

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 40 (1892)

Artikel: Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre über seine Geschäftsführung im Jahre 1892

Autor: Bachmann / Hürlimann

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

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730497>

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 Tit. Generalversammlung der Aktionäre der Schweiz. Nordostbahngesellschaft.



Tit.!

Anmit beehren wir uns, Ihnen über unsere Geschäftsführung im Jahre 1892 Bericht zu erstatten und zugleich eine Übersicht über die von Ihnen im gleichen Jahre gepflogenen Verhandlungen zu geben.

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

In Ihrer Generalversammlung vom 29. Juni unterlagen die zweite Hälfte der Direktion und des Verwaltungsrates, der Präsident des Verwaltungsrates und die Revisionskommission der Erneuerungswahl; sämtliche Stellen wurden wieder mit den bisherigen Inhabern besetzt.

Zum Ersatz des verstorbenen Herrn Karl Fierz-Landis und des zurückgetretenen Herrn C. A. Keller, Direktor der Tössthalbahngesellschaft, wählten Sie die Herren A. Guyer-Zeller in Zürich und Oberstl. P. Reinhart-Sulzer in Winterthur neu in den Verwaltungsrat.

Am 13. August 1892 verstarb nach längerer Krankheit Herr Konrad Keller, gewesener Direktor der Bank in Winterthur. Seit 1880 unserem Kollegium angehörend und in verschiedene Kommissionen für eisenbahnpolitische und Finanzfragen gewählt, hat er mit seiner grossen Sachkenntnis unserer Unternehmung sehr schätzbare Dienste geleistet. Sie werden für ihn eine Ersatzwahl vorzunehmen haben.

2. Allgemeine Übersicht der Geschäfte.

In 12 Sitzungen behandelten wir 90 Geschäfte. Dazu kamen 26 Präsidialverfügungen, meistens Überweisungen einzelner Geschäfte an Kommissionen zur Vorprüfung.

Von der Budgetkommission wurden 7, von der Kontrollkommission 8, von der Tarifkommission 2, von der Protokollbereinigungskommission 12, von der Moratoriumskommission (jeweilen zusammen mit der Direktion) 4, vor fünf Spezialkommissionen im ganzen 12 Sitzungen gehalten.

3. Organisation der Verwaltung. Besoldungen und Entschädigungen.

a) Direktion und Verwaltungsrat.

Bei der nach geschehener Partialerneuerung statutengemäss vorgenommenen Neukonstituierung haben wir Herrn Dr. Eugen Escher als Präsidenten, Herrn Direktor Russenberger als Vizepräsidenten der Direktion und Herrn Oberst A. Vögeli-Bodmer als Vizepräsidenten des Verwaltungsrates bestätigt.

Zur Begutachtung der Bauverträge wurde eine schon seit 1889 bestehende Kommission mehrfach reaktiviert, zur Vorprüfung von Vorlagen über Umgestaltungen im Güter- und Rangierbahnhof Zürich und Änderungen an den Zufahrtlinien die Budgetkommission mit sechs weiteren Mitgliedern verstärkt, für die Fragen betreffend Verwendung der Rücklage behufs Erhöhung des Aktienkapitals, betreffend Bestellung des mehrjährigen Bedarfs an Schienen und Schwellen und betreffend Regress wegen der zu Gunsten der Schweiz. Südostbahn unserer Gesellschaft auferlegten Anschlusszüge je eine neue Spezialkommission eingesetzt.

b) Übrige Verwaltung.

Kraft § 34 Ziffer 8 der Gesellschaftsstatuten unterlagen drei von der Direktion getroffene Wahlen — eines neuen Verwalters des Güterbahnhofs Zürich, eines weiteren Ingenieurs bei der Abteilung des Betriebsoberingenieurs und eines Bauführers beim Hochbaubüreau des Obergeringieurs für den Bahnbau — unserer Bestätigung; diese wurde in allen Fällen ausgesprochen.

Gegen die neuen Statuten für die Pensions- und Hülfskasse, die im Vergleiche mit den früheren in unserem letztjährigen Geschäftsberichte (S. 2 f.) kurz charakterisiert worden sind, wurden vom Eisenbahndepartement einige Einwendungen erhoben, von denen die wesentlichsten darauf abzielten, die Leistungen der Gesellschaft fest zu bestimmen in dem Sinne, dass sie ausser der Verzinsung und Amortisation des Defizits jährlich gleich viel wie die Mitglieder der Kasse beizutragen habe, die Nachzahlung der in einem Alter von über 30 Jahren Eintretenden zu erleichtern, die Pensionsberechtigung schon nach zurückgelegtem 4. (statt 9.) Dienstjahre eintreten zu lassen und die Aversalentschädigung für die vorher dienstunfähig werdenden Angestellten entsprechend aufzubessern, im Falle der Entlassung endlich die volle Pension zu gewähren, wenn der Entlassene schon bei seinem Austritte Symptome einer herannahenden Arbeitsunfähigkeit gezeigt habe.

Wir ermächtigten die Direktion, in den meisten Punkten den Wünschen des Departements zu entsprechen. Die hierdurch bedingten Änderungen waren nicht der Art, dass davon eine Störung des finanziellen Gleichgewichts der Kasse zu befürchten wäre.

Die hiernach bereinigten Statuten der Pensions- und Hülfskasse sind vom Bundesrate am 8. März d. J. genehmigt worden und mit dem 1. April in Kraft getreten.

Gleichzeitig mit den Statuten war dem Bundesrate auch ein Plan für die Amortisation des Defizits der Pensions- und Hülfskasse eingereicht worden, welches wir, laut unserem vorjährigen Berichte, auf die Bahngesellschaft übernommen hatten und welches mit Ende 1890 noch 3,014,000 Fr. betrug. Der hierseitige Vorschlag lautete:

„In Bezug auf die Amortisation ist zunächst zu beachten, dass der Bahngesellschaft gemäss dem Protokoll „über die Verhandlungen betreffend die Bereinigung des Baukonto der Schweizerischen Nordostbahn vom 8. April „1885 (Art. 4, 6. Absatz) das Recht zusteht, das von ihr zu amortisierende Defizit der Pensions- und Hülfskasse „dem Posten ‚zu amortisierende Verwendungen‘ in ihrer Bilanz beizufügen und mittelst Fortsetzung der durch jenes „Protokoll vereinbarten jährlichen Amortisationsleistungen abzuschreiben. Wir sind aber bereit, für einmal von der

„Geltendmachung dieses Rechtes Umgang zu nehmen und bis auf weiteres zur Tilgung des Defizites der Pensions- und Hilfskasse besondere Annuitäten auszusetzen, jedoch unter dem Vorbehalte, jederzeit auf die angerufene Bestimmung des Protokolls von 1885 zurückzukommen und für das dannzumal noch bestehende Defizit das dort vorgesehene Amortisationsverfahren zur Anwendung zu bringen. Zu diesem Vorbehalte sind wir genötigt im Hinblick auf die schweren Lasten, welche infolge des Baues der neuen Linien und des Ausbaues des alten Netzes, in Verbindung mit der grossen Steigerung der Betriebskosten infolge der vermehrten Anforderungen aller Art, für eine längere Reihe von Jahren der Nordostbahn bevorstehen und ihr eine besondere neben der allgemeinen Amortisation hergehende Amortisation des Defizits der Pensions- und Hilfskasse ausserordentlich erschweren können. Unter dem vorstehend formulierten Vorbehalte erklären wir uns für einmal mit dem von Ihnen anlässlich der Vorlage unserer Jahresrechnungen von 1890 gestellten Verlangen einverstanden, dass für die Verzinsung und Amortisation des Defizites der Pensions- und Hilfskasse aus dem Betriebsertrage jährlich Fr. 250,000 verwendet werden sollen. Als selbstverständlich nehmen wir hierbei an, dass, wenn von uns in einzelnen Jahren der Pensions- und Hilfskasse für die Tilgung des Defizites grössere Zuwendungen gemacht werden sollten, wir in den folgenden Jahren zu einer entsprechenden Reduktion der Annuitäten berechtigt wären. Bei Durchführung des obenerwähnten Amortisationsverfahrens würde das Defizit in 16 Jahren, d. h. bis Ende 1907 getilgt sein.“

Gemäss diesem Vorschlage setzte der Bundesrat unterm 8. März d. J. die jährliche Quote für Tilgung und Verzinsung des Defizits auf 250,000 Fr. fest, mit dem bei Anlass der Verhandlungen über die Statuten von der Nordostbahn beantragten Zusatze, dass allfällige Vermögensvorschläge, welche bei Festsetzung der künftigen technischen Bilanzen konstatiert werden, vom Defizit abgerechnet werden dürfen, bis dieses ganz getilgt sein werde.

Da die künftigen Bilanzen wahrscheinlich solche Überschüsse ergeben werden, so ist anzunehmen, dass das Defizit schon vor Ablauf von 16 Jahren getilgt sein werde.

c) Allgemeines. Kompetenzfragen.

Die von Herrn Guyer-Zeller in Zürich in der Generalversammlung vom 29. Juni 1892 gestellte Motion (s. Anhang, S. 13) begutachten wir dahin, dass auf dieselbe nicht einzutreten sei.

Wir gehen dabei von der Ansicht aus, dass nach den gegenwärtigen Statuten die Entscheidung über Tracé- und Bahnhoffragen in die Kompetenz der Verwaltung falle und dass es auch sehr unzweckmässig wäre, eine Änderung der Statuten im Sinne der erwähnten Motion anzustreben.

4. Rechnungswesen.

Wir genehmigten an unserm Orte die das Jahr 1890 umfassenden Rechnungen über den Bau und Betrieb der Aargauischen Südbahn (die Abnahme derjenigen von 1891 verzögerte sich bis ins laufende Jahr), sowie die Rechnungen betreffend den Bau und Betrieb der Bötzenbergbahn und den Bau der Linie Koblenz-Stein pro 1891.

Dem Abschluss der Jahresrechnungen vorgängig, unterbreitete die Direktion unserer Genehmigung folgende ausserordentlichen Verwendungen zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung von 1891:

a) Auf dem Dampfboot „Schaffhausen“, das nach Inbetriebsetzung des neuen Halbsalondampfers „Säntis“ ausrangiert werden sollte, wurden 20,000 Fr. abgeschrieben, so dass es nur noch mit 5000 Fr. auf dem Inventar steht.

b) Mit Rücksicht einerseits auf das sehr günstige Betriebsergebnis von 1891 und andererseits auf die tiefgreifenden Änderungen, die dem Dampfbootbetrieb auf dem Zürichsee durch die Eröffnung der rechtsufrigen Bahn bevorstehen, wurde auf den Trajekteinrichtungen und dem für den Gütertransport dienenden Schiffsmaterial eine Abschreibung von Fr. 105,451. 67 gemacht.

c) Für Verzinsung und Amortisation des Defizits der Pensions- und Hilfskasse der Angestellten wurde wieder die gleiche Summe (250,000 Fr.) ausgeworfen, die auf Veranlassung des Bundesrates pro 1890 für diesen Zweck bestimmt worden war. Die Verzinsung beanspruchte 113,020 Fr.; für die Amortisation blieb ein ausserordentlicher Zuschuss von 136,980 Fr. übrig.

d) Endlich wurde dem Versicherungsfond ein ausserordentlicher Zuschuss von 300,000 Fr. zugewandt, um denselben nach der Schwächung, die er durch die vertragsgemässen Beiträge an die Haftpflichtentschädigungen für die Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen erleidet, möglichst bald wieder auf den alten Bestand zu bringen.

Ebenso bildete die vorläufige Buchung des Agiogewinnes auf den im Jahr 1891 ausgegebenen 14000 neuen Stammaktien den Gegenstand einer besonderen Schlussnahme. Über die definitive Verwendung dieses Erlöses (er betrug mit Ende 1891 Fr. 1,308,117. 40) konnte nämlich noch nicht verfügt werden, weil verschiedene Verhältnisse, die dabei gemäss dem von uns unterm 16. Oktober 1890 betreffend die Ausgabe jener Aktien erstatteten Berichte in erster Linie in Betracht fallen, noch nicht genügend abgeklärt waren. Jener Betrag wurde vorläufig als „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“, worunter nicht nur die Betriebs- sondern auch die Gewinn- und Verlustrechnung verstanden ist, unter die Passiven der Bilanz eingestellt.

Die in Gemässheit der eben erwähnten Beschlüsse aufgestellten Jahresrechnungen und den Geschäftsbericht der Direktion pro 1891 haben wir Ihnen wiederum ohne Abgabe eines Befundes übermittelt.

Über die Einverleibung des Reservefonds der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern in den Erneuerungsfond der N. O. B. und des auf letztere fallenden Anteils am Aktivalsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung jener Unternehmung in die „Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung“ enthält der Geschäftsbericht der Direktion (Seite 8) nähere Mitteilungen.

Von unsern auf das Rechnungswesen bezüglichen Beschlüssen heben wir noch den hervor, dass die Ausgaben, die beim Umbau oder bei der Erweiterung von Bahnhöfen, Stationen oder Bahnstrecken durch den Umbau oder die Beseitigung von Bahnobjekten entstehen, im Sinne von Art. 4 der Vereinbarung mit dem Bundesrate über Bereinigung der Bilanz vom April 1885 nach Abschluss der Baurechnung, soweit sie nicht dritten Gesellschaften oder dem Baukonto von Moratoriumslinien zu belasten sind, durch Zuschreibung zur Bilanzpost „zu amortisierende Verwendungen“ zu tilgen seien.

In gewohnter Weise bringen wir in nachstehender Tabelle die Differenzen zwischen dem von uns pro 1892 festgestellten Budget der Betriebsrechnung (mit Inbegriff eines Nachtragskredites von 70,000 Fr. für vom Bundesrate der Gesellschaft über ihre Anerbietungen hinaus auferlegte Züge) und den Rechnungsergebnissen zur Anschauung.

Differenzen zwischen dem Voranschlag und der Betriebsrechnung pro 1892.		Die Rechnung ergibt \pm als der Voranschlag in Aussicht nahm:			
		Fr.	Fr.	Fr.	% d. Budget-satzes
Einnahmen.					+ -
I. Ertrag des Personentransportes	+ 263,119				3.59
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	- 6,473				0.06
III. Verschiedene Einnahmen . . . . .	.	+ 256,646			1.40
		- 18,156			1.85
			+ 238,490		1.24
Ausgaben.					
I. Allgemeine Verwaltung:					
A. Personal	- 13,224				2.84
B. Sonstige Ausgaben	+ 904				1.19
	- 12,320				2.28
Hievon ab: Vergütung des Baukontos für die administrative Bauleitung	- 17,474				30.45
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn:		+ 5,154			1.07
A. Personal	- 14,360				1.41
B. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:					
a) Unterhalt der Bahnanlagen	+ 28,251				3.46
b) Erneuerung des Oberbaues	+ 107,828				14.77
C. Sonstige Ausgaben	+ 2,140				3.49
		+ 123,859			4.71
III. Expeditionsdienst:					
A. Personal	- 31,882				0.85
B. Sonstige Ausgaben	+ 13,823				3.42
		- 18,059			0.43
IV. Fahrdienst:					
A. Personal	- 23,355				1.94
B. Materialverbrauch der Lokomotiven und Wagen	- 108,753				5.91
C. Unterhalt und Erneuerung des Rollmaterials:					
a) Unterhalt	+ 49,033				5.48
b) Erneuerung	- 179,979				30.11
D. Sonstige Ausgaben	+ 15,127				75.75
		- 247,927			5.44
V. Verschiedene Ausgaben:					
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse)	- 69,719				7.10
B. Verlust an Hülfsge­schäften	-				
C. Sonstige Ausgaben	+ 204,199				38.51
		+ 134,480			8.89
Total der Ausgaben	- 2,493				0.02
Hiezu: Nachtragskredit für octroyierte Züge . . . . .	.	70,000			
		- 72,493			0.54
Hievon ab: Entschädigungen für die Besorgung des Betriebsdienstes auf der Bötzb­ergbahn incl. Koblenz-Stein . . . . .	.	- 46,197			2.82
Netto-Ausgaben . . . . .	.	.	- 26,296		0.22
Überschuss der Betriebseinnahmen . . . . .	.	.	+ 264,786		3.58

5. Verwendung des Reinertrages.

Den im Jahr 1891 erzielten Reinertrag von Fr. 3,933,424. 86. beantragten wir Ihnen und beschlossen Sie folgendermassen zu verwenden :

1. Den 136,000 Prioritäts- und Stammaktien eine Dividende
von 5 0/0 = 25 Fr. per Aktie auszurichten Fr. 3,400,000. — Cts.
2. den Rest von „ 533,424. 86 „
auf neue Rechnung vorzutragen.

Fr. 3,933,424. 86 Cts.

Nachdem die seit 1888 angesammelte „Rücklage behufs Erhöhung des Aktienkapitals“ mit Ende 1891 den ursprünglich vorgesehenen Betrag von 2 Mill. Fr. erreicht hatte, so war im Berichtsjahre über deren Liquidation Beschluss zu fassen.

Gemäss den im Jahr 1888 aufgestellten grundlegenden Bestimmungen gehörten davon vorab jeder der alten Stammaktien Fr. 2. 50 = 1/2 0/0, d. h. dasjenige Betreffnis, um welches die ihnen pro 1888 ausgerichtete Dividende weniger als 5 0/0 betragen hatte. Der Einfachheit wegen schlugen wir Ihnen vor, diesen Betrag (im ganzen $84000 \times 2\frac{1}{2}$ Fr. = 210,000 Fr.) bei Anlass der Zahlung der Jahresdividende pro 1891 bar zur Auszahlung zu bringen.

Um die Kosten der ganzen Operation zu decken und zugleich um eine möglichst bequeme Zahl für die gleichmässige Verteilung der verbleibenden 1,790,000 Fr. zu erhalten, wurden 90,000 Fr. ausgeschieden, welche, soweit sie nicht durch die genannten Kosten in Anspruch genommen würden, der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung einverleibt werden sollten.

Bei Verteilung der restierenden 1,700,000 Fr. auf die 136,000 Stamm- und Prioritätsaktien fielen auf jede Aktie 12 1/2 Fr. Der Ursprung der Rücklage (Ersparnis infolge des Übergangs von der festen zur steigenden Amortisation der aus der Bilanz zu entfernenden Non-valeurs) und die ihr gegebene Zweckbestimmung (Vermehrung des Aktienkapitals behufs Kräftigung der Gesellschaft) schienen uns eine bare Verteilung von vorn herein auszuschliessen, zumal in einem Zeitpunkte, wo man bereits mit Sicherheit voraussah, dass die Gesellschaft zur Bestreitung der Ausgaben für die Erweiterung grosser Bahnhöfe und für allfällige Mehrkosten der Moratoriumslinien sich neue Kapitalien werde verschaffen müssen. Wir suchten daher eine Kombination, um nicht nur die in Rede stehende Rücklage in Aktien umzuwandeln, sondern auch um damit noch eine weitere Aktienemission zu verbinden, nämlich das Gesellschaftskapital auf die in den Statuten vom 7. Nov. 1890 vorgesehenen Höhe von 80 Mill. Fr. zu bringen. Wir durften dies aber nicht in der Weise thun, dass die Inhaber der alten Aktien, wenn sie ihren Anteil an der Rücklage bekommen wollten, zu weitem Aktieneinzahlungen genötigt gewesen wären.

Diesen allgemeinen Gesichtspunkten entsprang der Antrag, den wir Ihnen betr. Liquidation der Rücklage und Ausgabe von 10,000 neuen Stammaktien vorlegten und den Sie in Ihrer Generalversammlung vom 29. Juni einstimmig angenommen haben. Mit Bezug auf das Detail des Antrages resp. Beschlusses erlauben wir uns auf den im Anhang abgedruckten Auszug aus den Verhandlungen der Generalversammlung zu verweisen.

6. Finanzwesen.

Die Emissionsbedingungen für die 10,000 neuen Stammaktien, die Sie laut dem in Abschnitt 5 Gesagten in Verbindung mit der Liquidation der Rücklage zur Erhöhung des Aktienkapitals auszugeben beschlossen hatten, waren in der Hauptsache schon in Ihrem Beschlusse vom 29. Juni formuliert.

Wir eröffnen im Sinne dieses Ihres Beschlusses für denjenigen Teil der Aktien, der nicht vermöge des den alten Aktien eingeräumten Vorzugsrechtes übernommen würde, eine freie Subskription und setzten als Endtermin für die erste Einzahlung von 35 0/0 = 175 Fr. pro Aktie den 1. Oktober 1892 fest. Um die Interimsaktien zu gleichwertigen und daher börsenfähigen Papieren zu machen, wurden sie mit einem Zinscoupon von 22 1/2 Fr. für das Jahr 1893 versehen und über die Zinsverrechnung für die verschiedenen Perioden, in welchen die Aktien liberiert werden konnten, in den Prospekt genaue Bestimmungen aufgenommen.

Die neue Emission wurde sowohl für die ihr Vorrecht geltend machenden Inhaber von Gutscheinen und Zertifikaten als für die übrigen Aktienzeichner in den Tagen vom 12. bis und mit 16. Sept. zur Subskription aufgelegt. Über den Erfolg derselben berichtet die Direktion (S. 18 u. f.).

7. Tarifwesen.

Auf der Linie Winterthur-Etzwilen-Konstanz war bisher der Personentarif der ehemaligen Nationalbahn beibehalten worden, wonach Retourbillete für Distanzen über 12 km etwas teurer als auf dem übrigen Netze der Nordostbahn waren und die Taxen nicht durchgerechnet, sondern an den Endpunkten angestossen wurden. Anlässlich der Revision und Neuausgabe des Personentarifs der Nordostbahn beschlossen wir, auf diese ausnahmsweise Tarifbildung zu verzichten, die Ostsektion der Nationalbahn also künftig als integrierenden Bestandteil der Nordostbahn zu behandeln. Abgesehen von der Linie Glarus-Linthal, die für ihren internen Verkehr die etwas niedrigeren Taxen der sog. Normalkonzession hat, ist damit hinsichtlich des Personentarifs die Einheit auf dem ganzen Netze der Nordostbahn hergestellt.

8. Bauwesen.

a) Neue Linien.

Das Baubudget für die neuen Linien pro 1892 ist, weil schon im Jahr 1891 aufgestellt, bereits im letztjährigen Geschäftsbericht skizziert worden.

Im Berichtsjahre wurden von uns folgende Spezialvorlagen der Direktion genehmigt:

A. Pläne.

1. Bauplan für eine vom Bundesrate auferlegte Haltstelle für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr bei Wipkingen (rechtsufrige Seebahn). Voranschlag: 426,000 Fr.; eigentliche Mehrkosten gegenüber der durchgehenden Linie: 290,000 Fr.

2. Tracepläne für die Linie Eglisau-Schaffhausen als Grundlage für die Ausarbeitung der eigentlichen Baupläne und für die Verhandlungen zwischen den zwei Staatsregierungen über den Grenzübergangspunkt. Die Pläne gaben Anlass zu verschiedenen Begehren (Erstellung weiterer Stationen bei Wyl und Altenburg und unterirdische Führung der Bahn im Rheinflussbecken), wodurch sich das Plangenehmigungsverfahren sehr in die Länge zog. (Bericht der Direktion, S. 10 und 96.)

3. Ein Antrag der Direktion, an dem Trace der Linie Thalweil-Zug über Forsthaus Sihlwald festzuhalten und auf das Begehren der Gemeinde Horgen, dass die Linie auf der Bergseite gegen den Zürichsee näher an Horgen herangeführt und eine Station auf ihrem Gebiete erstellt werde, nicht einzutreten. (Vergl. Bericht der Direktion, S. 6 und 94.) Seither wurden aber zu Gunsten der Zugsrichtung über Horgen neue grosse Anstrengungen gemacht und ist der schliessliche Entscheid über diese Tracefrage wieder zweifelhaft geworden.

B. Bauverträge.

1. Über das den Albistunnel umfassende II. Baukosten der Linie Thalweil-Zug im Voranschlag von 3,556,800 Fr.
 2. Über die Unterbauarbeiten auf den weiteren Baukosten der rechtsufrigen Zürichseebahn, nämlich:

II. Baukosten, veranschlagt auf	Fr. 891,687. 10 Cts.
III. „ „ „	„ 852,421. 45 „
IV. „ „ „	„ 678,425. — „
	Fr. 2,422,533. 55 Cts.

3. Über die Ausführung der eisernen Brücken auf der rechtsufrigen Zürichseebahn inkl. derjenigen des zu verlegenden Teiles der Winterthurer Linie, im Gesamtgewichte von ca. 3000 Tonnen. Diese Lieferung wurde an die Società Nazionale delle Officine di Savigliano in Turin vergeben. Der Preisunterschied zwischen den Übernahmeofferten der einheimischen Firmen und derjenigen dieser italienischen Gesellschaft war zu gross, als dass wir es hätten rechtfertigen können, die nationalen Rücksichten den Ausschlag geben zu lassen. — Eine erst nach Ablauf der Eingabefrist offerierte Reduktion eines Angebotes wurde von uns aus prinzipiellen Gründen nicht berücksichtigt, damit nicht etwa in künftigen Fällen die Bewerber sich zum voraus aufs Markten einrichten.

4. Über die Hochbauten an der rechtsufrigen Zürichseebahn mit Ausnahme der Eisenarbeiten für die Perrondächer und die offenen Anbauten einzelner Stationsgebäude. Voranschlag: Fr. 856,346. 41.

5. Über die auf Fr. 1,925,452. 22 veranschlagten Unterbauarbeiten der Linie Etzweilen-Schaffhausen.

b) Alte Linien.

Das Baubudget pro 1892 für das bisherige Netz der Nordostbahn, inkl. Zürich-Zug-Luzern, sowie für die Bötzbahn nahm nach den Hauptkapiteln folgende Ausgaben in Aussicht:

A. Baukonto der Nordostbahn.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen:

a) Bahnhofserweiterungen und neue Stationsanlagen	Fr. 3,244,191. —
b) Diverse Ergänzungsbauten	„ 784,340. —
	Fr. 4,028,531. —
II. Rollmaterial	„ 1,948,900. —
III. Mobilien und Gerätschaften	„ 35 910. —
IV. Unvorhergesehenes	„ 25,000. —
	Fr. 6,038,341. —
Hiervon ab: Wert auszurangierender Fahrzeuge	„ 333,848. —
	Total auf Baukonto N. O. B. Fr. 5,704,493. —

B. Baukonto der Bötzbahn.

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen, die auf die N. O. B. fallende Hälfte	Fr. 83,073. —
C. Nebengeschäfte	„ 155,520. —
	Total Fr. 5,943,086. —

Von dieser Summe waren von uns 4,037,595 Fr. schon früher bewilligt worden. In derselben sind ferner 303,000 Fr. inbegriffen (Kosten für Änderungen an bestehenden Anlagen und Abschreibungen), welche nach den bestehenden Rechnungsgrundsätzen nicht auf Baurechnung genommen werden dürfen. (Vgl. Abschnitt 4, S. 4.)

Wir heben die wichtigsten Einzelposten wie folgt hervor:

- Ad. A. I. a) Fr. 375,142 Restkredit für Erweiterung des Rangierbahnhofes Romanshorn.
- „ 470,800 als erste Rate für Erweiterung des Bahnhofes Schaffhausen.
 - „ 512,273 Restkredit für Erweiterung des Rangier- und Güterbahnhofes Winterthur.
 - „ 400,000 als I. Rate für Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes Winterthur.
 - „ 62,982 für Geleisevermehrung auf der Station Oerlikon.
 - „ 59,800 für Geleisevermehrung auf der Station Oberglatt.
 - „ 32,930 Restkredit für Erweiterung des Güterbahnhofes Zürich.
 - „ 679,000 Jahresrate für die Verlegung der Winterthurer Linie bei Wipkingen bis zum Bahnhof Zürich und Unterführung der Langgasse (Gesamtkosten 2,500,000 Fr.)
 - „ 200,000 als I. Rate für Erweiterung der Station Altstetten.
 - „ 94,044 Restkredit für Errichtung eines Maschinendepot Brugg.
 - „ 260,000 für Erweiterung der Station Koblenz infolge Einführung der Linie Koblenz-Stein.
 - „ 47,070 Restkredit für Erweiterung der Station Pfäffikon (Schwyz) behufs Einführung der Schweiz. Südostbahn (Gesamtkosten: 88,700 Fr.).
 - „ 50,150 für Erstellung eines neuen definitiven Stationsgebäudes in Cham und Einrichtung der Gasbeleuchtung.
- Ad. A. I. b) Fr. 33,183 für Erweiterung der Station Amrisweil.
- „ 30,882 Restkredit für Centralweichen- und Signalstellung in Wallisellen.
 - „ 79,816 Rest- und neue Kredite für Verriegelung der Weichen und Signale auf 17 Stationen.
 - „ 225,000 als I. Rate für Verriegelung der Weichen und Signale auf 11 Stationen (Gesamtkosten: 412,000 Fr.).
 - „ 102,000 für Anbringen von Glockensignalen.
 - „ 27,600 für mechanische Signalscheiben und elektrische Kontrolapparate.
 - „ 32,500 für Eindecken und Einfriedigen offener Brücken und Durchlässe.
 - „ 44,196 Rest- und neue Kredite für 7 Wärterwohnhäuser.
- Ad. A. II. Fr. 274,800 für 6 Tenderlokomotiven mit Einrichtung für Luftdruckbremsen und Dampfheizung.
- „ 127,600 für 2 Personenzugslokomotiven mit Luftdruckbremsen, Geschwindigkeitsmessern und Dampfheizungseinrichtung.
 - „ 411,000 für 6 Güterzugslokomotiven mit Einrichtung für Dampfheizung.
 - „ 468,000 für Anschaffung von 34 dreiachsigen Personenwagen.
 - „ 462,000 für 100 gedeckte Normalgüterwagen, 30 offene Steintransportwagen und 2 dreiachsige Spezial-Plattformwagen.
 - „ 164,500 für Einrichtung von kontinuierlichen Luftdruckbremsen.
 - „ 25,000 für Ausrüstung von 100 Lokomotiven mit Geschwindigkeitsanzeigern.
- Ad. B. I. Auf die Nordostbahn entfallende Hälfte von
- Fr. 46,000 für Erstellung eines definitiven Aufnahmegebäudes in Stein,
 - „ 35,400 für Verriegelung von Weichen und Signalen auf 4 Stationen,
 - „ 32,400 für Erstellung von Glockensignalen.
- Ad. C. Fr. 154,620 Restkredit für den Halbsalondampfer „Säntis“.

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

1. Umbau des Bahnhofes Zug. Nach dem von der Direktion zuerst vorgelegten Plane sollte die Linie Thalweil-Zug von Osten her in den Bahnhof Zug eingeführt werden. Die Gesamtkosten waren auf 1,386,400 Fr. veranschlagt. Das Projekt wurde aber nicht nur von der Gotthardbahn beanstandet, die darauf dringt, dass der Bahnhof in der Richtung Thalweil-Zug-Gotthard durchgehend gemacht werde, sondern auch vom Eisenbahndepartement, von letzterem namentlich deshalb, weil es einen Niveauübergang über die Strasse Zug-Baar als unzulässig erachtet. Es wurden darauf nochmals eingehende Studien angestellt. Dieselben ergaben jedoch, dass das ursprüngliche Projekt der N. O. B. sowohl mit Bezug auf die Bequemlichkeit für das Publikum, die Leichtigkeit der Dienstabwandlung und den Einfluss auf die Distanz- oder Längenverhältnisse als mit Bezug auf den Kostenpunkt den Vorzug vor allen andern teils von der Nordostbahn teils von der Gotthardbahn bearbeiteten Projekten verdiene. Für den Fall jedoch, dass sich die Festhaltung desselben als aussichtslos erweisen sollte, beauftragten wir die Direktion, auf die Annahme eines von ihr eventuell empfohlenen Projektes hinzuwirken, wonach vertikal zum jetzigen Bahnhof, auf der Westseite der Baarerstrasse, ein neuer Bahnhof anzulegen wäre.

2. Weitere Vergrößerung der Station Oerlikon. Da eine erhebliche Steigerung des Verkehrs auf dieser Station voraussesehen ist, eine Vergrößerung derselben aber später, wenn die dortigen Terrains noch mehr überbaut sein werden, auf bedeutende Schwierigkeiten stossen resp. viel mehr kosten würde, legte die Direktion ein Projekt für eine sukzessiv nach Massgabe des Bedürfnisses durchzuführende Erweiterung von ziemlich grossen Dimensionen vor. Es erwies sich als wünschbar, an dem Projekte noch einige Verbesserungen anzubringen. Die Genehmigung desselben wurde daher verschoben, die Direktion indessen ermächtigt, die ihrem Projekte entsprechenden Expropriationspläne sofort aufzulegen, und ihr für die Durchführung der Grundeinlösung ein Kredit von 230,000 Fr. bewilligt.

3. Einrichtung der Station Au für den Güterdienst: 38,400 Fr.

4. Umgestaltung des Bahnhofes Luzern. Die seit 1888 pendenden Verhandlungen über Erweiterung dieses Bahnhofes und Änderung der Zufahrtlinie förderten sich immer mehr steigende Ansprüche der Gemeinde- und Staatsbehörden zu Tage und schlossen mit einem vom Bundesrate den Bahngesellschaften octroyirten Programm ab, dessen Kosten auf 8,723,000 Fr. geschätzt sind. (Vergleiche Geschäftsbericht der Direktion S. 8 u. 9). Der Bahnhof Luzern gehört bekanntlich der Centralbahn; über die Beteiligung der mitbenutzenden Bahnen an den Kosten bleibt eine Vereinbarung und eventuell der gerichtliche Entscheid vorbehalten. Wir ermächtigten die Direktion, nach Massgabe der bestehenden Verträge zur Durchführung der bundesrätlichen Entscheidung mitzuwirken, in der Meinung, dass hiebei im Allgemeinen auf thunlichste Ökonomie und im Besonderen auf einstweilige Beschränkung der Geleiseanlagen auf das vom Verkehr gebotene Mass Bedacht zu nehmen sei.

5. Umgestaltung des Bahnhofes Zürich. Die Direktion brachte uns im Oktober die Pläne über diejenigen Änderungen und Ergänzungen im Bahnhof Zürich (excl. Personenbahnhof) in Vorlage, die als unausweichliche Folge der seit den 1870er Jahren eingetretenen grossen Erweiterung des Nordostbahnnetzes und der bedeutenden Steigerung des im Bahnhof Zürich sich abwickelnden Verkehrs erscheinen und deren nähere Festsetzung in engem Zusammenhange mit der veränderten Einführung der Winterthurer Linie und der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn steht. Durch die Beratungen der mit der Vorprüfung dieser Vorlage betrauten erweiterten Budgetkommission wurden eingehende neue Untersuchungen nötig, so dass die Angelegenheit bis jetzt nicht erledigt werden konnte. Damit die Landerwerbung nicht durch die fortschreitende Bauthätigkeit im Kreise III und durch auf künstliche Preissteigerung abzielende Machenschaften erschwert werde, ermächtigten wir die Direktion, die ihrem Projekte entsprechenden Expropriationspläne sofort in den Gemeinden aufzulegen (Geschäftsbericht der Direktion S. 9).

6. Bestellung des für die Jahre 1893—95 sich ergebenden Bedarfes an Flussstahlschienen für die alten und die neuen Linien (15,150 Tonnen) und des Bedarfes an Flusseisenschwellen für 1892—95 (20,500 Tonnen.)

Die gesamte Lieferung wurde den Rheinischen Stahlwerken in Ruhrort übergeben, welche die günstigsten Bedingungen gestellt hatten.

7. Anschaffung von weitem Lokomotiven. Ausser 10 bereits bestellten, aber noch nicht abgelieferten Lokomotiven ergab sich nach den Aufstellungen der staatlichen Aufsichtsorgane noch ein Bedarf von 19, nach denjenigen der Direktion dagegen ein solcher von 10 weitem Maschinen. Uns der letzteren Auffassung anschliessend, beschlossen wir, 16 Lokomotiven in einem Gesamtbetrage von 960,800 Fr. in das Baubudget pro 1893 aufzunehmen und zwar

auf Konto „Rollmaterial bisheriges Netz“ 9 Stück mit zusammen 546,000 Fr. und auf „Konto Rollmaterial für die rechtsufrige Zürichseebahn“ 7 Stück mit 414,200 Fr., die Anschaffung der restierenden 4 Stück dagegen auf das Jahr 1894 zu verschieben.

8. Anschaffung von 171 neuen Güterwagen als der auf die Nordostbahn fallenden Quote der 658 Güterwagen, welche der schweizerischen Wagenverband noch beistellen muss, um seinen Güterwagenpark auf 10,000 Stück zu bringen. (S. Bericht der Direktion S. 17). Von diesen 171 Wagen sollen im Jahr 1893 150 zur Ablieferung kommen; 125 werden gedeckte, 25 offene sein. Der Durchschnittspreis stellt sich auf 3600 Fr.

Gemäss einem mit der Gemeinde Steinhausen, Kt. Zug, abgeschlossenen, bereits im letztjährigen Berichte der Direktion (S. 9) erwähnten Verträge legte uns die Direktion den Plan für eine in jener Gemeinde neu zu errichtende Station vor, welche (mit Einschluss der Kosten für Einbeziehung der direkten Verbindungslinie zwischen Cham und Knonau in die neue Station) auf 184,500 Fr. veranschlagt war. Mit Rücksicht namentlich auf die grossen Engagements unserer Gesellschaft für unabweisliche Bauten glaubten wir auf den Antrag zur Zeit nicht eintreten zu können.

9. Betrieb.

Bei ihrer Stellungnahme zu den auf Verbesserungen im Betriebe gerichteten Postulaten des Bundesrates (siehe Geschäftsbericht der Direktion pro 1891, S. 5, 15 und 18, pro 1892, S. 4) versicherte sich die Direktion unserer Zustimmung.

Im Hinblick auf das den Barrierendienst der Frauen ausschliessende resp. erschwerende Postulat luden wir bei Behandlung des Baubudget für die alten Linien die Direktion ein, den Bau derjenigen noch nicht in Angriff genommenen Wärterwohnhäuser, die mit Rücksicht auf die Verwendung von Frauen zum Barrierendienst projektirt waren, zu verschieben, bis das Postulat im Sinne der Gestattung der weiblichen Barrieren-Bedienung erledigt sein werde.

Bei Erledigung der Fahrplanvorlagen für den Sommer 1892 und den Winterdienst 1892/93 verpflichtete der Bundesrat die Nordostbahn über die von ihr freiwillig übernommenen Fahrleistungen hinaus noch zu einer Reihe weiterer, welche Nachtragskredite im Betrage von 70,000 Fr. nötig machten. Über die wichtigste dieser Auflagen werden wir im folgenden Abschnitt noch zu sprechen haben.

10. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Unsere Genehmigung erhielten:

a) Ein neuer Vertrag mit der Tössthalbahn über Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur, mit für sie etwas günstigeren Bedingungen, als der bisher bestandene und von ihr auf 1. Januar 1891 gekündigte enthalten hatte.

b) Ein Vertrag mit der Sihlthalbahn über Verbindung derselben mit der Nordostbahn für den Güterverkehr. (S. Geschäftsbericht der Direction, S. 11)

c) Ein Vertrag mit der Schweiz. Südostbahn über Abtretung des ihr gehörenden, aber in gemeinsamer Benutzung stehenden Teiles des Bahnhofes Wädensweil an die Nordostbahn und Verrechnung eines Guthabens der letztern mit einem Teile des Kaufpreises. (Bericht der Direktion, S. 12)

Durch Vertrag vom 4. April 1874 sind die Betriebsverhältnisse der mit der Centralbahn gemeinsamen Linien im Wesentlichen so geordnet, dass die Nordostbahn für den Betrieb der Bötzbahn und der Linie Koblenz-Stein Fr. 2.70 und die Centralbahn für den Betrieb der Aarg. Südbahn Fr. 2.40 per Lokomotivkilometer erhält, aus dieser Entschädigung aber der nach Verhältnis der kursirenden Wagenachsen berechnete Anteil an den Betriebs- und Unterhaltungskosten der mitbenutzten Stationen und Bahnstrecken zu bestreiten ist. Wir gelangten zur Überzeugung, dass diese Regelung den Selbstkosten und vollends den Mehrleistungen der Nordostbahn sowie ihrer Mehrbelastung durch die Beteiligung an den sehr grossen Kosten der mitbenutzten Bahnstrecke Basel-Pratteln (incl. Bahnhof Basel) immer weniger entspreche, und luden daher die Direktion ein, bei der Schweizerischen Centralbahn eine Revision derjenigen über den Betrieb der Gemeinschaftsbahnen bestehenden Vereinbarungen anzuregen, welche auf die Betriebsentschädigung Bezug haben, behufs Erzielung einer den heutigen Betriebsausgaben und den Betriebsverhältnissen der einzelnen Linien besser angepassten Regelung der einschlägigen Verhältnisse, und damit vorsorglich eine Kündigung der erwähnten Vereinbarungen auf Jahresfrist zu verbinden.

Über die bereits im 4. Abschnitt erwähnte Liquidation der Rechnungssaldi der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern erlauben wir uns auf den Bericht der Direktion (S. 8) zu verweisen.

Um der Schweiz. Südostbahn (Rapperswyl-Pfäffikon-Goldau) Anschlüsse zu verschaffen, wurde die Nordostbahn vom Bundesrate angehalten, in den Monaten Juni bis September einen Personenzug Richtersweil-Ziegelbrücke und zurück (mit Fortsetzung bis und ab Chur Seitens der Vereinigten Schweizerbahnen) auszuführen. Weil das Personal und Material aber nicht in Ziegelbrücke stationieren konnte, musste der Zug bis nach Glarus ausgedehnt werden. Für die Winterfahrplanperiode 1892/93 sodann wurde der Nordostbahn ein Anschlusszug Richtersweil-Glarus und zurück auferlegt.

Wir luden die Direktion zum Berichte darüber ein, ob und eventuell welche rechtlichen Schritte wegen dieser Auflage zu thun seien und beschlossen dann, die Schweiz. Südostbahn auf gütlichem und eventuell gerichtlichem Wege zum Ersatz der finanziellen Einbussen anzuhalten, welche der Nordostbahn aus der Ausführung dieser Züge erwachsen.

11. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Die Erhöhung des Aktienkapitals von 75 auf den in den Statuten vorgesehenen Betrag von 80 Millionen Franken haben wir schon im Abschnitt 5 u. 6 behandelt.

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

Zürich, den 10. Juni 1893.

Namens des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. Bachmann.

Der Sekretär:

Dr. Hürlimann.

Auszug aus dem Protokoll
über die
Verhandlungen der ordentlichen Generalversammlung
der
Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
vom 29. Juni 1892.

Vertreten sind:

Bei Eröffnung der Versammlung: 62,352 Aktien.
Im Verlaufe derselben: 66,079 „

I.

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

1. Den Rechnungen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft für das Jahr 1891 wird die Genehmigung und den Gesellschaftsbehörden dafür Entlastung erteilt.
2. Die Geschäftsberichte der Direktion und des Verwaltungsrates pro 1891 werden unter Verdankung abgenommen.

II.

Der bei Behandlung obigen Geschäftes von Herrn Guyer-Zeller in Zürich gestellte Antrag:

„Der Verwaltungsrat resp. die Direktion wird eingeladen, über die mit der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn in den Bahnhof Zürich und mit der allgemeinen Vermehrung des Verkehrs zusammenhängenden baulichen Anlagen und Veränderungen im Personen- und Güterbahnhöfe Zürich vor der Einreichung weiterer Pläne an die Aufsichtsbehörden in Bern der Generalversammlung eine Vorlage zu unterbreiten, ebenso für die Beteiligung der Nordostbahn bei der Umgestaltung der Bahnhöfe Luzern und Basel die Ermächtigung der Generalversammlung einzuholen und gegen eine allfällige Zumutung der Unterführung der Zürcherstrasse in Winterthur auf Kosten der Nordostbahn alle zu Gebote stehenden Rechtsmittel zu ergreifen“

wird als Motion im Sinne von § 19 der Gesellschaftsstatuten erklärt, welche, da sie in der Einladungs-publikation nicht unter den Traktanden aufgeführt war, heute nicht behandelt werden kann und vorerst vom Verwaltungsrate zu begutachten ist.

III.

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

Der Reinertrag des Jahres 1891 im Betrage von Fr. 3,933,424. 86 Cts. wird in folgender Weise verwendet:

- | | |
|---|------------------------|
| 1. Den 136,000 Prioritäts- und Stammaktien wird eine Dividende von 5 0/0 = 25 Fr.
per Aktie ausgerichtet | Fr. 3,400,000. — Cts. |
| 2. Der Rest von | „ 533,424. 86 „ |
| wird auf neue Rechnung vorgetragen. | |
| | <hr/> |
| | Fr. 3,933,424. 86 Cts. |

IV.

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

I.

Die Liquidation der in der Bilanz per 31. Dezember 1891 mit 2 Millionen Franken erscheinenden Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals geschieht in Verbindung mit der in den Gesellschaftsstatuten vom 7. November 1890 vorgesehenen Emission von weiteren 10,000 Stammaktien zu Fr. 500, womit das Gesellschaftskapital von 75 auf 80 Millionen Franken erhöht wird.

II.

Die Emission der 10,000 Stammaktien erfolgt im Weg einer öffentlichen Subskription, und zwar im Wesentlichen zu folgenden Bedingungen:

- Die Ausgabe geschieht *al pari* spätestens auf Ende 1892.
- Auf den nach erfolgter Subskription kundzugebenden Termin hat eine erste Einzahlung von 35 0/0 = Fr. 175 per Aktie stattzufinden, wogegen auf den Namen lautende Interimsscheine verabfolgt werden; die Resteinzahlung von Fr. 325 hat auf Ende 1893 zu geschehen, unter Austausch der Interimsscheine gegen die definitiven Titel.
- Die subskribierten Aktien können schon vor Ende 1893, sei es anlässlich der ersten Einzahlung oder später, durch Einzahlung der restierenden Fr. 325 liberiert werden; in diesem Fall werden dafür Interimsaktien auf den Inhaber abgegeben, deren Austausch in definitive Titel ebenfalls auf Ende 1893 erfolgt.
- Die Inhaber der Interimsscheine und Interimsaktien erhalten von dem einbezahlten Betrag für die Zeit bis Ende 1893 einen festen Zins zu 4 1/2 0/0 jährlich, welcher anlässlich der nach litt. b) stattfindenden Schlusszahlung, oder, im Falle verfrühter Liberierung der Aktien nach litt. c), anlässlich des Austausches der Interimsaktien gegen die definitiven Aktien geleistet wird.
- Vom Beginne des Jahres 1894 an geniessen die neuen Aktien die vollen statutengemässen Rechte, in der Meinung, dass deren Dividendenberechtigung erstmals für das Jahr 1894 eintritt.

III.

Über die Rücklage von 2 Millionen Franken wird verfügt wie folgt:

- Den Stammaktionären wird anlässlich der Zahlung der Jahresdividende pro 1891 vorab ein Betrag von

Fr. 2. 50 per Aktie oder im ganzen Fr. 210,000, d. h. dasjenige Betreffnis bar vergütet, um welches die ihnen per 1888 ausgerichtete Dividende weniger als 5 0/0 betragen hat.

- b) Von den übrig bleibenden Fr. 1,790,000 wird eine Summe von Fr. 1,700,000 auf die 136,000 Stamm- und Prioritätsaktien gleichmässig in der Weise verteilt, dass jede Stamm- oder Prioritätsaktie, und zwar ebenfalls anlässlich der Zahlung der Jahresdividende pro 1891, einen auf den Inhaber lautenden Gutschein von Fr. 12. 50 erhält, der nach Massgabe der nachfolgenden Bestimmungen (Ziff. IV) zur Leistung der ersten Einzahlung auf die neuen Aktien verwendbar ist und, sofern er nicht hiefür gebraucht wird, einzig noch Anspruch auf Auslösung gemäss Ziff. V des gegenwärtigen Beschlusses hat; im Text der Gutscheine ist diese beschränkte Verwendbarkeit ausdrücklich zu erwähnen.

An Stelle der Gutscheine werden auf Wunsch auch Zertifikate für die Berechtigung auf 14 Gutscheine = Fr. 175 abgegeben.

- c) Der Rest von Fr. 90,000 ist zur Bestreitung der Liquidations- und Emissionskosten bestimmt und wird soweit er nicht hiefür in Anspruch genommen werden muss, der Reserve zur Deckung ausserordentlicher Anforderungen an die Jahresrechnung einverleibt.

IV.

Den Inhabern der nach Ziffer III litt. b auszugebenden Gutscheine und Zertifikate steht für je 14 solcher Gutscheine, bezw. für je ein Zertifikat das Vorrecht auf eine der nach Ziffer II zu emittirenden 10,000 Aktien zu. Bei Geltendmachung desselben müssen zur Leistung der ersten Einzahlung von 35 0/0 = Fr. 175 für eine Aktie je 14 Gutscheine oder 1 Zertifikat eingeliefert werden.

Für die nicht auf Grund dieses Vorrechtes subskribierten Aktien werden auf die erste Einzahlung von Fr. 175 Gutscheine in beliebiger Zahl und zwar ebenfalls zum Nennwert von Fr. 12. 50 Cts. an Zahlung genommen.

V.

Gutscheine, welche nicht im Sinne der Ziffer IV zur ersten Einzahlung auf die neuen Aktien verwendet worden sind, werden bis Ende Juni 1893 zu folgenden Bedingungen eingelöst:

- a) Falls bei der öffentlichen Subskription sämtliche Aktien gezeichnet werden, wird für die Gutscheine deren Nennwert von Fr. 12. 50 Cts. bar ohne Zinsvergütung bezahlt.
- b) Tritt dieser Fall nicht ein, sondern muss ein Rest der Aktien anderweitig begeben werden, so wird auf jeden Gutschein der 14. Teil desjenigen Betrages, welcher im Durchschnitt aus je einer dieser Aktien über Fr. 325 hinaus erzielt wird, bar ohne Zinsvergütung ausbezahlt, jedoch keinesfalls mehr als der Nennwert von Fr. 12. 50 Cts.

VI.

Gutscheine, für welche der nach Ziffer V sich ergebende Auslösungsbetrag nicht bis 31. Dezember 1897 erhoben worden ist, gehen mit Ende dieser Frist ihres Anspruchs verlustig und verlieren damit jede rechtliche Bedeutung.

VII.

Der Verwaltungsrat wird zu den für Durchführung des gegenwärtigen Beschlusses nötigen Anordnungen ermächtigt.

V.

Wahlgeschäfte.

Auf die statutarische Amtsdauer werden gewählt:

a) In die Direktion:

Als thurgauisches Mitglied:

Herr Direktor J. Frölich in Enge.

Als frei zu wählendes Mitglied:

Herr Direktor C. Arbenz in Unterstrass.

b) In den Verwaltungsrat:

Als zürcherische Mitglieder:

Herr Bezirksrat Cramer- v. W y s s in Aussersihl.

„ E. Streuli-Hüni in Horgen.

„ Oberst P. E. Huber-Werdmüller in Riesbach.

„ A. Guyer-Zeller in Zürich (neu).

Als thurgauische Mitglieder:

Herr Nationalrat Dr. Bachmann in Frauenfeld.

„ Ständerat G. Leumann-Sulzer in Bürglen.

Als schaffhausen'sche Mitglieder:

Herr Regierungsrat Moser-Ott in Schaffhausen.

„ Oberstl. Eug. Ziegler in Schaffhausen.

Als aargauische Mitglieder:

Herr Regierungsrat Dr. Fahrländer in Aarau.

„ Emil Laué in Wildegg.

Als frei zu wählende Mitglieder:

Herr Bankdirektor C. Keller in Winterthur.

„ Oberstl. P. Reinhart-Sulzer in Winterthur (neu).

c) Als Präsident des Verwaltungsrates:

Herr Nationalrat Dr. Bachmann in Frauenfeld.

d) In die Revisionskommission:

Herr Dr. Ed. Arbenz, Direktor der Kantonbank in Zürich.

„ Fr. Bonna, Banquier in Genf.

„ Th. Spühler, Direktor der Schweiz. Kreditanstalt in Zürich.

„ Dr. J. Ryf, Advokat in Zürich.

„ Oberstl. v. Hegner auf Schloss Eppishausen (Thurgau).



Inhalt des Beilagenbandes.

1. Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnungen über die Unternehmung der Bötzbahn für das Jahr 1892, einschliesslich der Linie Koblenz-Stein.
2. Einundzwanzigster Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1892.
3. Achtzehnter Jahresbericht und Rechnungen des Direktoriums der Schweizerischen Centralbahn über die Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten für das Jahr 1892.

