

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 39 (1891)

**Artikel:** Neununddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1891

**Autor:** Escher, E.

**Kapitel:** 1: Verhältniss zum Bund, zu den Kantonen und Landesgegenden

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730470>

### **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:** 15.03.2025

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

# An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

## T i t.

Wir legen Ihnen anmit den 39., das Jahr 1891 betreffenden Bericht über unsere Geschäftsführung, nebst den Jahresrechnungen der Unternehmung, in üblicher Form vor.

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

Im letzten Geschäftsbericht haben wir auf die Fortschritte hingewiesen, welche der Gedanke der Eisenbahnverstaatlichung auch in der Schweiz gemacht habe. Diese Erscheinung trat im Berichtsjahr in noch prägnanterer Weise hervor durch den Bundesbeschluss vom 25. Juni 1891, welcher den Bundesrath ermächtigte, die Schweizerische Centralbahn unter den mit deren Direktorium am 3. April 1891 vereinbarten Bedingungen käuflich für den Bund zu erwerben; wenn auch gegenüber diesem Beschluss, wie im Vorjahr gegenüber demjenigen über den Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn, die vorbehaltene Volksabstimmung nicht verlangt wurde, oder wenn eventuell letztere in genehmigendem Sinn erfolgte, so war die Verstaatlichung der Eisenbahnen als grundsätzlich von den in der Schweiz massgebenden Gewalten gebilligt zu betrachten und hatte man Bemühungen, um auch die andern grössern Bahnen auf dem Wege freiwilliger Abtretung in den Besitz des Bundes zu bringen, in Aussicht zu nehmen. Mit Spannung wurde daher allerseits dem Verlaufe der Angelegenheit entgegengesehen, und als die erforderliche Stimmenzahl für das Begehren um Volksabstimmung sich gefunden hatte, konnte Niemandem entgehen, dass der vom Bundesrath auf den 6. Dezember angesetzte Abstimmungstermin zu einem ausserordentlich wichtigen Tage für alle schweizerischen Bahnen, und so auch für unsere Unternehmung sich gestalten werde. Dennoch erachteten wir es unserer Stellung angemessen, uns nicht in den sich sehr lebhaft gestaltenden Meinungskampf hierüber einzumischen, schon in Würdigung des Umstandes, dass die Ansichten der Aktionäre unserer Unternehmung auseinandergingen. Bekanntlich fiel dann der Volksentscheid mit 289,406 gegen 130,729 Stimmen in verwerfendem Sinne aus. Nach überwiegender Ansicht ist in Folge dessen jedenfalls für einige Zeit die käufliche Erwerbung von Eisenbahnen durch den Bund als ausgeschlossen anzusehen, während im Übrigen die Meinungen darüber, wie sich nunmehr die Stellung des Staates zu den schweizerischen Eisenbahnen zu gestalten habe, sehr auseinandergehen und es an sichern Anhaltspunkten darüber noch gebracht, wie man sich massgebenden Orts zu dieser Frage stellen wird.

Auf erneute Schritte für eine Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen, welche im Beginne des Berichtsjahres bei den beiderseitigen Gesellschaftsbehörden erfolgten, fanden wir angezeigt, uns vor Allem vertraulich beim Vorsteher des schweizerischen Eisenbahndepartements darüber zu vergewissern, ob eine derartige Fusion bei den Bundesbehörden auf eine ähnliche Würdigung hoffen könnte wie seinerzeit diejenige der Jura-Simplonbahn, oder ob dieselbe etwa als den bestehenden Intentionen betreffend Eisenbahnverstaatlichung zuwiderlaufend angesehen würde. Da die Antwort für die Fusion nicht ungünstig lautete, boten wir mit verwaltungsräthlicher Zustimmung die Hand zu konferenzieller Erörterung der Angelegenheit, wie uns durch die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen unter Ermächtigung ihres Verwaltungsrathes mit Schreiben vom 15. Januar 1891 vorgeschlagen worden war. Am 29. Januar traten die beiderseitigen Abgeordneten zusammen, um in erster Linie, einstweilen abgesehen von der Werthung der beiden Unternehmungen, sich über die einer Fusion zu Grunde zu legenden Hauptbedingungen zu besprechen. Diese Konferenz und die daran sich anschliessende Korrespondenz zeigte, dass die Fusion, abgesehen von der noch völlig offengehaltenen Werthungsfrage, bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden haben würde. Immerhin waltete beiderseits augenscheinlich das Bestreben, hierüber hinweg zu kommen und den Aktionären nach gehöriger Abklärung der Verhältnisse die Möglichkeit zu bieten, über die nun wiederholt aufgetauchte Fusionsfrage eine bestimmte Entschliessung zu treffen.

Die Verhandlungen kamen jedoch zufolge der mittlerweile aufgetauchten Verstaatlichung der Centralbahn bald in's Stocken, da diejenigen Kreise, aus denen die Fusionsanregung hervorgegangen war, nun auf deren Weiterbehandlung augenscheinlich keinen Werth mehr legten. Wir gaben denn auch Anfangs April dem Vorschlage der Vereinigten Schweizerbahnen unsere Zustimmung, die Fusionsverhandlungen bis auf Weiteres zu sistiren. Seither sind dieselben nicht wieder aufgenommen worden.

Neue gesetzgeberische Massnahmen sind für das Berichtsjahr nicht zu verzeichnen; dagegen wurde dasselbe für die Bahnen von einschneidender Bedeutung durch Verwaltungsmassnahmen der Bundesbehörden, welche die finanziellen Ergebnisse höchst nachtheilig beeinflussen. In dieser Hinsicht sind in erster Linie die Anordnungen für Durchführung des Arbeitszeitgesetzes zu erwähnen, welche derart waren, dass die schlimmsten Befürchtungen noch übertroffen wurden. In dem genannten Gesetze und der Art, wie dasselbe bei der Ausführung interpretirt wurde, ist die Ursache des rapiden Anschwellens der Betriebsausgaben zu einem grossen Theile zu suchen. Wesentlich seinetwegen ist die Zahl der unter das Gesetz fallenden Bahnangestellten (abgesehen von den ebenfalls dadurch betroffenen Dampfbootangestellten) von Ende 1889 bis Ende 1891 von 3635 auf 4155, also um 520 oder 14<sup>0</sup>/<sub>0</sub> gestiegen, und hiezu muss bemerkt werden, dass die daherige Personalvermehrung noch nicht abgeschlossen ist, auch wenn die Bemühungen, eine etwas weniger harte Interpretation des Gesetzes herbeizuführen, von Erfolg begleitet sind. In dieser Hinsicht darf man wohl auf ein Entgegenkommen der Bundesbehörden hoffen, welches nach unserer Ansicht ohne Einbruch in die Bestimmungen des Gesetzes und ohne Benachtheiligung der dadurch gegebenen Rechte und Interessen der Angestellten möglich sein wird.

Zu Anforderungen von bedeutender Tragweite gaben sodann den Bundesbehörden die grossen Unglücksfälle auf der Jura-Simplon-Bahn bei Mönchenstein und Zollikofen Anlass. Es wurden sofortige ausserordentliche Revisionen aller eisernen Brücken vorgeschrieben, welche eine Verstärkung des technischen Bureau nöthig machten; die Vorschriften über Einführung der kontinuierlichen Bremsen und der Stationsverriegelung wurden verschärft und deren rasche Durchführung verlangt; hinsichtlich der Signalvorrichtungen der Stationen wurden manche Verbesserungen als nöthig erachtet, u. s. f. Zu allen diesen Massnahmen, für deren einzelne wir übrigens selbst die Initiative ergriffen, liessen wir im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrath unsere Mitwirkung bereitwillig eintreten,

da deren Zweckmässigkeit im Allgemeinen feststand und den Bahnverwaltungen selbst daran liegen musste, dass bald wieder ein gesteigertes Vertrauen in die Gewissenhaftigkeit und Sicherheit des schweizerischen Bahnbetriebes Platz greife.

Hiemit sind jedoch die Konsequenzen der beiden Eisenbahnkatastrophen nicht erschöpft. Abgesehen von dem im zweiten Abschnitt des Berichtes zu erwähnenden vertraglichen Rückgriffe der Jura-Simplon-Bahn auf uns für eine bedeutende Quote des für Tödtungen und Verletzungen zu leistenden Schadensersatzes stehen weitere Forderungen der Behörden bevor. Zu erwähnen ist diesfalls die Aufstellung neuer, wesentlich weiter als bisher gehender Normen über die eisernen Brückenkonstruktionen, welche nicht allein die schon in Ausführung begriffenen oder noch kommenden Bahnbauten vertheuern, sondern voraussichtlich auch bei schon bestehenden, den bisher gültigen Normen völlig genügenden Brücken zu Verstärkungen und Verbesserungen nöthigen werden; die Verhandlungen der hiefür vom Bundesrath bestellten Technikerkommission zogen sich ins laufende Jahr hinüber. Ferner verstellte der Bundesrath, indem er sich weitere Forderungen gegenüber den einzelnen Bahnen für bauliche Verbesserungen ihrer Bahnnetze noch vorbehielt, der Gesamtheit der Bahnen eine längere Reihe von Postulaten für Verbesserungen im Bahnbetrieb zur Erörterung, von denen sie einzelne als wirkliche Verbesserungen anerkannten, während andern diese Eigenschaft überhaupt nicht zugestanden werden konnte und bei dritten die zu erhoffenden Vortheile als völlig ausser Verhältniss zu den dafür zu bringenden Opfern stehend bezeichnet werden mussten; wir geben hierüber einige nähere Mittheilungen im nachfolgenden Abschnitt. Es ist zu erwarten, dass die von den Bahnen diesfalls vorgebrachten, vielfach durch den Hinweis auf die auswärtigen Vorschriften unterstützten Bemerkungen nicht ungehört verklingen, damit nicht die dem schweizerischen Bahnbetrieb aus Anlass der letztjährigen Eisenbahnunfälle aufzulegenden Opfer ein Mass erreichen, welches ihre sonstige Leistungsfähigkeit im Vergleiche zu den ausländischen, ohnehin in wichtigen Punkten besser gestellten Bahnen stark beeinträchtigen würde und der ganzen Schweiz durch Erschütterung des finanziellen Gleichgewichtes auch besser situirter Bahnen in wirthschaftlicher Hinsicht abermalige schwere Wunden schlagen müsste.

Noch im letzten Geschäftsbericht haben wir der Verzögerung gedacht, welche die Aufstellung der Pläne für die Linie Thalweil-Zug und deren bauliche Inangriffnahme durch den Umstand erlitt, dass das Komite für eine Eisenbahn St. Gallen-Rapperswil-Zug den Gedanken fasste, seine Linie von unserer Station Steinmatt im Sihlthal an bis Zug an die Nordostbahn anzulehnen. Hierüber fand am 7. März 1891 unter Leitung des Eisenbahndepartements und im Zuzug der Kantonsregierungen von Zürich und Zug eine Konferenz statt, an welcher vom Eisenbahndepartement erklärt wurde, dass im Hinblick auf die Bestrebungen des genannten Komite der Entscheid über den von uns am 27. Dezember 1890 dem Bundesrath eingereichten Generalplan für die Linie Thalweil-Zug mit Durchtunnelung des Albis einstweilen nicht erfolgen könne. Im Anschluss an diese Konferenz reichte das Komite St. Gallen-Zug das Gesuch um Änderung seiner bisher auf die Richtung Rapperswil-Samstagern-Zug lautenden Konzession auf die Richtung Rapperswil-Pfäffikon-Richterswil-Steinmatt-Zug bei der Bundesversammlung ein. Da uns vom Eisenbahndepartement Gelegenheit zur Äusserung hierüber geboten wurde, betonten wir, was das Bahnstück Steinmatt-Zug anlangte, dass wir den Bundesbehörden die Würdigung der wirthschaftlichen Berechtigung einer bezüglichen Konzessionirung anheimstellen, und erklärten uns eventuell auf Verlangen zu Verhandlungen über gemeinsamen zweispurigen Bau der dortigen Bahnstrecke bereit, insofern das Komite St. Gallen-Zug grundsätzlich den auf seine Linie fallenden Theil der Gesamtbaukosten beizubringen bereit sei. Dabei machten wir jedoch auf die ganz bedeutende, den Wünschen der beteiligten Gegend wohl sehr zuwiderlaufende Verzögerung aufmerksam, welche der Bau von Thalweil-Zug hiedurch erleiden müsste, und bemerkten, es werde Seitens der Bundesbehörden zu erwägen sein, ob wirklich eine zum Bau bereite Linie hintangehalten werden solle, weil von anderer Seite eine Bahnbaute mit

jedenfalls noch zweifelhafter Sicherheit des Erfolges in Aussicht genommen sei und für diese eine Kostenersparniss durch späteren gemeinsamen Bau angestrebt werde. Am 19. Juni schrieb uns sodann das Eisenbahndepartement, dass der Bundesrath den von uns eingereichten Generalplan für Thalweil-Zug prinzipiell genehmigt, dabei aber einen Entscheid darüber vorbehalten habe, ob nicht wenigstens der Albistunnel zweispurig anzulegen sei, und dass er anlässlich der Vorlage der definitiven Pläne hierüber eine Variante, beziehungsweise bezügliche Berechnungen gewärtige; um die gleiche Zeit, am 26. Juni, wurden durch Bundesbeschluss die von dem Komite St. Gallen-Zug nachgesuchten Konzessionsabänderungen bewilligt. Bei unbeanstandeter Annahme der Eröffnung des Eisenbahndepartements wäre die Nordostbahn voraussichtlich in die Lage gekommen, abweichend von der Absicht, welche den Bundesbehörden, den Regierungen von Zürich und Zug und dem Komite für Thalweil-Zug seit Jahren mit Entschiedenheit kundgegeben worden war, den 3300 Meter langen Albistunnel zweispurig erbauen zu müssen, und hätte sie sich hiedurch einer abermaligen Mehrausgabe von annähernd zwei Millionen für die ohnehin übergrosse finanzielle Opfer erheischende Linie Thalweil-Zug ausgesetzt. Unter eingehender Auseinandersetzung der Gründe gaben wir daher durch Schreiben vom 6. August dem Bundesrath „Namens und aus Auftrag des Verwaltungsrathes die Erklärung ab, dass die Nordostbahn nicht in der Lage ist, zu einer ganz oder theilweise zweispurigen Anlage der Linie Thalweil-Zug die Hand zu bieten, sofern nicht etwa die bezüglichen Mehrkosten von dritter Seite übernommen und zum voraus sichergestellt werden“; mit Rücksicht hierauf lehnten wir ab, Pläne für einen zweispurigen Bau ausarbeiten zu lassen und in Vorlage zu bringen, erklärten uns dagegen bereit, mit grösstmöglicher Beförderung die definitiven Pläne für einspurigen Bau der Linie fertig zu stellen und in Vorlage zu bringen. Das Schreiben schloss mit folgenden Worten: „Wir gewärtigen gerne, ob Sie mit einer derartigen Vorlage sich einverstanden erklären können; sollten wider Erwarten die h. Bundesbehörden an der Forderung zweispurigen Baues der Linie, wenn auch zunächst bloss für den Albistunnel, festhalten, so wären wir zu unserm Bedauern genöthigt, der Generalversammlung unserer Aktionäre den Antrag zur Verzichtleistung auf die Konzession für die Linie Thalweil-Zug einzubringen.“ — In Schreiben vom 28. gleichen Monats berichtigte der Bundesrath uns dahin, dass er die Forderung zweispurigen Baues des Albistunnels noch nicht gestellt, sondern sich nur den gutfindenden Entscheid hierüber vorbehalten habe, und fügte bei: „Indem nun der Bundesrath von seinem Vorbehalte schon jetzt und vor der Vorlage des Bauprojektes Gebrauch macht, gibt er seinen Entscheid dahin ab, dass der einspurigen Anlage die Genehmigung zu ertheilen sei.“ — Hiemit betrachteten wir die Angelegenheit als geordnet und trafen mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes die Anordnungen für Feststellung der definitiven Baupläne für die Linie Thalweil-Zug und möglichst baldige Inangriffnahme der mehrere Jahre beanspruchenden Albistunnelbaute, worüber im Abschnitt V zu berichten sein wird. Neue Schwierigkeiten, welche dieser Baute zu Gunsten des Bahnunternehmens St. Gallen-Zug bereitet wurden, fallen in's laufende Jahr und werden daher im nächsten Geschäftsbericht zu berühren sein.

Nachdem die im vorjährigen Bericht erwähnte Einsprache eines Aktionärs gegen die am 7. November 1890 von der Generalversammlung beschlossene Statutenänderung durch Urtheil des zürcherischen Handelsgerichtes vom 20. Februar 1891 abgewiesen worden war und das Urtheil am 13. April Rechtskraft erlangt hatte, richteten wir an das Eisenbahndepartement unverzüglich das dringende Gesuch, nunmehr die bundesrätliche Genehmigung der schon am 17. November 1890 in Vorlage gebrachten abgeänderten Gesellschaftsstatuten in Bälde herbeiführen zu wollen. Am 9. Mai erlaubten wir uns, dieses Gesuch der genannten Behörde in Erinnerung zu bringen, worauf dieselbe uns am 21. gleichen Monats Folgendes schrieb: „Anlässlich des vom Bundesrathe den eidgenössischen Räten vorgelegten Bundesbeschlussentwurfes betreffend Ankauf von Aktien der Schweizerischen Centralbahn ist denselben durch einen weitem Bundesbeschlussentwurf die Abänderung von Art. 6 des Bundesgesetzes

über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften beantragt worden. Hienach würde der citirte Artikel folgende Fassung erhalten: „Die in Art. 640 Abs. 2 des Obligationenrechtes enthaltenen Beschränkungen des Stimmrechts der Aktionäre finden auf Eisenbahnaktien, welche sich im Besitz des Bundes oder der Kantone befinden, keine Anwendung. Ebenso bleiben die Rechte, welche dem Bund oder den Kantonen in Betreff der Verwaltung gegenüber einzelnen Eisenbahngesellschaften zustehen, gewahrt, und es haben auch in Zukunft die Bundesbehörden die Befugniss, derartige Verhältnisse durch die Konzessionen oder bei der Prüfung der Statuten oder der Verträge zu ordnen oder zu genehmigen.“ Da diese beiden Vorlagen in der bevorstehenden Junisession zur Berathung gelangen werden, so ziehen wir es vor, deren Resultat abzuwarten, namentlich im Hinblick auf die Ordnung der Vertretungsbefugniss der Kantone und eventuell des Bundes in der Verwaltung.“ Durch diese Eröffnung waren sowohl wir als der Verwaltungsrath, dem wir davon sofort Kenntniss gaben, peinlich überrascht, nicht nur weil wir eine ausreichende Begründung für Hintanhaltung der Genehmigung unserer neuen Statuten in den erwähnten Vorgängen nicht zu erkennen vermochten, sondern namentlich auch, weil die angebahnte Erhöhung des Aktienkapitals durch die drohende abermalige, vielleicht sehr bedeutende Verzögerung der Statutengenehmigung erschwert und unter Umständen verunmöglicht werden konnte. Wir waren bemüht, das Eisenbahndepartement zum Abgehen von dem eingenommenen Standpunkt zu bestimmen, und erhielten unterm 11. Juni von demselben die Mittheilung, dass der Bundesrath den revidirten Statuten vom 7. November 1890, vorbehältlich der bestehenden und künftigen gesetzlichen Vorschriften und unter dem speziellen Vorbehalt, dass § 14 Abs. 3 gestrichen werde, die Genehmigung ertheilt habe. In Übereinstimmung mit uns trug der Verwaltungsrath kein Bedenken, die Genehmigung in dieser Form anzunehmen, weil der Vorbehalt der Gesetzgebung selbstverständlich schien und § 14 Abs. 3 lediglich den Schlusssatz von Art. 640 des schweizerischen Obligationenrechtes wiederholt, also thatsächlich doch in Kraft bleibt, so lange nicht auf dem Wege der Gesetzgebung eine Änderung des Art. 640 erfolgt. Wir ordneten daher den Definitivdruck der abgeänderten Statuten an und erliessen am 20. Juni die Kundmachung, dass diese Statuten in Kraft getreten seien. Die Generalversammlung vom 29. Juni, welcher über die Angelegenheit Bericht erstattet wurde, erklärte sich einverstanden.

Über die seither auf Grund der neuen Statuten vorgenommene Erhöhung des Aktienkapitals auf 75 Millionen Franken wird im Abschnitt III berichtet werden. Hier ist noch beizufügen, dass der am 22. Dezember 1890 dem Bundesrath vorgelegte Finanzausweis für die Linien Etzweilen-Schaffhausen und Thalweil-Zug, worin namentlich auf obige Aktienkapitalerhöhung abgestellt war, am 9. Juli 1891 die bundesrätliche Genehmigung erhielt.

Anlässlich der Prüfung der Rechnungen und der Bilanz für das eigene Netz der Nordostbahn stellte der Bundesrath das Begehren, dass für Verzinsung und Amortisation des Defizites der Pensions- und Hilfskasse ein Betrag von Fr. 250,000 in die Gewinn- und Verlustrechnung eingestellt und in den folgenden Jahren wenigstens die gleiche Summe zu demselben Zweck verwendet werde. Bezüglich der Erledigung dieses Begehrens verweisen wir auf den Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes.

Nachdem in erwähnter Weise die bundesrätliche Zustimmung zur durchgehends einspurigen Anlage der Linie Thalweil-Zug erfolgt war und damit deren Bau durch unsere Gesellschaft als gesichert erschien, konnte zu den dadurch bedingten finanziellen Verständigungen mit den an genannter Linie beteiligten Landesgegenden geschritten werden. Einerseits war die Konversion der bisher noch nicht eingelösten Obligationen der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern im Betrage von Fr. 1,837,500 in  $4\frac{1}{2}\%$ ige Nordostbahnobligationen anzubahnen, welche nach Vertrag mit dem Kanton Zürich vom 5. Mai 1873 „auf den dem Beginn der Erdarbeiten für die Eisenbahn Thalweil-Zug nachfolgenden 31. Dezember“ zu erfolgen hat; da die Richtstollen des Albistunnels

beiderseits noch im Berichtsjahr in Angriff genommen und auf eine erhebliche Länge vorgetrieben werden konnten, gab der zürcherische Regierungsrath unserm Vorschlage seine Zustimmung, als Termin für die Konversion den 31. Dezember 1891 festzusetzen. Anderseits hatten wir für Einzahlung des Subventionsdarlehens der beteiligten Landesgegend von Fr. 2,000,000 zu sorgen, welche nach Art. 8 des Vertrages mit dem Komite der linksufrigen Zürichseebahn vom 4. Juli 1872 „um die Zeit der Inangriffnahme des Baues der Linie Thalweil-Zug“ zu geschehen hatte. Zufolge Verständigung mit dem Komite für die Linie Thalweil-Zug erfolgte die Einzahlung von Fr. 1,630,000 auf den 1. Februar 1892, einschliesslich einer ersten Subventionsrate des Kantons Zürich von Fr. 180,000, wobei letzterer sich verpflichtete, weitere Fr. 180,000 auf 1. Juli 1893 und den Rest von Fr. 190,000 auf 31. Dezember 1894 einzubezahlen; diese successive Einzahlung wurde mit Rücksicht auf die allgemeinen Bestimmungen über Leistung der zürcherischen Kantonsbeihilfen zugestanden. — Durch Auslösung der oben-erwähnten Obligationenbetheiligung an der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern entfällt der bisherige Grund für Getrennthaltung der Rechnungsstellung und Berichterstattung über diese Linie. Daher haben wir deren Einverleibung in das Nordostbahnnetz vom 1. Januar 1892 an verfügt.

Nach dem am 11. September 1890 abgeschlossenen, abgeänderten Verträge über den Bau und Betrieb der Eisenbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen durch die Nordostbahn hatte sich die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen darüber auszuweisen, dass die von ihr übernommenen finanziellen Leistungen (unverzinsliches Darlehen von Fr. 1,125,000 für 10 Jahre und Betriebsbeihilfe von Fr. 393,750, die anlässlich der seinerzeitigen Rückzahlung des Darlehens von der Nordostbahn mittelst Zurückhaltung von 35% seines Betrages erhoben wird) in vollem Umfange gesichert seien. Dieser Verpflichtung kam der leitende Ausschuss dadurch nach, dass er sich über ein bereits mit 20% einbezahltes Aktienkapital von Fr. 1,146,000 auswies und eine Erklärung der Schaffhauser-Kantonalbank vom 29. August 1891 beibrachte, worin dieselbe unter Bezugnahme auf obigen Vertrag sich verpflichtete, für Rechnung der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen die Fr. 1,125,000 auf die vertraglich festgesetzten drei Termine an uns einzuzahlen.

Im letzten Geschäftsbericht machten wir aufmerksam, dass die Nordostbahn bedeutenden Ausgaben für Bahnhofumbauten und sonstige bauliche Änderungen am alten Netz entgegensehe. Abgesehen von den schon im Gange befindlichen Bauten und zahlreichen kleineren Stationserweiterungen waren wir seither im Falle, beim Verwaltungsrathe die Genehmigung der Pläne und Kostenvoranschläge für folgende grössere Bauten einzuholen:

Bahnhofserweiterung Schaffhausen . . . . .	Fr. 2,800,000
Erweiterung des Personenbahnhofes Winterthur . . . . .	„ 2,175,000
Verlegung der Winterthurer-Linie von der Limmatbrücke bei Wipkingen	
bis zum Bahnhof Zürich . . . . .	„ 2,000,000
Stationserweiterung Altstetten . . . . .	„ 420,000
„ Koblenz . . . . .	„ 260,000
Bahnhofserweiterung Zug . . . . .	„ 1,386,000
Zusammen . . . . .	<u>Fr. 9,041,000</u>

Ob diese Beträge genügen werden, ist bei den stets wachsenden Anforderungen rücksichtlich der von den Bahnen auszuführenden Bauten zweifelhaft. Dazu kommt, dass noch mehrere ähnliche Bauten bevorstehen, insbesondere die Erweiterung und Verlegung der Werkstätten, die Unterführung der Langgasse im Vorbahnhof Zürich und die Erweiterung der Einrichtungen für den dortigen Personenverkehr. Auch ist erneut zu erinnern, dass für

den im Studium befindlichen, sehr kostspieligen Bahnhofumbau Luzern, wenn er auch zunächst der Centralbahn als Bahnhofeigenthümerin obliegt, immerhin auch die Nordostbahn als mitbenutzende Verwaltung wesentlich in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Die Direktion wird nicht unterlassen, zur Sicherung der finanziellen Mittel für diese Bauten das Geeignete anzubahnen.

Die Angelegenheit der Wynenthalbahn ist auf dem im letzten Bericht gekennzeichneten Stande verblieben. Dem Vernehmen nach haben seither Bemühungen stattgefunden, um die Verwirklichung dieser Bahn, und zwar in normalspuriger Anlage, durch Intervention der Seethalbahn herbeizuführen.

Die Wünsche von Behörden um Einschaltung neuer Stationen an den im Betriebe stehenden Linien nahmen mehrfach festere Gestalt an. So bemühte sich der Gemeindrath von Neuhausen und der Regierungsrath von Schaffhausen um Anlegung einer Station an der Linie Winterthur-Schaffhausen auf dem rechten Rheinufer oberhalb der Rheinfallbrücke, und da wir uns hiegegen unter Hinweis auf die an der neuen Linie Eglisau-Schaffhausen zu erstellende Station Neuhausen ablehnend verhielten, wurde die Intervention des Bundesrathes angerufen. Seither haben unsere Planstudien für die Linie Eglisau-Schaffhausen die Möglichkeit ergeben, dieselbe wenig oberhalb der Ortschaft Neuhausen in die Linie Winterthur-Schaffhausen einmünden zu lassen und hier eine beiden Linien gemeinsame Station einzuschalten; wir nehmen an, dass hiedurch eine allen Theilen zusagende Lösung der Stationsfrage Neuhausen gefunden sei. — Die Gemeinde Steinhausen bewarb sich um Einschaltung einer Station an der Luzernerlinie zwischen den Stationen Knonau und Zug, in welche auch das direkte Verbindungsgeleise nach Cham eingeführt werden könnte. Nach längern Verhandlungen trafen wir mit ihr nach Ablauf des Berichtsjahres eine Uebereinkunft, wonach wir unter Vorbehalt verwaltungsräthlicher Zustimmung die gewünschte Stationsanlage in Aussicht stellen, gegen Zusicherung eines Beitrages von Fr. 20,000 à fonds perdu an die der Nordostbahn voraussichtlich erwachsenden Einbussen auf der Kapitalverzinsung, sowie den Betriebs- und Unterhaltskosten der Station.

Gemäss § 3 des Dekretes des Grossen Rathes des Kantons Aargau vom 24. März 1890 betreffend die Beitragsleistung der Gemeinden und des beteiligten Grundeigenthums an die Aarekorrektur bei Döttingen-Klingnau haben die Grundeigenthümer eine Summe von Fr. 85,500 beizutragen. Nach dem Vertheilungsplan der aargauischen Baudirektion sollen von dem Werthe des im Perimeter I liegenden Eigenthums Beiträge von Fr. 80 per Fr. 1000 und von demjenigen des Eigenthums im Perimeter II Fr. 30 per Fr. 1000 des Werthes geleistet werden. Gegen die bei Durchführung dieser Bestimmungen vorgenommene Herbeiziehung unseres Grundeigenthums an der Linie Turgi-Waldshut in den Gemeinden Döttingen und Klingnau haben wir Rekurs eingelegt, einmal weil dessen Einbeziehung in die Perimeter zum Theil unrichtig, zum Theil ganz unbegründet erachtet wurde, sodann weil die Werthung derselben die Anlagekosten der Bahn an den betreffenden Stellen um mehr als das Doppelte überstieg. Der Regierungsrath des Kantons Aargau hat unsere Einsprache unterm 10. Juli 1891 abgewiesen; die diesbezüglichen Protokollauszüge sind uns durch das Mittel der beiden Gemeinderäthe am 1. September bezw. 2. Oktober 1891 eingegangen. Mit motivirter Eingabe vom 21. November 1891 an denselben sind wir um Revision des nach unserm Dafürhalten auf unrichtigen Voraussetzungen beruhenden Entscheides eingekommen, wiederum ohne Erfolg. Die Motive dieser neuerlichen Abweisung können wir aber nicht als zutreffend anerkennen, und wir haben daher ein erneutes Gesuch um Revision des Entscheides bei der aargauischen Regierung eingereicht.

Die Willfährigkeit der Kantonalbehörden, Begehren um Vermehrung der Personenzüge zu unterstützen, ohne Rücksicht darauf, ob die auf den betreffenden Linien schon bestehenden Züge eine auch nur zur Deckung der Selbstkosten ausreichende Frequenz aufweisen, und die Geneigtheit der Bundesbehörden, derart unterstützten Begehren zu entsprechen, machte sich gegenüber unserer Unternehmung auch im Berichtsjahr geltend und führte zu einer abermaligen bedeutenden Erhöhung der Ausgaben für Fahrleistungen. Nach Berathung unseres Verwaltungsrathes sahen wir, nachdem unsere Vorstellungen beim Bundesrath keinen Anklang gefunden hatten, von weiteren Schritten hierwegen ab. Zur Orientirung über die finanzielle Tragweite, welche die daherigen, stets wachsenden Anforderungen für die Gesellschaft haben, fügen wir bei, dass die Zahl der auf der Nordostbahn (einschliesslich Zürich Zug-Luzern und Bötzberrgbahn) zur Personenbeförderung ausgeführten Zugskilometer in den letzten fünf Jahren folgende war:

1887	. . . . .	3,154,247
1888	. . . . .	3,258,495
1889	. . . . .	3,332,802
1890	. . . . .	3,464,833
1891	. . . . .	3,669,769

Das Jahr 1891 zeigt also gegenüber 1887 eine Vermehrung um 515,522 Zugskilometer oder 16 Prozent. Da der Zugskilometer im Jahr 1891 durchschnittlich Fr. 2. 75 Cts. kostete, entspricht dies einer Mehrleistung gegenüber 1887 von Fr. 1,417,685. Dagegen hat sich der Ertrag des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs genannter Linien, welcher im Jahr 1887 sich auf Fr. 7,889,704 belief, im Jahr 1891 erhöht auf Fr. 9,151,257 und ist sonach nur gestiegen um Fr. 1,261,553. Das Schlussresultat ist also, dass die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr durch die Mehrleistungen für dessen Beförderung völlig konsumirt wurden.

Über diejenigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, wird, wie bisher üblich, das Nöthige im zweiten Abschnitt berichtet werden.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien und die Bauten am alten Netz, einschliesslich der bezüglichen Auseinandersetzungen mit Behörden und Privaten, werden die erforderlichen Mittheilungen im fünften Abschnitt erfolgen.

## II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Die im letztjährigen Bericht erwähnten Verhandlungen mit der Sihlthalbahngesellschaft betreffend den Anschluss ihrer Linie an die linksufrige Zürichseebahn und die Güterüberfuhr von und nach dem Bahnhof Zürich wurden im Berichtsjahr nicht weiter gefördert. Am 26. Januar 1891 übermittelten wir deren Delegirten auf Wunsch einen bezüglichen Vertragsentwurf, auf den jedoch erst am 7. März 1892 eine Rückäusserung erfolgte. Über den Verlauf der Angelegenheit wird nächstes Jahr berichtet werden.

Von der Gotthardbahn wurden Unterhandlungen mit uns darüber eröffnet, ob die Nordostbahn bereit wäre, den Betrieb der Linie Zug-Goldau zu übernehmen, und zwar, wie sich aus der hierüber abgehaltenen orientirenden Besprechung ergab, in der Meinung, dass unsere bezüglichen Leistungen sich auf Überführung der Bahnzüge