

# **Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1900**

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **48 (1900)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730512>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

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

## **Haftungsausschluss**

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

Bericht des Verwaltungsrates

der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

an die

Generalversammlung der Aktionäre

über

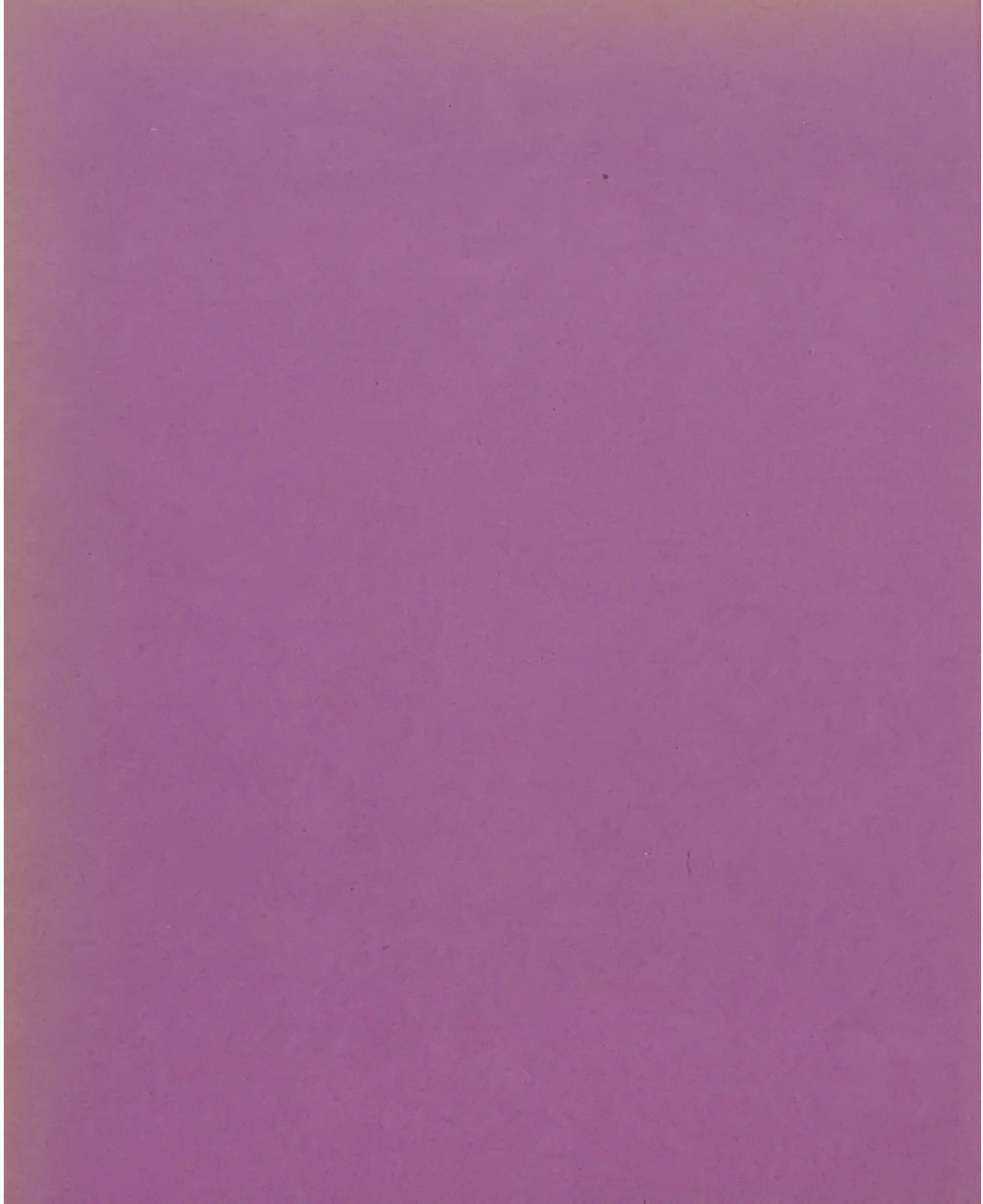
seine Geschäftsführung im Jahre 1900.



ZÜRICH.

Art. Institut Orell Füssli

1901.



## An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

### Tit.!

Nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1900 Bericht zu erstatten. Wir fügen zugleich eine Übersicht der von Ihnen im gleichen Zeitraum gepflogenen Verhandlungen bei.

### I. Bestand des Verwaltungsrates, der Direktion und der Revisionskommission.

In Ihrer ordentlichen Generalversammlung vom 23. Juni 1900 hatten Sie Ersatzwahlen in den Verwaltungsrat zu treffen für Herrn Major *Günther* in Rheinfelden, dessen Tod wir schon im letztjährigen Bericht gemeldet haben, für Herrn Bankdirektor *Hugo Sax* in Zürich, welcher auf den Zeitpunkt der ordentlichen Generalversammlung von 1900 seinen Austritt erklärt hatte, und für Herrn *Hermann Freuler*, Advokat in Schaffhausen, der in die Revisionskommission zurückversetzt zu werden wünschte und daher eine Wiederwahl ablehnte.

An ihre Stelle wurden gewählt die Herren Dr. *Jul. Frey* in Zürich, Direktor der Schweiz. Kreditanstalt, *E. Streuli-Hüni*, Seidenfabrikant in Zürich, und *Gustav Biermann*, Delegierter des Verwaltungsrates des Schweizer. Bankvereins in Basel. (Siehe Anhang, Seite 12 und 13).

In der gleichen Generalversammlung unterlagen ferner statutengemäss 3 zürcherische, 1 aargauisches, 2 thurgauische, 1 schaffhausen'sches und 6 freigewählte Mitglieder, sowie der Präsident und Vizepräsident des Verwaltungsrates der Erneuerungswahl. Dieselbe fiel durchweg im Sinne der Bestätigung der bisherigen Funktionäre aus.

In der Revisionskommission ersetzten Sie Herrn Bankdirektor *H. Schulthess*, welcher wegen Wegzugs ins Ausland eine Wiederwahl abgelehnt hatte, durch Herrn *Hermann Freuler*, Advokat in Schaffhausen. Die übrigen in Austritt kommenden Mitglieder wurden wiedergewählt.

Am 8. Oktober 1900 verstarb Herr Ingenieur *Fr. Looser*, der im Juni 1899 in die Revisionskommission gewählt worden war und welcher in dieser Stellung den ihn begleitenden Ruf grosser Sachkunde und Gewissenhaftigkeit vollauf gerechtfertigt hat.

Mit dem 30. Juni 1900 lief die Amtsdauer des thurgauischen und eines zürcherischen Mitgliedes der Direktion, sowie ihres Präsidenten und Vizepräsidenten ab. Es wurden von uns Herr *Julius Frölich* von Fischeningen und Herr *H. Däniker* von Zürich als Mitglieder auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren, und die Herren *Phil. Birchmeier* und *Julius Frölich* als Präsident und Vizepräsident der Direktion auf neue zwei Jahre bestätigt.

Herr Direktor *H. Brack* nahm im Februar 1901 seinen Austritt aus dem Dienste der Nordostbahn. Da die Direktion erklärte, mit 4 Mitgliedern auskommen zu können, und eine neue Geschäftsverteilung vorlegte, nach welcher die bisher von Herrn Brack als Vorsteher des V. Departements besorgten Geschäfte vom I., II. und IV. Departement übernommen wurden, da ferner der Vorschrift der Statuten (§ 20, drittletzter Absatz), dass je ein Bürger der Kantone Zürich, Thurgau und Schaffhausen Mitglied der Direktion sein soll, bei der gegenwärtigen Zusammensetzung der letztern Genüge geleistet ist, beschlossen wir, zur Zeit von der Wiederbesetzung der vakant gewordenen fünften Stelle der Direktion Umgang zu nehmen.

## 2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

Wir hielten im Berichtsjahre 4 Sitzungen ab, in welchen wir 35 Geschäfte erledigten.

Ferner fanden statt:

- 2 Sitzungen der Betriebskommission,
- 2       "       "   Finanzkommission,
- 3       "       "   Rechtskommission,
- 4       "       "   Protokollbereinigungskommission,
- 3       "       "   von Spezialkommissionen,
- 2       "       "   der Kommission für Ausrichtung von Stipendien und Unterstützungen.

## 3. Organisation der Verwaltung. Gehalte und Entschädigungen.

### A. Verwaltungsrat.

Die Genehmigung und Inkraftsetzung des Reglementes für den Verwaltungsrat vom 3. Juni 1899 erfolgte erst im Anfang des Berichtsjahres und muss daher der Chronologie halber im vorliegenden Berichte erwähnt werden, obschon der Gegenstand schon in unserem letztjährigen Berichte behandelt ist.

Im April 1900 bestellten wir die im Reglement vorgesehenen ständigen Kommissionen neu, mit Amtsdauer bis Ende Juni 1902.

### B. Übrige Verwaltung.

Die Kommission zur Gewährung von Stipendien und Unterstützungen versammelte sich im Berichtsjahre zweimal. Nach den Grundsätzen, welche sie im Jahr 1899 festgestellt und zur Anwendung gebracht hatte (s. unsern Geschäftsbericht pro 1899, Seite 4), bewilligte sie weitem 5 invalid gewordenen Arbeitern, auf je 4 Jahre verteilt, Unterstützungen im Gesamtbetrage von 9680 Fr., und in Berücksichtigung der besonderen Umstände des Falls der Witwe eines nach Anbringung des Unterstützungsgesuches verstorbenen langjährigen Angestellten eine einmalige Unterstützung von Fr. 600.—.

Einer der Unterstützten war im Jahre 1899 und drei sind im Jahre 1900 gestorben.

In Gemässheit von § 30 Ziff. 11 der Gesellschaftsstatuten hatten wir Gehaltserhöhungen für zehn höhere Angestellte und drei von der Direktion getroffene Wahlen zu bestätigen.

## 4. Rechnungswesen.

In der Jahresrechnung der Nordostbahn pro 1899 hatte die Direktion aus dem Betriebsertrag eine Summe von 1,200,000 Fr. der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung zugewendet. Es war dies in vorsorglicher Weise mit Rücksicht auf die Pendenz des Prozesses mit dem

Bunde über die Höhe der Einlagen in den Erneuerungsfond geschehen, um für den Fall, dass die Nordostbahn zu einer nachträglichen Ergänzung dieser Einlagen verhalten werden sollte, bereits über eine zum Ausgleich verwendbare Summe verfügen zu können. In unserm Schoosse wurde diese Einlage angefochten und im Zusammenhang mit der Frage betreffend die Höhe der für 1899 auszuschüttenden Dividende (ob 25 oder 28 Fr. per Aktie), beantragt, dieselbe um 480,000 Fr. zu kürzen. Dieser Antrag unterlag jedoch gegenüber demjenigen der Direktion.

In Ihrer Generalversammlung vom 23. Juni 1900 wurde der nämliche Gegenantrag wie im Verwaltungsrat gestellt, jedoch ebenfalls abgelehnt. Überhaupt wurden die Jahresrechnungen und die Geschäftsberichte pro 1899 insgesamt abgenommen.

Unsere Finanzkommission hat am 19. Mai und 21. September 1900 eine Revision verschiedener Kassa- und Wertschriftenbestände vorgenommen und alles in bester Ordnung gefunden.

Nach Massgabe der mit der Centralbahn über die Abnahme der Jahresrechnungen der Gemeinschaftsbahnen bestehenden Vereinbarungen genehmigten wir an unserm Orte die das Jahr 1899 umfassenden Rechnungen der Bötzberrgbahn und die Jahresrechnungen der Aargauischen Südbahn pro 1898.

Der von uns aufgestellte Voranschlag der Betriebsrechnung der Nordostbahn pro 1900 war, wie nunmehr die Rechnung zeigt, namentlich mit Bezug auf die Einnahmen aus dem Gütertransport etwas zu hoch, und mit Bezug auf die Ausgaben für Materialverbrauch der Lokomotiven ziemlich stark zu tief gegriffen. Die enorme Steigerung der Kohlenpreise hatte sich zur Zeit der Budgetierung noch nicht in vollem Umfange voraussehen lassen, und ein früherer Beschluss des Verwaltungsrates, dass künftig die Deckung des Kohlenbedarfs halbjährlich zu geschehen habe, hat diesmal zum Schaden unserer Unternehmung ausgeschlagen.

Wir lassen nach alter Übung eine Übersicht der Differenzen zwischen Voranschlag und nachheriger Rechnung folgen :

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1900.	Die Rechnung ergibt $\pm$ als der Voranschlag in Aussicht nahm:							
	Fr.		Fr.		Fr.		o/o d. Budget-satzes	
							+	-
<b>Einnahmen.</b>								
I. Ertrag des Personentransportes . . . . .	+	388,311	40					3.38
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes . . . . .	÷	102,621	75					0.65
III. Verschiedene Einnahmen . . . . .				+	285,689	65		1.05
				+	211,484	28		16.39
							+	1.75
					497,173	93		
<b>Ausgaben.</b>								
I. Allgemeine Verwaltung:								
A. Personal . . . . .	+	3,006	77					0.46
B. Sonstige Ausgaben . . . . .	+	117	10					0.12
				+	3,123	87		0.42
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:								
A. Personal . . . . .	÷	8,748	92					0.61
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:								
a) Unterhalt der Bahnanlagen . . . . .	÷	174,449	80					14.86
b) Erneuerung des Oberbaues . . . . .	÷	135,148	65					27.63
C. Sonstige Ausgaben . . . . .	÷	15,796	92					15.53
				÷	334,144	29		10.44
III. Expeditions- und Zugsdienst:								
A. Personal . . . . .	÷	18,164	93					0.33
B. Sonstige Ausgaben . . . . .	+	13,028	86					1.90
				÷	5,136	07		0.08
IV. Fahrdienst:								
A. Personal . . . . .	÷	1,295	22					0.06
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen . . . . .	+	614,647	75					21.54
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:								
a) Unterhalt . . . . .	÷	16,674	54					1.03
b) Erneuerung . . . . .	+	18,879	65					13.33
D. Sonstige Ausgaben . . . . .	+	17,583	53					46.35
				+	633,141	17		9.35
V. Verschiedene Ausgaben:								
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse) . . . . .	÷	11,135	98					0.77
B. Verlust an Hilfsgeschäften . . . . .		—	—					—
C. Sonstige Ausgaben . . . . .	+	35,799	09					4.19
				+	24,663	11		1.03
<b>Total der Ausgaben . . . . .</b>				+	321,647	79		1.67
Hievon ab: Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzbahn einschliessl. Koblenz-Stein . . . . .	÷			÷	12,198	98		0.49
<b>Netto-Ausgaben . . . . .</b>							+	2.00
					333,846	77		
<b>Überschuss der Betriebseinnahmen . . . . .</b>							+	1.39
					163,327	16		

## 5. Verwendung des Reinertrages von 1899.

Mit Einschluss des Übertrages von 1898 belief sich der Reinertrag des Jahres 1899 auf Fr. 4,120,536. 25.

Gemäss dem Antrag der Direktion schlugen wir Ihnen folgende Verwendung desselben vor:

Ausrichtung einer Dividende von 5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> = 25 Fr. per Aktie an sämtliche 160,000 Prioritäts- und Stammaktien . . . . .	Fr. 4,000,000. —
Vortrag auf neue Rechnung . . . . .	„ 120,536. 25
	<u>Fr. 4,120,536. 25</u>

Unter Ablehnung des oben (S. 3) erwähnten Gegenantrages haben Sie diesem Vorschlag zugestimmt. (S. Anhang, S. 12.)

## 6. Betrieb.

Die Direktion hat schon im letzten Geschäftsbericht (S. 37) Mitteilungen gemacht über eine neue Schnellzugsverbindung (München-)Romanshorn-Zürich(-Mailand) und vice-versa, welche sie im Hinblick auf die Wahrscheinlichkeit, dass anlässlich der Centenarfeier von 1900 der Reisendenverkehr nach Italien sich sehr bedeutend vermehren werde, und ermutigt durch die guten Resultate der neuen Stuttgarter Schnellzüge via Schaffhausen angeregt und mit unserer Ermächtigung auf 1. Mai 1900 eingeführt hat.

Während in den letzten Jahren auf den Hauptlinien der Nordostbahn die internationalen und Schnellzüge stark vermehrt worden sind, hat die Ausbildung des Vorortverkehrs nicht gleichen Schritt gehalten und sind infolge dessen in und um Zürich verschiedene Strassenbahnen gebaut oder projektiert worden, welche der Nordostbahn nicht unerheblichen Eintrag thun oder zu thun drohen. Mit Rücksicht hierauf und veranlasst durch den Umstand, dass durch die Umgestaltung des Bahnhofes Zürich, hauptsächlich durch die Erstellung der Ablaufberge zwei Rangiermaschinen überzählig geworden, gedachte unsere Direktion (vergl. ihren Bericht pro 1900, S. 7) mit der schon seit Jahren ventilierten Ausführung von (mit Dampf getriebenen) Tramzügen von und nach Zürich einen Versuch zu machen. Da trat die eigentümliche Erscheinung zu Tage, dass gegen die Vermehrung der Fahrgelegenheiten im Limmatthal von mehreren Gemeindevorständen und der Kantonsregierung Einsprache erhoben wurde. Das Hauptmotiv dieses Schrittes war die Befürchtung, dass durch solche Tramzüge der kürzlich eröffneten elektrischen Strassenbahn Zürich-Dietikon eine ruinöse Konkurrenz geschaffen werde. Längere Verhandlungen über die vorgenannte Einsprache führten schliesslich das Resultat herbei, dass die von der Nordostbahn im Limmatthal zu führenden Tramzüge auf 6 Hin- und Rückfahrten (statt der ursprünglich projektierten 8) reduziert und dafür auf andern Strecken einige Züge mehr eingelegt wurden.

Bei Behandlung der vorerwähnten Angelegenheit luden wir die Direktion gleichzeitig ein, ihre Untersuchungen über die Frage fortzusetzen, ob nicht für den Naheverkehr auf einzelnen Bahnstrecken Motorwagen eingeführt werden könnten. Die Direktion hat nicht gesäumt, ihre diesfälligen Studien zu vervollständigen. An Ort und Stelle wurde Einsicht genommen von dem Accumulator-Wagen auf der Strecke Friedrichshafen-Ravensburg, von dem Daimler'schen Benzin-Motorwagen neueren Systems, wie er auf der Strecke Sigmaringen-Herbertingen-



Riedlingen, und vom Serpollet-Dampfwagen, wie er auf der Strecke Tübingen-Reutlingen-Metzingen im Betrieb ist. Man ist zu dem Schlusse gekommen, dass auf Strecken, wo ein gewisser Personenverkehr vorhanden ist, jedoch nicht in genügendem Masse, um neue Normalzüge mit dem gewöhnlichen kostspieligen Lokomotivbetrieb einzulegen, die Verwendung solcher Motorwagen vorteilhaft wäre und sich auch für den Tramwaydienst, von dem soeben die Rede war, auf den in Aussicht genommenen und eventuell noch weiter einzubeziehenden Strecken eignen würde. Bevor sie sich über die Anschaffung eines Motorwagens des einen oder andern Systems schlüssig machte, hat die Direktion das Eisenbahndepartement angefragt, wie sich dasselbe prinzipiell zu der Frage des Motorenbetriebs stellen würde. Das Departement erklärte sich einverstanden, dass im wesentlichen unter den von der Nordostbahn vorgeschlagenen Modalitäten auf Nebenlinien Versuche mit solchen Motorwagen angestellt werden.

Die Deckung des Kohlenbedarfs für den Rest des Jahres 1900 und für das Jahr 1901 musste sich unter aussergewöhnlichen Umständen vollziehen. Fürs erste stiegen die Preise im Laufe des Sommers 1900 enorm; sodann hatte man Mühe, die nötigen Quantitäten überhaupt zu bekommen und war das Submissionsverfahren beinahe ganz illusorisch geworden; sowohl im Frühjahr als im Herbst 1900 liefen wenige Angebote ein und liessen sich die Offerenten nur ganz kurze Zeit bei ihren Angeboten behaften, so dass die Direktion in den Fall kam, definitiv abzuschliessen, ohne unsere Genehmigung vorzubehalten. Unter den gegebenen Umständen mussten wir die Gründe, von denen sie sich hiebei hat leiten lassen, als triftig anerkennen, immerhin ohne Präjudiz für spätere Fälle.

Für den oben bezeichneten Zeitraum wurden in 15 Posten bestellt:

	Saarkohlen	Ruhrkohlen	Ruhr-Briquettes	Belgische Briquettes	Zusammen	Kostenpreis, verzollt franko Basel
	t	t	t	t	t	Fr.
Frühjahr 1900	—	15,000	9,000	9,000	33,000	1,333,040.—
Herbst 1900	12,000	33,000	22,500	39,000	106,500	3,692,087.50

Auch mit englischen Kohlen wurde ein Versuch gemacht. Derselbe bewies, dass die Nordostbahn sich nötigenfalls mit solchen behelfen könnte; sie kämen jedoch teurer als die deutschen Kohlen zu stehen.

## 7. Bauwesen.

Das von der Direktion vorgelegte Baubudget pro 1900 nahm auf den Hauptrubriken folgende Ausgaben in Aussicht:

### A. Baukonto der Nordostbahn.

#### I. Bahnanlagen und feste Einrichtungen.

a) Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen . . . . .	Fr.	749,900
b) Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit in Ausführung bundesrätlicher Anordnungen . . . . .	„	445,400
c) Verschiedene Ergänzungsbauten . . . . .	„	202,250
Übertrag . . . . .		Fr. 1,397,550

	Übertrag . . . . .	Fr. 1,397,550
II. Rollmaterial.		
a)	Übertrag aus dem Baubudget pro 1899 . . . . .	Fr. 1,005,500
b)	Weitere Anschaffungen pro 1900 . . . . .	„ 941,450
		„ 1,946,950
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .		
		„ 34,400
		Fr. 3,378,900
B.	Baukonto der Bötzbbergbahn, auf die Nordostbahn entfallender Anteil . . . . .	„ 2,450
C.	„ Koblenz-Stein, „ „ „ „ „ „ . . . . .	„ 300
	Gesamttotal	Fr. 3,381,650

Die Vorlage gab zu einigen Wünschen betreffend Verbesserungen auf den Stationen Neuhausen, Schaffhausen, Kreuzlingen, Zug, Baar Anlass und wurde ergänzt durch die weiter unten zu erwähnende Aufnahme einer ersten Rate für Doppelgleise, im übrigen aber unverändert zum Beschlusse erhoben.

Auf Grund einer Spezialvorlage genehmigten wir einen Vertrag über die Lieferung der für Verstärkung der Eisenkonstruktion an der Rheinbrücke bei Hemmishofen nötigen Arbeiten und Lieferungen (ca. 281 Tonnen Brückeneisen).

Der Rekurs der Nordostbahn gegen den Bundesratsbeschluss vom 4. Oktober 1898, wonach unsere Gesellschaft zum Bau neuer Werkstätten in Dietikon und zunächst zur Vorlage von Ausführungsplänen verhalten wurde (s. Geschäftsbericht der Direktion pro 1898, Seite 8 und 9, pro 1899, Seite 34), sollte in der Sommersession der eidg. Räte zur Behandlung kommen. Der Ausgang des Streites war ungewiss, denn das Gutachten Mahla scheint nicht völlig zu gunsten der Bundesbehörde ausgefallen zu sein, und die Kommissionalberatung hatte keine einstimmigen Anträge zu Tage gefördert.

Bei solcher Sachlage haben wir es für thunlich erachtet, uns mit der Bundesbehörde in Verbindung zu setzen, um die Frage auf gütlichem Wege zu lösen. Am 25. Juni 1900 kam zwischen dem Bundesrat und unserer Unternehmung folgender Vergleich zu stande.

„Zwischen dem schweizerischen Eisenbahndepartement, vertreten durch Herrn Bundesrat Zemp und Herrn Direktor Tschiemer einerseits und der Schweizerischen Nordostbahn, vertreten durch die Herren Verwaltungsratspräsident von Salis, Direktionspräsident Birchmeier und Direktor Mezger anderseits, ist heute folgender Vergleich abgeschlossen worden:

1. Die schweizerische Nordostbahn zieht den unterm 5. Dezember 1898 an die hohe Bundesversammlung gerichteten Rekurs gegen den Beschluss des hohen Bundesrates vom 4. Oktober 1898 betreffend Erstellen neuer Werkstätten in Dietikon zurück.
2. Die Nordostbahn wird neue Werkstätten zwischen Zürich und Altstetten links der Bahn auf Grundlage der dem Eisenbahndepartement am 29. Mai 1900 vorgelegten Planskizze erstellen und dafür beförderlich die weitem ordnungsgemässen Planvorlagen zur Prüfung und Genehmigung vorlegen.
3. Im Falle der Bund nur die gemäss dem Bundesratsbeschluss vom 22. Februar 1898 gekündeten Linien erwirbt, so erwirbt er gleichwohl die gesamte Werkstättenanlage und vergütet der Nordostbahn für den Anteil der nicht gekündeten Linien eine Quote des Anlagekapitales dieser Werkstätten in dem Verhältnis, in welchem die im Jahr 1898 über die nicht gekündeten Linien gefahrenen Wagen-

achsenkilometer zur Gesamtzahl der über das ganze von der Nordostbahn betriebene Netz gefahrenen Wagenachsenkilometer stehen.

4. Das von der Nordostbahn zwischen dem Rangierbahnhof Zürich und Altstetten exproprierte Terrain, das jetzt noch nicht zu Bahnzwecken dient, geht ohne Entgelt mit der Bahn an den Bund über.

5. Von dem Areal der bisherigen Werkstätten und des verlassenen Rohmaterialbahnhofes im Vorbahnhof Zürich geht gleichfalls ohne Entgelt mit der Bahn an den Bund über dasjenige Gebiet zwischen Sihl und Langstrasse, welches nördlich an den Bahnkörper anstösst und südlich begrenzt wird durch eine Linie, welche die geradelinige Fortsetzung ist der südlichen Hauptflucht des Bahnhofgebäudes (Einfriedigung) bis zur Langstrasse. (Vergl. den am 29. Mai 1900 dem Eisenbahndepartement vorgelegten Plan.)

6. An die Erstellungskosten der von der Nordostbahn längs dieser neuen Grenzlinie, vom Bahnhofplatz bis zur Langstrasse projektierten Strasse (inkl. Brücke) hat der Bund keine Beiträge zu leisten.

7. Das südlich der festgesetzten Grenzlinie (vide Ziffer 5) gelegene Land mit den darauf befindlichen Gebäuden, Geleisen und übrigen Anlagen verbleibt der Nordostbahn zur freien Verfügung.

8. Nach Erstellung der neuen Werkstätten werden die Gebäude- und Geleisanlagen auf dem an den Bund übergehenden Terrain der bisherigen Werkstätten von der Nordostbahn zu eigenem Nutzen entfernt, mit Ausnahme der nördlich der Grenzlinie noch verbleibenden Lokomotivremise an der Sihl, nebst der ehemaligen, jetzt der Werkstätte zugeschlagenen Lokomotivremise und den zugehörigen Drehscheiben und Zufahrtsgeleisen.

9. Der Bund anerkennt, dass kraft dieses Vergleiches die Nordostbahn mit Übergabe der neuen Lokomotivremise unterhalb der Langstrasse, in Verbindung mit der an der Sihl verbleibenden Lokomotivremise, bezüglich der Beschaffung von Lokomotivremisen ein weiteres nicht zu leisten hat.

10. Das Eisenbahndepartement behält sich die Genehmigung dieses Vergleiches durch den hohen Bundesrat vor.

Bern, den 25. Juni 1900.

Namens des Schweiz. Eisenbahndepartements:

Zemp.  
Tschiemer.

Namens der Schweiz. Nordostbahn:

v. Salis.  
Birchmeier.  
Mezger.“

Durch diesen Vergleich erledigte sich nicht nur der Rekurs betreffend die Frage des Emplacement der neuen Werkstätte, sondern es wurden auch die beiderseitigen Beteiligungen an den Baukosten und verschiedene andere, bei der Auseinandersetzung anlässlich des Rückkaufs eine Rolle spielende Punkte geregelt.

Schon aus der Gegenüberstellung des Flächeninhalts der im Vergleich bezeichneten Landkomplexe — derjenige sub 4 misst ca. 254,000 m<sup>2</sup>, der sub 5 aufgeführte 35,000 m<sup>2</sup> und der sub 7 komparierende 79,000 m<sup>2</sup> — ergibt sich, dass die in Ziffer 7 bedungene und in dem gleich zu erwähnenden Kompetenzkonflikt am meisten angefochtene Überlassung eines Teiles des ehemaligen Rohmaterialbahnhofes zur freien Verfügung der Nordostbahn mit schwerwiegenden Zugeständnissen erkaufte werden musste. Und in der That muss man den moralischen Faktor, dass es wünschbar war, eine wichtige Streitigkeit mit dem Bunde nicht auf dem Wege des Prozesses, sondern auf dem der Verständigung zu beseitigen, heranziehen und ihm einen ziemlich hohen Wert beimessen, um den Vergleich für die Nordostbahn acceptabel zu finden.

Die Erwartung, dass die langatmige Angelegenheit damit aus der Welt geschafft werde, ist indessen nicht in Erfüllung gegangen. Der Stadtrat von Zürich und der zürcherische Regierungsrat beschwerten sich bei der Bundesversammlung, dass ihnen vor Abschluss des Vergleiches keine Gelegenheit zur Geltendmachung der lokalen und kantonalen Interessen gegeben worden sei. Sie behaupteten dabei, dass namentlich Ziff. 7 des Vergleiches nachteilige Folgen haben werde, weil die Ausscheidung jenes Areals aus dem Bahnhofgebiet eine spätere Erweiterung und die rationelle fernere Ausgestaltung des Bahnhofs Zürich sehr erschweren oder ganz unmöglich machen werde.

Der Bundesrat gelangte in seinem Berichte an die Bundesversammlung vom 28. März 1901 zu dem Schlusse, dass die Beschwerde aus formellen Gründen unzulässig, thatsächlich gegenstandslos und auf jeden Fall materiell unbegründet sei, und beantragte in erster Linie, auf dieselbe nicht einzutreten, eventuell sie abzuweisen. — Zur Zeit ist die Angelegenheit noch nicht erledigt.

Als Teil eines sich auch auf andere Bahnunternehmungen erstreckenden Programms verlangte der Bundesrat durch Beschluss vom 1. Mai 1900, gestützt auf Art. 14 und 31 des Eisenbahngesetzes, von der Nordostbahn die Ausführung einer Reihe von Arbeiten. Unsere Direktion ergriff den Rekurs an die Bundesversammlung, soweit sich diese Auflage auf die Erstellung der zweiten Spur auf den Strecken Stein-Brugg (Bötzbergbahn), Winterthur-Romanshorn und Neuhausen-Schaffhausen und auf die Verlängerung verschiedener Kreuzungsgeleise bezog. Sie stützte sich dabei zunächst auf den formellen Grund, dass die durch Art. 14 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebene Prüfung durch Experten — natürlich ausserhalb der Bundesverwaltung stehende, nicht der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde dienstlich unterstellte Sachverständige — nicht stattgefunden habe, und sodann materiell darauf, dass für diese Doppelgeleise und einen Teil der Kreuzungsgeleise kein Bedürfnis vorliege.

Für alle Fälle legte unsere Direktion schon in dieser Rekurschrift Verwahrung ein gegen die Tragung der Kosten, welche der Bau der zweiten Geleise auf den genannten Strecken verursachen würde, da es sich nur um künftige Verkehrsbedürfnisse des Bundes als Inhabers der Bundesbahnen handeln könnte.

Die mit der Vorprüfung des Rekurses beauftragte ständerätliche Kommission beschloss einstimmig, Abweisung des Rekurses zu beantragen. Aus ihren Beratungen ging aber hervor, dass durch diesen Entscheid der Frage, wer die Kosten der Doppelgeleise zu tragen habe, nicht präjudiziert werden sollte.

Dieser Vorgang gab Veranlassung zu einer gütlichen Erledigung des Rekurses, welche darin bestand, dass die Nordostbahn unter dem Vorbehalt, dass die Frage der Kostentragung vollständig offen bleiben solle, den Rekurs zurückzog und der Bundesrat sich mit diesem Vorbehalt einverstanden erklärte.

Die nötigen Kredite wird die Generalversammlung bei späteren Vorlagen zu bewilligen haben.

Folgerichtig wurde dann von uns in das Baubudget pro 1901 noch eine I. Rate für Doppelgeleise und zwar im Betrage von 1,000,000 Fr. aufgenommen.

## 8. Verhältnisse zu andern Transport-Unternehmungen.

Des von uns unterm 31. Januar 1900 genehmigten Vertrages mit der Schweizer Centralbahn und der Jura-Simplonbahn vom 5., 13. und 15. Dezember 1899, betreffend den Bau und Betrieb der gemeinschaftlichen Bahnstrecke zwischen der Signalstation Sentimatt und dem Reussinselwegübergang in Luzern, ist schon in unserem vorjährigem Geschäftsberichte, Seite 9, und in dem Berichte der Direktion pro 1899, Seite 43, Erwähnung geschehen.

Von dem Übereinkommen mit den Grossh. badischen Staatsbahnen vom 3. Februar 1882 betreffend die Instradierung und Tarifbildung im badisch-ostschweizerischen Güterverkehr wurde eine Neuausgabe veranstaltet, die, ohne die Grundlagen dieses Übereinkommens zu alterieren, die bereits provisorisch in Kraft befindlichen Änderungen enthält, auf welche sich die vertragschliessenden Unternehmungen infolge der Eröffnung neuer Linien (Koblenz-Stein, Immendingen-Weizen, Schopfheim-Säckingen, Schaffhausen-Etzwilen und Schaffhausen-Eglisau), ferner zufolge Anregung der Badischen Bahn betreffend Umlegung des Verkehrs von Hohenkrähen und weiter nach Gossau bis Goldach von der Route über Singen-Winterthur auf die kürzere und tarifbildende via Konstanz successive verständigt hatten. Wir haben dieser Zusammenfassung der geltenden Normen die Genehmigung erteilt.

Nach den Verträgen vom 13. Juli und 1. Dezember 1891 betreffend die Mitbenutzung der Stationen Pfäffikon (Schwyz) und Wädenswil hatte die Schweizerische Südostbahn sich an der Verzinsung des Baukapitals und an den Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie an den auf Gemeinschaftsrechnung fallenden Haftpflichtentschädigungen im Verhältnis der ein- und ausgehenden Lokomotiv- und Wagenachsen zu beteiligen. Die danach sie treffende Quote der Stationskosten betrug im Durchschnitt der letzten fünf Jahre Fr. 8000 für die Station Pfäffikon und Fr. 13,000 für die Station Wädenswil. Um ermässigte Bedingungen zu erhalten, hatte sie die Verträge auf 1. Dezember 1900 gekündigt. Durch einen neuen Vertrag, der unsere Ratifikation erhielt, wurde die Beteiligung der Südostbahn in folgender Weise geändert:

1. Anteil der Südostbahn an Zins, Betriebs- und Unterhaltungskosten:

	für das Jahr 1900	für 1901 bis zum Über- gang der linksufrigen Seebahn an den Bund
	Fr.	Fr. per Jahr
a) für die Station Pfäffikon . . . . .	6,000	5000
b) " " " Wädenswil . . . . .	10,000	9000

2. Anteil der Südostbahn an den auf gemeinschaftliche Betriebsrechnung fallenden Kosten für Schadenfälle vom 1. Januar 1900 an bis zum Übergang der linksufrigen Seebahn an den Bund:

a) für die Station Pfäffikon . . . . .	15 0/0,
b) " " " Wädenswil . . . . .	8 0/0.

Dabei hat es die Meinung, dass diese Zugeständnisse den durch den Verkehrsvertrag vom 16. Dezember 1897 geschaffenen Zustand der Instradierungsverhältnisse voraussetzen und nur unter dieser Voraussetzung gelten.

Der im vorjährigen Geschäftsbericht der Direktion, Seite 41, mitgeteilte Entscheid des Bundesgerichtes über die finanziellen Grundlagen der Mitbenutzung unserer Station Sihlbrugg durch die Sihlthalbahn gab Zweifeln darüber Raum, wie die Güterwagenachsen loco Sihlbrugg zu zählen seien. Ausserdem traten Differenzen zu Tage über die Anrechnung von Bauzinsen und über die Zuschläge für Bauleitung und allgemeine Verwaltung. Statt neuerdings den Richter anzurufen, suchte man eine Verständigung auf Grundlage eines Aversalbetrages und einigte sich schliesslich dahin, dass die Sihlthalbahn als Entschädigung für die Mitbenutzung der Station an die Verzinsung des Anlagekapitals und an die Betriebs- und Unterhaltungskosten jährlich die feste Summe von 9000 Fr. an die Nordostbahn zu bezahlen habe. Der Anteil der Sihlthalbahn an den Kosten von gemeinsam zu tragenden Schadenfällen wurde auf 25 0/0 des jeweiligen Gesamtschadens normirt. — Der Vertrag wurde von uns ohne Beanstandung genehmigt.

## 9. Rückkauf.

Die Erkenntnis oder das Gefühl darf als allgemein verbreitet betrachtet werden, dass die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen ihren Nutzeffekt nur mangelhaft ausüben könnte, wenn von dem Netz der Nordostbahn bloss  $\frac{3}{5}$  an den Bund übergehen würden. Letzterer wäre in der Gestaltung der Fahrpläne, des Tarif- und Rechnungswesens u. s. w. gehemmt und die von nicht zurückgekauften Linien durchzogenen Landesgegenden würden sich beständig für benachteiligt halten und zu frondierender Stellungnahme geneigt sein. In der auf diese Umstände gestützten Erwartung, dass man sich doch noch über freihändige Übernahme der ganzen Nordostbahn verständigen werde, beschlossen wir am 11. März 1900, auf eine Motion unseres Mitgliedes, Herrn Lucian Brunner in Wien, zur Zeit nicht einzutreten, wonach zu dem Zwecke, um aus den uns verbleibenden Bruchstücken ein möglichst zusammenhängendes Netz zu bilden, die Direktion beauftragt werden sollte, in thunlichster Bälde dem Verwaltungsrate über nachstehende Angelegenheiten Berichte und Kostenvoranschläge vorzulegen:

1. Legung resp. Wiederinbetriebsetzung des III. Geleises auf der Strecke Winterthur-Effretikon.
2. Herstellung einer Verbindung zwischen Zürich-Letten und Seebach.
3. Einleitung von Verhandlungen mit dem Initiativkomitee zur Erbauung der Bahn Bodensee-Toggenburg, d. h. also Romanshorn-St. Gallen-Uznach-Rapperswil und Rapperswil-Pfäffikon-Sihlbrugg behufs eventueller Übernahme des Baues und Betriebes, sowie Leistung von Beihilfe der Nordostbahn zur Finanzierung.

Selbstverständlich würden, wenn die Verhandlungen über die freihändige Abtretung der Nordostbahn scheitern sollten, Untersuchungen über Massnahmen, wie die von Herrn Brunner angeregten, vorgenommen werden müssen. Allein es schien uns nicht passend, in dem Zeitpunkt, wo man mit aller Energie zu dem ausgesprochenen Zwecke, verlässliche Grundlagen für eine Verständigung zu gewinnen, an der Erstellung der Sektionsrechnungen arbeitete, gleichzeitig Rüstzeug zum Kampf zu bereiten.

In den letzten Tagen ist denn auch über Abtretung des ganzen Netzes der Nordostbahn an den Bund eine Einigung mit dem Bundesrate zu Stande gekommen, welche wir Ihnen mit besonderer Vorlage unterbreiten.

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

*Zürich, den 11. Juni 1901.*

**Namens des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:**

Der Präsident:

**v. Salis.**

Der Sekretär:

**Hürlimann.**

Anhang.

**Auszug aus dem Protokoll**

über die

Verhandlungen der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre

der

**Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

vom 23. Juni 1900.

Stimmberechtigt: 594 Aktionäre als Vertreter von 74,110 Aktien.

Anwesend: 50 " " " " 45,085 "

**I.**

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

beschliesst:

1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1899 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.

2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1899 werden unter Verdankung abgenommen.

**II.**

Den mit Einschluss des Gewinn-Saldovortrages vom Jahre 1898 auf Fr. 4,120,536. 23 Cts. sich belaufenden Reinertrag des Jahres 1899 beantragt der Verwaltungsrat in folgender Weise zu verwenden:

1. Ausrichtung einer Dividende von 5 0/0 = Fr. 25 per Aktie an die 160,000 Prioritäts- und Stamm-Aktien . . . . .	Fr. 4,000,000. —
2. Vortrag auf neue Rechnung . . . . .	„ 120,536. 23
	<hr/>
	Fr. 4,120,536. 23

Herr Lucian Brunner aus Wien beantragt dagegen, eine Dividende von Fr. 28 per Aktie auszurichten, mittelst Reduktion der Zuwendung an die Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung um Fr. 480,000.

Der Antrag des Verwaltungsrates erhält 38,089, der Antrag Brunner 2,659 Stimmen.

Es ist mithin obiger Antrag des Verwaltungsrates zum Beschlusse erhoben.

**III.**

Für den verstorbenen Herrn Major Günther ist ein Bürger des Kantons Aargau, mit Amtsdauer bis Ende Juni 1904, neu in den Verwaltungsrat zu wählen. Herr Direktor Sax, mit Amtsdauer bis Ende Juni 1902 als schaffhausen'sches Mitglied gewählt, hat seinen Austritt aus dem Verwaltungsrat erklärt; die Ersatzwahl ist frei,

sofern der Kanton Schaffhausen seine statutarische Vertretung anderweitig erhält. Herr Freuler lehnt eine Wiederwahl in den Verwaltungsrat und der in's Ausland übergesiedelte Herr Direktor Schulthess eine solche in die Revisionskommission ab. Endlich unterliegen einer Erneuerungswahl 3 zürcherische, 1 aargauische, 2 thurgauische, 1 schaffhausen'sches und 6 frei gewählte Mitglieder des Verwaltungsrates, der Präsident und der Vizepräsident desselben, sowie vier Mitglieder der Revisionskommission.

Es werden gewählt:

A. In den Verwaltungsrat:

Als zürcherische Mitglieder:

Herr P. Reinhart-Sulzer, Oberstl., in Winterthur,  
„ Oscar Hirzel-Steiner, in Meilen,  
„ Jakob Müller-Staub, in Zürich.

Als aargauische Mitglieder:

Herr E. Baldinger, Nationalrat, in Baden,  
„ Dr. Jul. Frey, Direktor der Schweiz. Kreditanstalt, in Zürich (neu).

Als thurgauische Mitglieder:

Herr Dr. A. v. Streng, Gerichtspräsident, in Sirmach,  
„ E. Kollbrunner, Kantonsstatistiker, in Zürich.

Als schaffhausen'sche Mitglieder:

Herr Dr. Oscar v. Waldkirch, Bankdirektor in Zürich,  
„ Arthur Uehlinger, Ingenieur, in Schaffhausen.

Als frei gewählte Mitglieder:

a. mit Amtsdauer bis Ende Juni 1904:

Herr Dr. L. von Salis, Professor, in Bern,  
„ Ludwig Hahn, Bankdirektor, in Frankfurt a./M.,  
„ A. Köchlin-Hoffmann, Bankdirektor, in Basel,  
„ Gustav Biermann, Bankdirektor, in Basel (neu),  
„ Dr. E. Curti, Redaktor, in Zürich,  
„ Otto Mendelssohn Bartholdy, in Firma  
Robert Warschauer & Cie., in Berlin.

b. mit Amtsdauer bis Ende Juni 1902:

Herr E. Streuli-Hüni, Seidenfabrikant, in Zürich (neu).

Als Präsident des Verwaltungsrates:

Herr Dr. L. v. Salis, Professor, in Bern.

Als Vize-Präsident des Verwaltungsrates:

Herr Ständerat Isler, in Aarau.

B. In die Revisionskommission:

Herr Fr. Bonna, Banquier, in Genf,  
„ J. Hauser, Advokat, in St. Gallen,  
„ Alfred Schuppisser, Banquier, in Zürich,  
„ Fr. Looser, Ingenieur, in Zürich,  
„ H. Freuler, Advokat, in Schaffhausen (neu).