV. Quartal a. c.

„nach vorausgegangener einmonatlicher Einzahlungsaufforderung.

„Als Kautions hat das Konsortium bis Mitte Mai 5% des Anleihens einzuzahlen, welche à 3¹/₂%,
„wie überhaupt weitere Abschlagszahlungen zum gleichen Satze zu verzinsen sind.

„Das Anleihen wird auf Rechnung des Konsortiums zum Kurse von 99% öffentlich zur Subskription
„aufgelegt; die Kosten der Titel und Insertionen fallen zu Lasten der Gesellschaft.

„Für den Fall, als von anderer Seite eine günstigere Offerte als 98¹/₄% gemacht würde, so hat der
„Verwaltungsrat die heute offerierende Gruppe hiervon zu benachrichtigen und steht es derselben frei, zu den
„nämlichen Bedingungen mindestens 5 Millionen zu übernehmen.

„Diejenige Quote der 10 Millionen Franken, welche bei der öffentlichen Auflage allfällig nicht ge-
„zeichnet würde, hat das Konsortium zu 98¹/₄% zu übernehmen und auf die oben bezeichneten Termine ein-
„zubezahlen.“

„Zürich, den 20. April 1894.

„sig. Guyer-Zeller.“

„2. Der Verwaltungsrat wird eingeladen, die für die Durchführung der Operation nötigen weiteren Anord-
„nungen zu treffen und das Anleihen zur Subskription im Monat Mai aufzulegen.

„3. Der Verwaltungsrat wird ferner beauftragt, nach dem in der Offerte bezeichneten Type für 20,512,500 Fr.
„Titel anfertigen zu lassen, wovon 10,512,500 im Archiv bis auf weiteres zu verbleiben haben.

„4. Über die Emission von 10,512,500 Franken wird die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1895
„Beschluss fassen.“

Aus Anhang A ist ersichtlich, welchen Verlauf die Verhandlungen über diesen Antrag genommen und dass
Sie ihn mit grosser Mehrheit gutgeheissen haben.

Obschon der (damalige) Verwaltungsrat den Beschluss der Generalversammlung für statutenwidrig hielt, fand
er doch die Anleiheofferte für sehr annehmbar und setzte sich über das formelle Bedenken mit der Erwägung
hinweg, dass in dem Auftrag zur Annahme der Offerte auch eine Ermächtigung liege.

Er beauftragte daher die Direktion, die unveränderte Annahme der Offerte zu erklären und Herrn Guyer
einzuladen, spätestens bis zum 15. Mai die Kautions von 500,000 Fr. zu leisten. Er ermächtigte ferner die Direktion
zu den für die Ausführung nötigen Massnahmen.

Die Kautions wurde rechtzeitig einbezahlt und das Anleihen von 10 Millionen Franken zur Subskription
aufgelegt. Obgleich verschiedene Bankinstitute, die früher in engen Geschäftsbeziehungen zur Nordostbahn gestanden,
sich ferne gehalten haben, hatte die Subskription doch einen befriedigenden Erfolg, da 11,637,500 Fr. gezeichnet wurden.

Über die von einigen Aktionären angestrengte Anfechtung von Disp. 2 und 3 des Beschlusses der Generalversammlung verweisen wir auf die schon in Abschnitt 3d gemachten Mitteilungen.

Unterm 3. März 1894 ersuchte Herr Guyer-Zeller den Verwaltungsrat, nachfolgende Motion vor die nächste Generalversammlung zu bringen:

„Es wird eine Kommission von fünf Mitgliedern bestellt, um zu untersuchen und Bericht und Antrag der Aktionärversammlung zu hinterbringen, ob nicht Ersparnisse im Bau und Betrieb erzielt werden können und ob nicht Tarifänderungen etc. behufs Steigerung der Einnahmen für so lange vorzunehmen seien, bis die zuletzt eröffnete Moratoriumslinie anderthalb Jahre lang im Betrieb gestanden und der Bahnhof Zürich inkl. Personenbahnhof, seiner grossen Bedeutung entsprechend, bis zum genannten Termine der Hauptsache nach ausgebaut sein wird und infolge dessen die Gesamtsituation der Nordostbahn mit der nötigen Sicherheit überblickt werden kann.

„Die Kommission ist befugt, sich selbst zu ergänzen; auch kann sie gutfindenden Falls Experten zuziehen.

„So lange die Generalversammlung — sei es eine ausserordentliche oder ordentliche — nicht über die Vorlage dieser Kommission, die spätestens bis Ende 1894 ihre Aufgabe zu erfüllen hat, Beschluss gefasst haben wird, hat die Verwaltung, angesichts der Betriebsausfälle der rechtsufrigen Zürichseebahn und Etzweilen-Schaffhausen — von Schaffhausen-Eglisau und Horgen-Zug heute noch abgesehen — mit Bezug auf die Gehälter des Personals, auf die Tarife und die Zahl der Personenzüge sich jeder Massnahme zu enthalten, welche in irgend erheblichem Masse eine Vermehrung der Ausgaben oder eine Verminderung der Einnahmen zur Folge haben könnte.“

Später zog Herr Guyer seine Motion indessen wieder zurück, da seine Befürchtung, dass dem Drängen industrieller Kreise nach Ermässigung der Taxen speziell für Steinkohlen werde nachgegeben werden, gehoben worden war und über den Einfluss der Moratoriumslinien auf die Betriebsergebnisse eine beruhigtere Stimmung Platz gegriffen hatte.

Im Dezember 1894 ermächtigten wir die Direktion, das kündbar gewordene 4^o Anleihen von 7 Millionen Franken vom 1. Juni 1888 auf den 24. Juni 1895 zur Rückzahlung zu kündigen. Wir luden die Direktion zugleich ein, über die Frage der Konversion uns im I. Quartal von 1895 Bericht und Antrag einzubringen.

Gemäss demselben beschlossen wir sodann, ein neues Anleihen vom gleichen Betrage, zu 3¹/₂ verzinslich, auszugeben und dasselbe ohne Inanspruchnahme von Banken ausschliesslich an der Hauptkasse der N. O. B. zum Kurse von 101^o/_o zur Konversion und, soweit es nicht von Inhabern der gekündigten Obligationen übernommen werde, zur Subskription aufzulegen.

Es war dies der erste Versuch, der in der Schweiz gemacht wurde, bei grösseren Operationen auf die Mitwirkung von Banken zu verzichten, und derselbe hatte guten Erfolg, da die zur Konversion angemeldeten Obligationen den Betrag von 3,715,500 Fr. ausmachten und die Barsubskriptionen 6,960,000 Fr. erreichten.

Um die in den Jahren 1892/3 durch Ausgabe und Einzahlung von 10,000 neuen Stammaktien eingetretene Vermehrung des Aktienkapitals in das Handelsregister eintragen lassen zu können, mussten wir Sie in der Generalversammlung vom 27. Juni veranlassen, durch Beschluss festzustellen, dass der ganze Betrag dieser 10,000 Aktien gezeichnet und vollständig einbezahlt worden sei.

Die Anmeldung wurde sodann in gehöriger Form vollzogen und im Handelsamtsblatt vom 22. November 1894 publiziert.

7. Tarifwesen.

Die Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn zog notwendigerweise eine wesentliche Umgestaltung des Dampfschiffverkehrs auf dem Zürichsee nach sich. Die Längsfahrten wurden für den Sommer stark

reduziert und für den Winter ganz eingestellt, die Güterbeförderung unterdrückt resp. auf die Expressgüter im Querverkehr beschränkt.

Während im Längsverkehr zwischen den rechtsufrigen Stationen einfach die auf Grund der effektiven Bahndistanzen nach dem Normalschema der N. O. B. gebildeten Gütertaxen an die Stelle der Schiffstaxen traten, mussten für den auf einen mehr oder minder grossen Umweg über Zürich oder den Seedamm angewiesenen Verkehr zwischen den rechts- und den linksufrigen Stationen ausnahmsweise, sich dem bisherigen Dampfboottarife annähernde Taxen bewilligt werden.

Die oben erwähnte Beschränkung des Dampfbootbetriebes und die Konkurrenz der rechtsufrigen Bahn bedingte auch eine Neugestaltung der Tarife für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Viehverkehr auf dem Zürichsee.

Die Schweiz. Centralbahn, welche bekanntlich seit längerer Zeit höhere Personentaxen als die N. O. B. hat, beabsichtigte, auf ihrem Netze die Taxen für die Retourbillette erheblich zu ermässigen und diese neuen Retourtaxen auch auf die Aarg. Südbahn anzuwenden.

Wir beschlossen, zu einer Reduktion der Retourtaxen auf der Südbahn nur soweit Hand zu bieten, dass dieselben nicht unter die Ansätze des Normalschema der N. O. B. herabgehen dürfen.

Zufolge einer Anregung des Bundesrates beschloss der schweiz. Eisenbahnverband, die Gültigkeitsdauer der Retourbillette um einen Tag zu verlängern, jedoch die Bedingung daran zu knüpfen, dass dieselben als unübertragbar erklärt und im Fall einer Fahrtunterbrechung abgestempelt werden müssen. Diese Bedingungen wurden von der Bundesbehörde acceptiert, aber in der Presse angegriffen und von einem Teil der Verwaltungen selbst preisgegeben. Wir gingen mit der Geltendmachung eines für das Publikum liberaleren Standpunktes den andern Gesellschaften voran und beschlossen an unserem Orte nach eingehender Beratung:

1. Der von der Konferenz der schweiz. Eisenbahnverwaltungen beschlossenen Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette um einen Tag wird von Seite der N. O. B. zugestimmt.

2. Es wird davon abgesehen:

a) dass die Retourbillette den Aufdruck „Unübertragbar“ erhalten;

b) dass dieselben bei Unterbrechung der Fahrt abgestempelt werden müssen,

unter dem Vorbehalt, auf Punkt a zurückzukommen, falls Missbräuche zu konstatieren wären.

Seither hat sich die in Rede stehende Tarifmassnahme für einmal zerschlagen, weil sich die Verwaltungen über die Bedingung betr. Unübertragbarkeit nicht einigen konnten.

8. Bauwesen.

A) Neue Linien.

Der auf Ende 1893 aufgestellte Gesamtkostenvoranschlag für die neuen Linien wies in den Hauptrubriken folgende Ziffern (in Franken) auf:

	Gesamtkosten- Voranschlag	Approximative Ausgaben bis Ende 1893	Restkredit mit Ende 1893	Ausgabenbudget pro 1894
Dielsdorf-Niederweningen . . .	1,081,800	895,024	186,776	—
Koblenz-Stein (Anteil der N.O.B. und der S.C.B.)	5,559,490	4,565,965	993,525	—
Etzweilen-Schaffhausen . . .	4,532,000	2,273,730	2,258,270	2,357,000
Rechtsufrige Zürichseebahn . . .	19,726,600	18,013,117	1,713,483	2,205,000
Thalweil-Zug	10,655,400	2,427,583	8,227,817	2,990,000
Eglisau-Schaffhausen	5,771,060	57,544	5,713,456	476,000
Total	47,326,290	28,232,963	19,093,327	8,028,000

Die Vermehrung des Gesamtkostenvoranschlages für Thalweil-Zug um Fr. 1,504,400 gegenüber dem Vorjahr erklärt sich durch das neue Trace Thalweil-Horgerberg-Steinmatt und durch die Einbeziehung der Kosten der neuen Bahnhofanlage in Zug (Fr. 1,386,400), welche pro 1893 in das Budget für die Betriebslinien eingestellt waren, und der Zuwachs von Fr. 567,000 bei der Linie Eglisau-Schaffhausen durch die im Plangenehmigungsverfahren neu hinzugekommenen Haltestellen Wyl-Hüntwangen und Altenburg, sowie durch die Mehrkosten einer mit Rücksicht auf die Linie Winterthur-Schaffhausen veränderten Situierung der Station Neuhausen.

Auf Grund von Spezialvorlagen genehmigten wir:

1. einen Vertrag mit Herrn Paolo Jardini über die Ausführung des auf Fr. 2,120,900 veranschlagten Unterbaues des I. Bauloses der Linie Thalweil-Zug;
2. den Plan über das auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Eglisau-Schaffhausen zu erstellende zweite Geleise der Strecke Bülach-Eglisau und über Änderungen auf den anliegenden Stationen. Wir bewilligten dafür einen Kredit von 385,500 Fr. auf Baukonto;
3. das auf Fr. 960,000 veranschlagte Projekt einer für die Linie Eglisau-Schaffhausen bei Seglingen zu erstellenden Rhein-Brücke mit einer Mittelöffnung in Eisenkonstruktion von 90 m Lichtweite.

B) Alte Linien.

Das von uns festgestellte Baubudget für das im Betriebe stehende Netz der N. O. B. und für die Bötzbahn pro 1894 sah auf den Hauptrubriken folgende Ausgaben vor:

A. Baukonto der Nordostbahn.	
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:	
a) Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen	Fr. 6,697,420
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit	„ 1,304,992
c) Verschiedene Ergänzungsbauten	„ 245,390
II. Rollmaterial	„ 1,625,311
III. Mobiliar und Gerätschaften	„ 600
IV. Nebengeschäfte	„ 15,000
V. Unvorhergesehenes	„ 25,000
Total Baukonto N. O. B.	Fr. 9,913,713
B. Baukonto der Bötzbahn	„ 380,235
Gesamttotal	Fr. 10,293,948

Durch Spezialbeschluss genehmigten wir ein Projekt für den Ausbau der Station Müllheim im Kostenvoranschlag von Fr. 100,800.

Die wichtigste Angelegenheit, welche die neue Verwaltung beschäftigte, betrifft die Umgestaltung des Bahnhofes Zürich.

Dem Geschäftsbericht der Direktion pro 1893 waren zwei Übersichtspläne beigeheftet, von denen der erste die bestehende resp. die vor Verlegung der Winterthurer Linie bestandene Anlage, der zweite die nach dem Projekte der alten Verwaltung erweiterte Anlage zur Darstellung brachte.

Die hier gegebene Lösung konnte namentlich wegen der dadurch bedingten grossen Zahl Geleisekreuzungen und wegen der ungünstigen Lage des Güterbahnhofes schon für die nächste Zeit nicht befriedigen, geschweige denn für eine fernere Zukunft.

Man machte sich daher energisch an die Arbeit, eine bessere Lösung zu finden, und ging dabei gemäss dem wiederholt ausgesprochenen Willen der Generalversammlung von vornherein von dem Grundsatz aus, dass der innere und der äussere Bahnhof in ein einheitliches Projekt zusammengefasst werden müssen.

Unterm 27. Oktober legte uns die Direktion ein generelles Projekt vor, das sich hauptsächlich dadurch charakterisierte, dass der Güterbahnhof auf die (vom Bahnhof aus gesehen) linke Seite des Bahnkörpers an die Stelle der jetzigen Lokomotivremisen, des Rohmaterialbahnhofes und der Werkstätten verlegt, die Reparaturwerkstätte aus dem Bahnhof Zürich entfernt und besondere Verbindungsgeleise einerseits zwischen dem Viadukt der Winterthurer Linie und der linksufrigen Bahn, andererseits zwischen letzterer und dem Rangierbahnhof erstellt werden sollten, um den Vorbahnhof von Güterzügen zu entlasten.

Zur Prüfung der Vorlage und Antragstellung über dieselbe setzten wir eine Spezialkommission ein und wiesen sie an, sich mit der von der Generalversammlung gewählten Kommission, in welcher der in die Direktion der N. O. B. gewählte Herr Ingenieur Brack durch Herrn Oberst Th. Ammann ersetzt worden ist, in Beziehung zu setzen.

Aus den von diesen beiden Kommissionen meistens gemeinsam gepflogenen Beratungen ging ein modifiziertes Projekt hervor, welches sich von demjenigen der Direktion namentlich dadurch unterschied, dass jenes den Güterbahnhof, weil er an der von der Direktion vorgesehenen Stelle einer spätern Ausdehnung nicht mehr fähig gewesen und einer Vermehrung der aus der Personenhalle führenden Geleise in südlicher Richtung im Wege gestanden wäre, weiter hinab, unterhalb des Einführungsstückes der linksufrigen Bahn, verlegte, und den Rohmaterialbahnhof sich Badwärts daran anschliessen liess.

Über das so abgeänderte Projekt wurde das Gutachten eines von der Kommission der Generalversammlung kraft der ihr von letzterer erteilten Ermächtigung berufenen Expertenkollegiums eingeholt, welches aus den Herren

Ebermayer, k. b. Regierungsdirektor von München,
Jaeger, k. b. Generaldirektionsrat von München,
Kriesche, Geheimer Regierungsrat von Berlin und
Lübke, kgl. Regierungsbaumeister von Berlin

bestand.

Die HH. Experten haben fast eine ganze Woche lang hier an Ort und Stelle an der Hand der verschiedenen im Laufe der Zeit bearbeiteten Pläne die Verhältnisse studiert. Ein detailliertes Fragenschema hob die Punkte hervor, auf welche sie hauptsächlich ihr Augenmerk richten sollten; im übrigen wurden sie ermächtigt, gutfindenden Falles ein eigenes Projekt aufzustellen. Sie verzichteten indessen hierauf, da sie dem gemeinsamen Projekte der Kommissionen in seinen Grundzügen durchaus beipflichteten. Im einzelnen erteilten sie uns eine Reihe wertvoller Räte, von denen wir gerne Gebrauch gemacht haben.

Unter Benutzung der von ihnen dargelegten Ideen kam schliesslich ein Projekt zu stande, welches sich der Zustimmung aller zur Mitwirkung berufenen Organe der Gesellschaft erfreute und welches aus dem Bahnhof Zürich noch macht, was unter den gegebenen Verhältnissen, nachdem der steinerne Viadukt bedauerlicher Weise nun einmal besteht, überhaupt aus demselben noch gemacht werden kann.

Ein Plänchen über das Projekt im Massstab von 1 : 10,000 ist dem Geschäftsbericht der Direktion beigeheftet. Wir ergänzen dasselbe durch folgende Bemerkungen :

Durch die neue Situierung des Güterbahnhofes wird ermöglicht, beförderlich mit dem Bau der neuen Schuppen und nach deren Vollendung mit dem Abbruch der alten zu beginnen. Hierdurch wird für die Anlage von vier neuen Geleisen samt Dienstperrons für Gepäck und Post auf der Nordseite des jetzigen Bahnhofes, zwischen diesem und der Museumstrasse, Platz gewonnen. Zusammen mit den einstweilen bestehen bleibenden sechs Hallengeleisen dürften diese Geleise auf längere Zeit für eine richtige Abwicklung des Dienstes für den Personenverkehr genügen. In weiterer Folge sollen vier Geleise auf der Südseite des Bahnhofes, längs der das Hotel Habis flankierenden Strasse, über die Sihl hinüber und jenseits der Sihl sich daran anschliessend einige Reservegeleise erstellt werden.

Zwischen dem Viadukt der Winterthurer Linie und der zu verlegenden linksufrigen Zürichseebahn und zwischen letzterer und dem neuen, bis gegen Altstetten hin sich erstreckenden Rangierbahnhof werden Verbindungsgeleise angelegt, damit die Güterzüge nach und von Oerlikon und nach und von Enge direkt vom Rangierbahnhof aus ohne Berührung des Vorbahnhofes aus- resp. einfahren können. Die Aarauer Geleise werden von Altstetten an auf die Nordseite des Rangierbahnhofes gerückt. Über die Langstrasse führen gegenwärtig zehn Geleisebrücken; es sind südlich der bestehenden noch zwei und nördlich noch drei weitere Brücken projektiert, so dass dieser Geleisepass später auf total fünfzehn Brücken erweitert würde.

Die Werkstätten werden aus dem Gebiete des Bahnhofes Zürich entfernt, — über ihr neues Emplacement wird der Verwaltungsrat erst später entscheiden. An den neuen Güterbahnhof reiht sich nach abwärts, ebenfalls auf der linken Seite der Bahn, der Rohmaterialbahnhof, der bis zum künftigen Schlacht- und Viehhof der Stadt Zürich reicht. Der Eilgutschuppen samt etwaigen Militärrampen kommt auf die linke Seite des Bahnhofes und der Sihl, wo sich jetzt die Lokomotivremisen befinden. Er erhält durch zwei unter den andern Geleisen hindurchgeführte Geleise Verbindung mit dem Rangierbahnhof für die Abfuhr entleerter Wagen etc. Auf dem durch Verlegung des Rohmaterialbahnhofes disponibel werdenden Terrain kann später, bis die vier Geleise auf der Südseite des Aufnahmegebäudes erstellt sein werden, eventuell noch eine Haltestelle für den Sonntagsverkehr und anderweitigen aussergewöhnlichen Verkehrsandrang errichtet werden. Vermöge seiner grossen Ausdehnung und seiner Geleiseverbindung mit dem Rangierbahnhof würde sich dieses Terrain auch zu einer Markthalle für den Grosshandel, wie solche in den aufblühenden Grossstädten des Auslandes zu finden sind, vortrefflich eignen und dürfte die Stadt gut daran thun, auf die Sicherung dieser einzig noch bleibenden Gelegenheit Bedacht zu nehmen. Das Niederlagshaus wird um einen Stock erhöht und zu Bureaux für Verwaltungszwecke eingerichtet.

Nach Erstellung der vier neuen Geleise nördlich vom Aufnahmegebäude soll dieses zu einer wirklichen Kopfstation umgebaut werden, indem mittelst Abschneidung der Hallengeleise ein grosser Stirnperron mit bis an die Sihl oder eventuell bis zur Passerelle auf dem linken Sihlufer fortgesetzten Zwischenperrons angelegt und ein Gepäckpavillon erstellt wird. Dann wird auch der Zeitpunkt gekommen sein, neue Wartsäle, Restaurationslokale etc. zu schaffen.

Von den Projekten für Überdachung der zwei neuen Seitenhallen und des Anbaues an die Centralhalle bis an oder eventuell über die Sihl, wobei die rechtsufrige Passerelle durch einen Durchlass zu ersetzen ist, wird wahrscheinlich dasjenige den Vorzug verdienen, welches jede der drei Hallen mit zwei eisernen Dachgewölben eindeckt.

Die beschriebene Bahnhofserweiterung macht die Erwerbung von ca. 500,000 m^2 (beinahe 140 Jucharten) Land nötig; das Emplacement der neuen Werkstätten erheischt weitere 130–150,000 m^2 (ca. 38 Jucharten). Unter der Voraussetzung, dass ökonomisch gebaut wird und dass die Gesellschaft im Expropriationsverfahren gegen übertriebene Ansprüche Schutz findet, werden sich die Kosten für die sämtlichen Neu- und Umbauten mit Einschluss des Grunderwerbs auf ca. 20 Millionen Franken stellen, worin die Kosten für den Bau und die Einrichtung neuer Reparaturwerkstätten im Betrage von ca. 3 Millionen Franken inbegriffen sind.

Natürlich verteilen sich diese enormen Bauten auf eine längere Reihe von Jahren, da sie selbstverständlich nur successive, nach Massgabe der sich geltend machenden Bedürfnisse, ausgeführt werden sollen; bis sie in ihrer Totalität erstellt sein werden, können 20 Jahre ins Land gehen. Es kann schon deswegen nicht anders als successive vorgegangen werden, damit die Finanzlage der Bahngesellschaft nicht neuerdings eine Erschütterung erleide.

Da eine Ausgestaltung des Bahnhofes auf der skizzierten weitsichtigen Basis die Entwicklung von Neu-Zürich mächtig fördern, die Gründung neuer gewerblicher Etablissements veranlassen, überhaupt zur Hebung von Handel und Industrie beitragen wird, so darf vorausgesetzt werden, dass die Stadt ähnlich wie es Luzern gethan hat und Basel thun wird, sich in erheblichem Masse an den Kosten beteiligen werde.

Der neue Bahnhof sollte in 30 und mehr Jahren den Bedürfnissen noch genügen, wenn einmal die Einwohnerzahl der Stadt Zürich auf 300,000 und der Transitverkehr auf das Doppelte angestiegen sein wird. Eine spätere Zeit wird sich damit helfen können, dass eine direkte Linie von Altstetten aus mit einem neuen Tunnel nach Seebach gebaut, die von Süden kommenden Güterzüge, namentlich der zur Entlastung der Hauptlinie über Hedingen instradierte Güterverkehr der Gotthardbahn mit Umgehung des Bahnhofes Zürich über diese neue Verbindungslinie und von Seebach aus ohne Berührung der bereits stark belegten Station Oerlikon gegen Winterthur und Bülach geleitet werden.

Am 22. Dezember 1894 fassten wir folgenden auf die in Rede stehende Angelegenheit bezüglichen Beschluss:

I. Die Direktion wird ermächtigt, das von der früheren Verwaltung im Dezember 1893 dem Bundesrate zur Genehmigung eingereichte Projekt, betreffend Erweiterung des äussern Hauptbahnhofes in Zürich, zurückzuziehen, in der Meinung, dass an dessen Stelle ein die Frage der Erweiterung des äussern und innern Bahnhofes im Zusammenhange lösendes Projekt auf neuer Grundlage zu treten habe.

II. Der Verwaltungsrat erklärt sich mit dem von der Direktion mit Berücksichtigung der Wünsche der Kommissionen der Generalversammlung und des Verwaltungsrates, sowie des Gutachtens der bestellten Experten neu ausgearbeiteten und vorgelegten Projekte betreffend Erweiterung des Gesamtbahnhofes Zürich grundsätzlich einverstanden und ermächtigt dieselbe, für das hiezu benötigte Terrain, soweit der Bedarf nicht schon durch die früher bereits aufgelegten Expropriationspläne gedeckt ist, unverzüglich das Expropriationsverfahren einzuleiten.

Im weiteren wird die Direktion ermächtigt, dieses Projekt dem Eisenbahndepartement einzureichen und die mit den eidgenössischen, kantonalen und städtischen Behörden notwendig werdenden Verhandlungen zu führen.

III. Die Direktion wird eingeladen, nach erfolgter Genehmigung des Projektes durch den Bundesrat dem Verwaltungsrate mit thunlichster Beförderung ein Programm für die successive Inangriffnahme und Ausführung sämtlicher für die Bahnhofserweiterung erforderlichen und durch dieselbe im weitem bedingten Arbeiten zur Genehmigung vorzulegen.

IV. Der Verwaltungsrat erklärt sich mit der Verlegung der Werkstätten ausserhalb des Hauptbahnhofes Zürich einverstanden und ladet die Direktion ein, ihm das mit Bezug auf diese Angelegenheit bis heute eingegangene und weiter eingehende Material in einer der nächsten Sitzungen mit ihrem Berichte vorzulegen.

9. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Des neuen Vertrages betreffend den Bahnhof Luzern und die Zufahrtlinie zu demselben ist schon in unserem letztjährigen Bericht, Seite 18, gedacht.

Wir genehmigten einen I. Nachtrag zum Verträge mit der S. O. B. vom 13. Juli 1891 betreffend Erweiterung und Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz), wodurch die Grenzen des Gemeinschaftsgebietes etwas verschoben und die von beiden Gesellschaften auf gewisse Teile des Gemeinschaftsbahnhofes aufgewendeten Kosten festgestellt worden sind.

Wir ratificierten einen I. Nachtrag zum Vertrag mit den V. S. B. vom 16. Juli 1886 betreffend die Regelung der gegenseitigen Beziehungen im Güter- und Viehverkehr mit Österreich-Ungarn und weiter, enthaltend die durch Eröffnung neuer Linien notwendig gewordenen Ergänzungen zum Hauptvertrage.

10. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Im Anfang des Berichtsjahres fanden vertrauliche Besprechungen zwischen der hierseitigen Direktion und derjenigen der Schweiz. Südostbahn über die Frage der Erwerbung der letztern statt. Sie waren so weit gediehen, dass eine Kommission bestellt wurde, welche die zu erwartenden bezüglichen Vorlagen der Direktion hätte begutachten sollen und mit welcher die Direktion schon während der Verhandlungen Fühlung hätte suchen können. Da nun aber schon in der Sitzung des Verwaltungsrates, in der diese Kommission gewählt wurde, das Projekt auf entschiedenen Widerstand stiess, wurde die Sache nicht weiter verfolgt und trat die Kommission niemals in Funktion. Es ist auch klar, dass die N. O. B., wenn sie eine Linie von Thalweil über Horgen nach Zug baut, welche eine Maximalsteigung von nur 12 ‰ hat, sie nicht noch eine Linie zu erwerben braucht, welche mit 50 ‰ Steigung von Pfäffikon über Rothenthurm nach Goldau führt, und dass, wenn die Südostbahn in den Besitz der N. O. B. übergegangen wäre, sofort eine Menge von Begehren an letztere herangetreten wären, die das von ersterer zu erwartende Defizit um grosse Summen vermehrt hätten.

Betreffend die Frage einer Beteiligung der N. O. B. am Bau und Betrieb einer Wynenthalbahn erlauben wir uns, auf den Bericht der Direktion (S. 4 u. f.) zu verweisen. Wir sehen dem Urteil in dem vom Regierungsrat des Kantons Aargau angestrebten Prozesse mit aller Ruhe entgegen, da die Konzession für die genannte Bahn längst erloschen ist (Eisenbahnaktensammlung, neue Folge, Bd. IX, S. 68), also die Grundbedingung für eine Gutheissung der Klage fehlt.

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

Zürich, den 12. Juni 1895.

Namens des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Guyer-Zeller.

Der Sekretär:

Dr. Hürlimann.

Auszug aus den Protokollen
der
im Jahr 1894 abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre
der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.



Ausserordentliche Generalversammlung vom 20. April 1894.

Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 94,882 Aktien.

Im Verlaufe der Versammlung: 95,389 „

I.

Das Präsidium teilt mit, dass das Handelsgericht des Kantons Zürich durch Beschluss vom 8. Dezember 1893 aus formellen Gründen es abgelehnt habe, den vom Verwaltungsrate gegen die Generalversammlung behufs Aufhebung ihres Beschlusses vom 30. Juni 1893 betreffend Vorlegung von Plänen für den Bahnhof Zürich angehobenen Prozess zu behandeln, sowie dass und warum der Verwaltungsrat von einer Weiterführung des Prozesses Umgang zu nehmen beschlossen habe.

II.

Es wird am Protokoll davon Vormerk genommen, dass Herr Guyer-Zeller seine in der Generalversammlung vom 30. Juni vorigen Jahres gestellte Motion betreffend Limitierung des Erneuerungsfonds der Nordostbahn zurückgezogen habe.

III.

Herr Guyer-Zeller hat seiner in der Generalversammlung vom 16. November 1893 gestellten Motion betreffend Vorlage von Plänen für den Bahnhof Zürich in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 17. März abhin folgende veränderte Fassung gegeben:

„1. Der Verwaltungsrat wird neuerdings eingeladen, die Pläne über die mit der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich und mit der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs zusammenhängenden baulichen Anlagen und Veränderungen im Personen- und Güterbahnhofe Zürich der Generalversammlung zur Genehmigung zu unterbreiten.

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

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

„Die Kommission ist weiter befugt, unter Zuziehung der erwähnten Experten ein selbständiges Projekt für den Ausbau des Güter- und Personenbahnhofes Zürich auszuarbeiten und dasselbe, begleitet von dem Gutachten der Verwaltungsbehörden, der Generalversammlung zur Genehmigung zu unterbreiten.“

Der Verwaltungsrat giebt mit Vorlage vom 29. vor. Mts. sein Gutachten in ablehnendem Sinne ab.

Mit 70,003 gegen 22,965 Stimmen wird die Motion des Herrn Guyer-Zeller angenommen.

Der Herr Vorsitzende eröffnet der Versammlung im Auftrage des Verwaltungsrates, dass sich letzterer seine Stellungnahme gegenüber diesem Beschlusse einstweilen vorbehalte und inzwischen gewärtige, ob nicht innert nützlicher Frist von anderer Seite Vorkehren zu dessen Aufhebung getroffen werden.

IV.

Die in Ziffer 2 des vorbezeichneten Beschlusses vorgesehene Kommission wird bestellt aus den Herren:

Ingenieur Brack in Zürich,
Architekt Gros „ „ und
Guyer-Zeller „ „

V.

Mit Rücksicht darauf, dass die in der Generalversammlung vom 16. November 1893 für die Frage der Aufnahme eines neuen Anleihens bestellte Kommission noch nicht mit bestimmten Anträgen hervorgetreten ist, eine weitere Verschiebung der Schlussnahme über die Angelegenheit aber die Interessen der Gesellschaft nachteilig beeinflussen könnte, legt der Verwaltungsrat der Generalversammlung seinen unterm 2. November vor. Js. gestellten Antrag nochmals vor; derselbe lautet:

„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 Pfandrechtes 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 folgenden Gegenantrag:

„Die Generalversammlung
beschliesst:

„1. Der Verwaltungsrat wird beauftragt, für den Fall, als nicht von anderer Seite noch günstigere Bedingungen erhältlich sind, die Offerte des von Herrn Guyer-Zeller vertretenen Bankkonsortiums anzunehmen, welche lautet:

„„Unterzeichneter, namens einer Gruppe von schweizerischen, deutschen und französischen Banken, übernimmt der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft gegenüber die Garantie für die Emission eines „Anleihens von zehn Millionen Franken, welche unter folgenden Bedingungen zu geschehen hat:

„„Das Anleihen wird in Titeln von 500 und 1000 Fr. ausgegeben, welche mit dem vom Bundesrate „unterm 8. November 1878 bewilligten Pfandrecht versehen, gegen halbjährliche Coupons zu $3\frac{1}{2}$ 0/0 per annum „verzinslich, 10 Jahre lang unauflösbar sind, nachher auf halbjährliche Kündigung hin von der Bahngesellschaft nach ihrem Ermessen zurückbezahlt werden können und innerhalb dreissig Jahren vom Datum „der Ausgabe an zurückbezahlt werden müssen.

„„Die Übernahme geschieht zum Kurse von $98\frac{1}{4}$ 0/0 im Minimum.

„Die Einzahlung hat in folgender Weise zu geschehen:

50 0/0 bis Ende Juni und

50 0/0 im IV. Quartal a. c.

„nach vorausgegangener einmonatlicher Einzahlungsaufforderung.

„Als Kautions hat das Konsortium bis Mitte Mai 5 0/0 des Anleiheens einzuzahlen, welche à 3 1/2 0/0, wie überhaupt weitere Abschlagszahlungen zum gleichen Satze zu verzinsen sind.

„Das Anleihen wird auf Rechnung des Konsortiums zum Kurse von 99 0/0 öffentlich zur Subskription „aufgelegt; die Kosten der Titel und Insertionen fallen zu Lasten der Gesellschaft.

„Für den Fall, als von anderer Seite eine günstigere Offerte als 98 1/4 0/0 gemacht würde, so hat der „Verwaltungsrat die heute offerierende Gruppe hievon zu benachrichtigen, und steht es derselben frei, zu den „nämlichen Bedingungen mindestens fünf Millionen zu übernehmen.

„Diejenige Quote der zehn Millionen Franken, welche bei der öffentlichen Auflage allfällig nicht „gezeichnet würde, hat das Konsortium zu 98 1/4 0/0 zu übernehmen und auf die oben bezeichneten Termine „einzubezahlen.

„Zürich, den 20. April 1894.

„sig. Guyer-Zeller.“

„2. Der Verwaltungsrat wird eingeladen, die für die Durchführung der Operation nötigen weitem „Anordnungen zu treffen und das Anleihen zur Subskription im Monat Mai aufzulegen.

„3. Der Verwaltungsrat wird ferner beauftragt, nach dem in der Offerte bezeichneten Type für 20,512,500 Fr. „Titel anfertigen zu lassen, wovon 10,512,500 im Archiv bis auf weiteres zu verbleiben haben.

„4. Über die Emission von 10,512,500 Franken wird die ordentliche Generalversammlung des Jahres 1895 „Beschluss fassen.“

Auf die Aufforderung, entweder die hinter ihm stehenden Banken zu nennen oder die persönliche Haftung für die Verpflichtungen des Bankkonsortiums zu übernehmen, erklärt Herr Guyer, dass er persönlich die Garantie des Anleiheens im Sinne der Offerte übernehme.

Davon ausgehend, dass ein Gegenstand von der Wichtigkeit und Schwierigkeit des vorliegenden vorerst reiflich geprüft werden müsse, dass die Erteilung eines Auftrages zur Annahme einer Offerte einen Vertragsschluss involviere, nach § 18, Ziffer 8 und § 34, Ziffer 10 der Statuten aber die Generalversammlung keine Anleiheensverträge abzuschliessen, sondern nur Vollmacht zum Abschluss solcher zu geben berufen sei, und dass ein Antrag auf Erteilung eines Auftrages zu einem Vertragsabschluss nicht auf der Tagesordnung erscheine, über denselben also heute nicht abgestimmt werden dürfe, wird von mehreren Seiten vorgeschlagen, in Disp. 1 des Antrages Guyer das Wort „beauftragt“ zu ersetzen durch „ermächtigt“.

Herr Guyer verlangt aber Abstimmung über seinen Antrag.

Nach einer längern Diskussion über die Fragen, ob der Antrag Guyer statutenwidrig sei oder nicht, ob heute eine Abstimmung über denselben zulässig sei und ob über diese Vorfrage der Präsident der Generalversammlung oder diese selbst zu entscheiden habe, wird mit Rücksicht auf den Umstand, dass den Aktionären die Anfechtung eines sachbezüglichen statutenwidrigen Beschlusses der Generalversammlung bei den Gerichten vorbehalten bleibt und schon heute eine solche Anfechtung in Aussicht gestellt worden ist, die Einsprache gegen die Zulassung des Antrages Guyer von keiner Seite aufrecht erhalten und sodann die Abstimmung in der Weise vorgenommen, dass die Anträge des Verwaltungsrates und des Herrn Guyer einander gegenübergestellt werden.

Auf jenen vereinigen sich 21,318, auf diesen 55,684 Stimmen.

Obiger Antrag des Herrn Guyer-Zeller ist also zum Beschlusse erhoben.

B.

Ordentliche Generalversammlung vom 27. Juni 1894.

Vertreten:

Bei Eröffnung der Versammlung: 126,432 Aktien.
Im Verlaufe der Versammlung: 132,861 „

I.

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

beschliesst:

- „1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1893 wird die Genehmigung
„und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.“
„2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1893 werden unter Verdankung
„abgenommen.“

II.

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

stellt fest und erklärt:

„Dass die 10,000 neuen Stammaktien von Fr. 500, deren Emission in der Generalversammlung vom
„29. Juni 1892 beschlossen worden ist, vollständig einbezahlt sind.“

III.

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

beschliesst:

„Der Reinertrag des Jahres 1893 im Betrage von Fr. 4,923,141. 37 Cts. wird in folgender Weise verwendet:

- | | |
|---|------------------|
| 1. „Ausrichtung einer Dividende von 5,6 0/0 = Fr. 28. — per Aktie an die
„52,000 Prioritätsaktien und an die dividendenberechtigten 98,000 Stammaktien | „ 4,200,000. — „ |
| 2. „Vortrag auf neue Rechnung | „ 723,141. 37 „ |

Fr. 4,923,141. 37 Cts.

IV.

Nachdem die Versammlung mit 69,158 gegen 58,415 Stimmen beschlossen hat, in Abweichung von dem
Antrag des Verwaltungsrates zunächst die statutarischen Wahlen vorzunehmen, und den Antrag des Herrn Guyer-
Zeller auf Abberufung eines Teiles der Direktion und des Verwaltungsrates erst nachher zu behandeln, werden in
einem Listenskrutinium folgende Wahlen getroffen:

A. Direktion.

- Herr *Dr. Hürlimann, Sekretär des Verwaltungsrates der Nordostbahn in Zürich (*neu*).
„ *Ernst Vogel, Prokurist beim Zürcher Bankverein, von Schaffhausen, in Zürich (*neu*).
„ Ph. Birchmeier, Betriebschef der Nordostbahn, von Würenlingen, in Zürich (*neu*).

B. Verwaltungsrat.

- Herr Oberst Th. Ammann, Ingenieur, von Tägerweilen (Thurgau).
„ Nationalrat Hans Pestalozzi, Stadtpräsident, in Zürich.
„ Emil Isler, Ständerat, in Aarau.
„ *Professor Dr. G. Vogt, von Erlach, in Zürich (*neu*).
„ C. A. Keller, Präsident der Tössthalbahngesellschaft, in Winterthur (*neu*).
„ Regierungsrat Dr. Joos, in Schaffhausen (*neu*).
„ J. M. Bickel, Fabrikant, von Oberleimbach (Zürich), in Wildeggen (*neu*).
„ *a. Nationalrat Heitz, von Zürich und Stein, in Münchweilen (*neu*).
„ **Heinrich Däniker, Direktor der Zürcher Depositenbank, von und in Zürich (*neu*).
„ *Emanuel Isler, Fabrikant, in Wohlen (*neu*).
„ Hugo Sax, Bankdirektor, von Schaffhausen, in Zürich (*neu*).
„ Lucian Brunner, in Wien (*neu*).
Eine Wahl ist nicht zu stande gekommen.

C. Präsident des Verwaltungsrates.

- Herr A. Guyer-Zeller in Zürich (*neu*).

D. Revisionskommission.

- Herr *Dr. Ed. Arbenz, Direktor der Zürcher Kantonalbank, in Zürich.
„ Oberst von Hegner, Schloss Eppishausen bei Erlen (Thurgau).
„ Fr. Bonna, Banquier, in Genf.
„ *Hermann Walter, Banquier, in Berlin (*neu*).
„ *J. Rudolf, Direktor des Zürcher Bankvereins, in Zürich (*neu*).

Die Herren Dr. Hürlimann und Ernst Vogel lehnen die Wahl in die Direktion, und Herr Dr. Ed. Arbenz diejenige in die Revisionskommission ab.

Auf den von Herrn J. Ryf ausgesprochenen Wunsch, dass die bisherigen Mitglieder der Direktion die Geschäfte weiterführen, bis die auf Anfechtung der heutigen Beschlüsse resp. Wahlen gerichtete Klage, welche die Minderheit erheben werde, erledigt sei, erklärt Herr Präsident Dr. E. Escher, dass die jetzigen Direktoren einem solchen Wunsche nur entsprechen könnten, wenn sie von kompetenter Seite ein bezügliches Mandat erhalten würden, andernfalls aber ihre Funktionen mit dem 30. Juni einstellen werden.

Das Präsidium konstatiert, dass die Amtsdauer der nicht wieder gewählten Mitglieder der Direktion am 30. Juni ablaufe und dass dieselben immerhin bis zu diesem Zeitpunkt fortfunktionieren werden.

V.

Gegenüber einem Antrag, die Verhandlungen morgen fortzusetzen, erklärt der Herr Vorsitzende, dass es sich um eine neue Generalversammlung handle, für deren Einberufung § 13 der Gesellschaftsstatuten massgebend sei, und dass er auf nächsten Samstag eine Sitzung des Verwaltungsrates anordnen werde, um möglichst bald eine neue Generalversammlung zu veranstalten.

Die Generalversammlung stimmt den Anschauungen des Präsidiums bei.

* Hat die Wahl abgelehnt. — ** Ist am 19. Juli in die Direktion gewählt worden.

C.

Generalversammlung vom 19. Juli 1894.

Vertreten sind :

Bei Eröffnung der Versammlung : 131,577 Aktien.

Im Verlaufe derselben : 133,007 „

I.

Herr Direktor Julius Frölich hat sein unterm 28. vorigen Monats eingereichtes Gesuch um Entlassung von der Stelle eines Mitgliedes der Direktion mit Schreiben vom 14. dies zurückgezogen.

Damit fällt dieses Traktandum aus der Tagesordnung weg.

II.

Die infolge Ablehnung der Wahl in die Direktion seitens der Herren Dr. Hürlimann und Ernst Vogel, der Wahl in den Verwaltungsrat seitens der Herren a. Nationalrat Heitz, Emanuel Isler und Professor Dr. J. Vogt, der Wahl in die Revisionskommission seitens der Herren Bankdirektor Dr. Ed. Arbenz und Bankdirektor Rudolf und infolge der Resultatlosigkeit einer Ersatzwahl in den Verwaltungsrat für den verstorbenen Herrn C. Jenny vakanten Stellen werden in folgender Weise besetzt :

A. Direktion.

Ein zürcherisches Mitglied :

Herr Ingenieur Heinrich Brack in Zürich.

Ein schaffhausensches Mitglied :

Herr Ingenieur Mezger, Adjunkt des Betriebsoberingenieurs der Nordostbahn, in Zürich.

B. Verwaltungsrat.

Ein thurgauisches Mitglied :

Herr Gerichtspräsident Dr. Hug in Kreuzlingen.

Ein aargauisches Mitglied :

Herr Ständerat Kellersberger in Baden.

Zwei freizuwählende Mitglieder :

Herr Landammann Weber in Zug.

„ Karl Schwartz, vom Hause Robert Warschauer und Comp., in Berlin.

C. Revisionskommission.

Herr Advokat Hauser in St. Gallen.

„ Advokat Freuler in Schaffhausen.

III.

Herr Guyer-Zeller hat unterm 2. vorigen Monats den Antrag gestellt, sämtliche Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrates, soweit ihre Amtsdauer nicht ohnehin mit dem Monat Juni ablaufe, mit Ausnahme der Herren Direktor Frölich, Regierungsrat J. E. Grob, Regierungsrat Dr. Fahrländer, A. Guyer-Zeller, Direktor L. Hahn und P. Reinhart-Sulzer abzuberaufen.

Von diesem Antrag werden betroffen:

Direktion:

Ein zürcherisches Mitglied: Herr C. Arbenz.

Verwaltungsrat.

Drei zürcherische Mitglieder: Herr Huber-Werdmüller, Oberst, in Zürich.
„ Cramer-von Wyss, Bezirksrat, in Zürich.
„ E. Streuli-Hüni, Seidenfabrikant, in Zürich.
Zwei thurgauische Mitglieder: Herr Dr. Bachmann, Nationalrat, in Frauenfeld.
„ G. Leumann-Sulzer, Ständerat, in Bürglen.
Zwei schaffhausensche Mitglieder: Herr Moser-Ott, Regierungsrat, in Schaffhausen.
„ Herr Eugen Ziegler, Rechtsanwalt, in Schaffhausen.
Ein aargauisches Mitglied: Herr Emil Laué, Partikulier, in Wildegg.

Die Abstimmung ergibt die Abberufung sämtlicher eben aufgeführten Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrates und deren Ersetzung durch folgende Herren:

A. Direktion.

Als zürcherisches Mitglied:

Herr Heinrich Däniker, Direktor der Zürcher Depositenbank in Zürich.

B. Verwaltungsrat:

Als zürcherische Mitglieder:

Herr Fürsprech Dr. Hirzel in Meilen.
„ Artilleriehauptmann Studer in Bendlikon.
„ Jakob Müller-Staub in Zürich.

Als thurgauische Mitglieder:

Herr*Dr. Hanimann-Fehr in Zürich.
„ E. Kollbrunner, Chef des kantonalen statistischen Bureau in Zürich.

Als schaffhausensche Mitglieder:

Herr*Max Wildberger, Kaufmann in Schaffhausen.
„ Ingenieur A. Uehlinger in Schaffhausen.

Als aargauisches Mitglied:

Herr Karl Günther in Rheinfelden.

* Hat abgelehnt.



Inhalt des Beilagenbandes.

1. Fünfundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnungen über die Unternehmung der Bötzbahn für das Jahr 1894, einschliesslich der Linie Koblenz-Stein.
2. Dreiundzwanzigster Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1894.
3. Zwanzigster Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1894.

