

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

**Band:** 22 (1874)

**Artikel:** Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1875 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

**Kapitel:** Verhältnisse zu dem Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht

**Autor:** Peyer, J.F.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730493>

### **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:** 22.11.2024

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

## Titel

Die Direktion gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren zweiundzwanzigsten, das Jahr 1874 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

### I. Verhältnisse zu dem Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht.

In Ausgestaltung der Eisenbahngesetzgebung sind von der schweizerischen Bundesversammlung im Berichtsjahr oder bald nach Ablauf desselben die nachstehenden Bundesgesetze, beziehungsweise Beschlüsse erlassen worden:

Über die Organisation des schweizerischen Eisenbahn- und Handels-Departements durch das Gesetz vom 28. Juli 1873 betreffend Abänderungen des Bundesgesetzes über die Organisation und den Geschäftsgang des Bundesrathes vom 16. Mai 1849;

Bundesgesetz vom 24. Juni 1874 über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft;

Bundesgesetz vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten;

Bundesgesetz vom 20. März 1875 betreffend den Transport auf Eisenbahnen;

Bundesbeschluss vom 10. Oktober 1874 betreffend Zollvergünstigungen für Eisenbahnmaterialien;

Bundesbeschluss vom 24. Dezember 1874 betreffend die Verzollung von Eisenbahnmaterialien.

Vom schweizerischen Bundesrathe hinwieder sind in Vollziehung der verschiedenen Bundesgesetze die nachfolgenden Beschlüsse gefasst, beziehungsweise Verordnungen aufgestellt worden:

Verordnung vom 17. September 1874 betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahnen;

Verordnung vom 11. Januar 1875 über Militärtransporte auf den Eisenbahnen;

Verordnung vom 1. Februar 1875 zum Bundesgesetze vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen;

Verordnung vom 22. Januar 1875 betreffend Verzollung von Eisenbahnmaterial;

Bundesrathsbeschuß vom 17. März 1875 betreffend die Benutzung der Eisenbahntelegraphen.

Durch die Verordnung des Bundesrathes vom 1. Februar 1875 zum Bundesgesetze vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen haben die von den schweizerischen Bahnverwaltungen eingeleiteten, in unserm vorjährigen Berichte erwähnten Schritte, um eine Modifikation der vorangegangenen Verordnung vom 20. Februar 1873 und des Regulativs vom 14. August 1873 herbeizuführen, ihre befriedigende Erledigung gefunden.

Die bauliche Entwicklung unserer Unternehmung, die Vorarbeiten für die von uns übernommenen neuen Linien und deren Ausführung, sowie im Allgemeinen die Behandlung und Erledigung der vielseitigen Verhältnisse, welche nach Maßgabe der Eisenbahngesetzgebung der Bundeskompetenz unterstellt sind, haben auch im gegenwärtigen Berichtsjahre zur Folge gehabt, daß wir dem schweizerischen Bundesrathе vielfache Vorlagen zu machen und über eine Reihe von Geschäften von größerer und geringerer Tragweite mit dieser Behörde zu verhandeln hatten. Wir erwähnen von den betreffenden Verhandlungen nur die wichtigeren und verweisen überdies auf die Mittheilungen des zweiten Abschnitts über die Thätigkeit der Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen.

Nachdem wir in unserem letztjährigen Berichte die Ehre gehabt haben, Ihnen mitzutheilen, daß die Frage der Zugsrichtung der Eisenbahn Winterthur-Weiach ihre befriedigende Erledigung gefunden habe, können wir heute hinsichtlich der Fortsetzung derselben bis Koblenz beifügen, daß im Laufe des Berichtsjahres der einzige noch schwebende Anstand betreffend die Einführung der Bahn in die Station Koblenz in unserem Sinne gehoben worden ist. Die Bahn wird mit Vermeidung des dortigen Tunnels selbständig in die Station Koblenz einmünden, eine Anlage, auf welche wir vom Standpunkte der Sicherheit, sowie nicht minder von demjenigen eines zweckmäßigen Betriebs aus großes Gewicht zu legen hatten. Den von uns successiv vorgelegten Bauplänen für die Eisenbahn Winterthur-Koblenz ist vom Bundesrathе die Genehmigung erteilt worden.

In Bezug auf die Bözbergbahn verweisen wir auf den Spezialbericht, welchen wir für das Jahr 1874 an das von den Verwaltungsräthen der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn bestellte Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen erstattet haben; betreffend das Unternehmen der Aargauischen Südbahn, sowie betreffend die Eisenbahn Wohlen-Bremgarten dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn in gleicher Weise an jenes Komite gerichtet worden ist.

Die vom Großen Rathe des Kantons Aargau zu Gunsten der Schweizerischen Centralbahn- und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft erteilte Konzession für die Eisenbahn Koblenz-Stein enthält in ihrem Art. 6 die Bestimmung, daß diese Bahn bis zum 8. Juni 1875 in Angriff zu nehmen und bis Ende Dezember 1877 zu vollenden sei. Der bezügliche Bundesgenehmigungsbeschuß bestimmt erstern Termin auch für die Leistung des Finanzausweises.

Obwohl nun die bezüglichen Vorarbeiten schon ziemlich vorgeschritten sind, haben wir es für eine zweckmäßige Einleitung und Ausführung des Baues dennoch für entsprechender erachtet, für die technischen Vorarbeiten eine etwas verlängerte Frist zu erwirken. Wir sind zu dem Ende bei der Bundesbehörde um eine Fristerstreckung eingekommen, welche uns dann auch und zwar für die technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 31. Dezember 1875 und für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 31. März 1876 eingeräumt worden ist. Der ursprünglich angenommene Vollendungstermin, Dezember 1877, soll hievon nicht berührt werden.

Was die linksufrige Zürichseebahn anbetrifft, so hat die Bearbeitung des Bauplans für dieselbe ihren Abschluß gefunden, indem einerseits unsere Vorlage für deren Einführung von der Sihl in den Nordostbahnhof Zürich und andererseits diejenige für die Bahnstrecke Ziegelbrücke-Näfels die bundesrätliche Genehmigung erhalten haben. Dabei ist zu bemerken, daß die erstere dieser Vorlagen sich nur auf eine vorübergehende Anlage bezieht und daß erst mit dem Ausbau des Bahnhofes Zürich die Einmündung der linksufrigen Zürichseebahn, wie auch diejenige der übrigen Linien ihre bleibende Richtung erhalten wird. Da die Erweiterung des Bahnhofes Zürich, auf die wir an einer andern Stelle dieses Berichtes zurückkommen werden, eine längere Periode in Anspruch nehmen wird, so mußte für so lange durch die Anlage eines provisorischen Geleises Aushilfe geschaffen werden.

Aus den in unsern frühern Berichten bezeichneten Gründen sind auch in diesem Jahre die technischen Erhebungen und Arbeiten auf der Linie Thalweil-Zug noch nicht weiter geführt worden und haben wir auch die Konzessionsbewerbung für den auf zugersischem Gebiet liegenden Theil derselben einstweilen noch ruhen lassen.

Unser Finanzausweis für das Baukapital der linksufrigen Zürichseebahn von Zürich bis Ziegelbrücke erhielt am 8. Juni 1874, derjenige für den Rest der Bahn von Ziegelbrücke bis Näfels am 26. November 1874 die bundesrätliche Genehmigung.

Für die Eisenbahn Glarus-Lintthal sind uns vom schweizerischen Bundesrathe die Fristen für die technischen und finanziellen Vorlagen und für den Beginn der Erdarbeiten je um 1 Jahr, d. h. bis 30. Januar beziehungsweise 31. Dezember 1876 erstreckt worden. Die ganz außergewöhnliche Inanspruchnahme unseres Baubureau durch die in Angriff genommenen Linien hat es als durchaus nothwendig erscheinen lassen, diejenigen Arbeiten, deren etwaige Hinausrückung thunlich ist, zu verschieben und hiedurch unsere Bauleitung einigermaßen zu entlasten.

Die Verhandlungen zum Zwecke der Erwerbung der Konzession für den auf großh. badischem Gebiete gelegenen Theil der Eisenbahn Bülach-Schaffhausen haben auch im Berichtsjahre zu keinem Resultate geführt und wir waren daher genöthigt, eine Verlängerung der in der bezüglichen schweizerischen Konzession festgesetzten Fristen zu verlangen, welche uns durch Bundesrathsbeschuß vom 12. Februar 1875 bewilligt worden ist.

Bekanntlich haben bei Anlaß der Verhandlungen über die Verbindung der Großh. Badischen Staatseisenbahn bei Konstanz mit der Linie Romanshorn-Kreuzlingen die badischen Delegirten mit Bezug auf weitere Anschlüsse beziehungsweise Verbindungen eine Erklärung (d. d. 10. Dezember 1870) abgegeben, welche für die badische Regierung verbindlich sein sollte, sobald der unter gleichem Datum zwischen derselben und dem schweizerischen Bundesrath abgeschlossene Vertrag über die Verbindung der Linie Romanshorn-Kreuzlingen mit der Badischen Staatsbahn bei Konstanz die beiderseitige Ratifikation erhalten haben werde. In dieser Erklärung ist hinsichtlich der Verbindung Bülach-Glisaus-Schaffhausen wörtlich gesagt:

„Auch diese Bahnverbindung wird die großh. badische Regierung im Hinblick auf Art. 37 des Vertrages vom 27. Juli/11. August 1852 thunlichst befördern und dem von der schweizerischen Landesbehörde konzeßionirt werdenden „Unternehmer, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, die Konzession gleichfalls erteilen. Zur Mitbenützung des „Bahnhofes in Schaffhausen wird die großh. Regierung vorbehältlich einer Verständigung mit der hiebei be-theiligten Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihre Einwilligung geben.“

Die beiderseitige Ratifikation des fraglichen Vertrages ist erfolgt, und somit ist auch die angeführte Erklärung der badischen Delegirten für die badische Regierung verbindlich geworden. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft hat von der schweizerischen Bundesbehörde die Konzession für die Linie Bülach-Schaffhausen auf Schweizergebiet erhalten und sich

jedann, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, auch um die badische Konzession beworben, zu deren Ertheilung sich aber die großh. Regierung bis anhin nicht hat entschließen können.

In Folge von konferenziellen Verhandlungen zwischen schweizerischen und badischen Abgeordneten, welche im Mai 1874 stattgefunden haben, erklärte sich Baden zwar bereit, für die Linie Büllach-Schaffhausen den Anschluß zuzugestehen, verlangte aber von schweizerischer Seite eine verbindliche Zusage, daß auch die Bahn Beringen-Stühlingen erstellt und bis zur Eröffnung der Gotthardbahn die Abkürzung von Beringen in der Richtung nach Zestetten ausgeführt werde. Indem uns der Bundesrath hiervon Kenntniß gab, richtete er die Anfrage an uns, ob und unter welchen Bedingungen wir uns dazu verstehen könnten, uns dem Standpunkte der großh. badischen Regierung anzubequemen. Hierauf ließen wir sowohl an die Bundesbehörde, als an das großh. badische Handelsministerium die Erklärung gelangen, daß wir uns zur Zeit nicht in der Lage befinden, für andere Eisenbahnkonzessionen, als für solche, zu deren Übernahme wir durch die Generalversammlung der Aktionäre ermächtigt worden sind, als Bewerber aufzutreten. Dabei erinnerten wir einerseits daran, daß ja für die Linie Stühlingen-Beringen bei den resp. Behörden ein selbständiger Bewerber aufgetreten sei, und andererseits hoben wir hervor, daß die Ausführung der Linie Büllach-Schaffhausen, welche für sich allein eine große Bedeutung für die zunächst betheiligte Landesgegend wie zur Förderung des deutsch-schweizerischen Verkehrs habe, für das künftige Zustandekommen der Eisenbahn Stühlingen-Beringen den besten Stützpunkt bilden dürfte. In Betreff der von Baden ferner verlangten direkten Verbindung in der Richtung nach Zestetten äußerten wir uns dahin, daß wir die Erstellung einer solchen Linie als eine offene Frage betrachten, welche je nach der Entwicklung der Verkehrsverhältnisse auf dem Wege späterer freier Vereinbarung ihre Erledigung finden werde.

Nach Abgabe dieser Erklärungen ruhten die Verhandlungen zwischen den Abordnungen der beiden Staaten bis auf die neueste Zeit, wo sie wieder aufgenommen wurden und am 21. Mai d. J. zu einem Vertragsabschluß geführt haben.

Die Publikation dieses Vertrags hat noch nicht stattgefunden. Wir glauben aber nach denjenigen Mittheilungen, welche bisanhin über dessen Inhalt in die Öffentlichkeit gelangt sind, zu unserer Befriedigung annehmen zu dürfen, daß, soweit dabei die Stellung der Nordostbahngesellschaft in Frage kam, der von uns oben bezeichnete Standpunkt, welchen wir unentwegt festhielten, vollständige Anerkennung gefunden hat.

Die Unterhandlungen, die mit dem Komite der Eisenbahn Büllach-Regensberg, beziehungsweise den Vertretern der Regierung von Zürich und der betheiligten Landesgegend gepflogen worden sind, in Folge unserer Anregung betreffend die Frage, welche Stellung die Unternehmung Büllach-Regensberg im Hinblick auf die Ausführung der Linie Büllach-Schaffhausen einzunehmen gedenke, deren wir schon in unserm vorjährigen Bericht erwähnten, haben bis anhin noch zu keiner sachbezüglichen Verständigung geführt.

Die Bundeskonzession für die Eisenbahn Dielsdorf-Niederweningen ist uns am 16. Juni 1874 ertheilt worden. In derselben ist der 1. Juli 1878 als Vollendungstermin festgesetzt.

Nachdem wir für die Eisenbahn Baden-Dielsingen-Niederglatt in den Besitz der Konzessionen gelangt waren, brachten wir zunächst die Baupläne für die Strecke Baden-Dielsingen bei dem Bundesrathe zur Vorlage, worauf wir von dem technischen Inspektorate der schweizerischen Eisenbahnen verständigt wurden, daß die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen für ihre Bahnstrecke Dielsingen-Limmat bei Baden die gleiche Richtung wie wir einzuhalten gedenke und daß unter diesen Umständen sehr in Erwägung zu ziehen sei, ob nicht eine Verständigung betreffend die gemeinsame Ausführung dieser Bahnstrecke und namentlich des Limmatüberganges den beidseitigen Interessen entsprechen dürfte.

Unterhandlungen, in Folge dieser Anregung eingeleitet, bei welchen sich übrigens das Eisenbahndepartement seine eigenen Entschliessungen in Sachen vorbehielt, führten am 9. Januar 1875 zum Abschluß eines Vertrages zwischen der Schweizerischen Nordostbahn- und der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen, aus dem wir nachfolgend die wesentlichsten Stipulationen anführen:

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird auf Grund ihrer Pläne und in Anwendung ihrer Normalien für den Unterbau, Oberbau und Hochbau, die Ausführungspläne und die bezüglichen Kostenvoranschläge für die Eisenbahnstrecke Baden-Dielsingen und die betreffenden Stationen aufstellen und der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen mittheilen, um ihr dadurch Gelegenheit zu geben, sich über dieselben auszusprechen. In gleicher Weise wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft den Plan und Kostenvoranschlag für den Limmattübergang bei Baden feststellen, wobei angenommen ist, daß sämtliche Brückengeleise auf das gleiche Niveau zu bringen sind.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft besorgt nach Maßgabe der festgestellten Pläne die Grunderwerbung, sowie die Leitung und Ausführung des Baues sämtlicher Bauobjekte.

Sie wird, unvorhergesehene Schwierigkeiten, höhere Gewalt und außerordentliche politische Ereignisse vorbehalten, sowie die rechtzeitige Erfüllung der von der Gesellschaft Winterthur-Zofingen übernommenen Zahlungsverpflichtungen vorausgesetzt, die Eisenbahnstrecke, welche den Gegenstand dieses Vertrages bildet, nebst Zugehörden bis Ende des Jahres 1876 betriebsfähig herstellen. Im Falle Eintretens von Bauhindernissen der erwähnten Art bleiben die Fristvertragsbeschlüsse der Bundesbehörden vorbehalten.

Nach Vollendung sämtlicher Bauten wird die Gesellschaft der Schweizerischen Nordostbahn der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen eine mit den nöthigen Nachweisen versehene Baurechnung vorlegen.

Der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen liegen folgende Leistungen ob:

- a. An die Anlagekosten der Bahnstrecke der Nordostbahn von Profil 0 + 860 Meter bis zur Limmattbrücke, die Erstellung der Böschungsegel jedoch noch unbegriffen, zusammengerechnet mit denjenigen der Bahnstrecke der Eisenbahn Winterthur-Zofingen vom westlichen Widerlager der an der Linie Wettingen-Baden nach Plan zu erstellenden schiefen Durchfahrt bis zur Limmattbrücke wie oben bezeichnet, hat sie 85 Prozent beizutragen. Dabei ist verstanden, daß jede der kontrahirenden Gesellschaften jeweils die zur Legung des Oberbaues auf den ihnen zufallenden Bahnstrecken nöthigen Schienen und Befestigungsmittel nach ihren resp. Normalien, ohne hiefür etwas in Rechnung zu bringen, zu liefern hat. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen hat von dem aus ihren westlich gelegenen Einschnitten sich ergebenden Füllmaterial mindestens dreißigtausend Kubikmeter in die Dammanlage zwischen dem mehrerwähnten westlichen Widerlager der schiefen Durchfahrt und der Limmattbrücke unentgeltlich zu bringen, immerhin in der Meinung, daß ihr von der gemeinschaftlichen Bauunternehmung 50 % der Selbstkosten für den Transport ersetzt werden.

Unabhängig von den übrigen Bauten der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen sind diese Einschnitte von derselben in Angriff zu nehmen und ist das Füllmaterial nach Anordnung der Bauverwaltung der Nordostbahn auf die Baustelle zu liefern, sobald diese Gesellschaft ihrerseits die Bauten auf diesem Theile der Eisenbahnstrecke Baden-Dielsingen beginnt. Immerhin ist dabei vorausgesetzt, daß dadurch die Inangriffnahme und der Fortgang des Baues der Eisenbahn Winterthur-Zofingen nicht beeinträchtigt werden.

- b. An die Anlagekosten der Limmattbrücke, Pfeiler und Widerlager unbegriffen, nicht jedoch die Böschungsegel, welche in den angrenzenden Abtheilungen verrechnet werden, hat die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen einen Beitrag von 35 Prozent zu leisten, welcher Beitrag auch die Entschädigung dafür, daß die Schweizerische Nordostbahngesellschaft das Visir ihrer Geleise zu erhöhen hat, in sich schließt.

- e. An die Anlagekosten der Station Wettingen trägt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen ebenfalls 35 Prozent bei, in der Meinung jedoch, daß in die Berechnung dieser Anlagekosten diejenigen Verwendungen nicht aufzunehmen sind, welche die Schweizerische Nordostbahngesellschaft auf dem im Plane diesbezüglich bezeichneten Theil des Stationsplanums für Oberbau, mechanische Anlagen, Hochbauten und andere nur ihren Zwecken dienende Einrichtungen machen wird.
- d. An die Anlagekosten der Bahnlinie Wettingen-Delfingen (Profil 2 + <sup>333</sup> bis Profil 8 + <sup>653</sup>) incl. Anlagekosten für die Stationen Würenlos und Delfingen hat die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen vorab Fr. 40,000 zu leisten und sodann von der nach Abzug dieses Betrages verbleibenden Summe die Hälfte als ihr weiteres Kostenbetreffniß zu übernehmen.

Vermittels dieser Leistungen erwirbt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen mit Bezug auf die Eisenbahnstrecke, welche den Gegenstand dieses Vertrages bildet, folgende Rechte:

- a. Das Eigenthumsrecht an der Bahnstrecke auf dem linken Ummatufer von der schon erwähnten schiefen Durchfahrt an der Zürich-Badener Linie bis zur Ummatbrücke, wie solches auf dem Plan angegeben ist;
- b. Das Eigenthumsrecht an dem einspurigen Brückengeleise des Ummatüberganges, wie solches im Plane ebenfalls bezeichnet ist, mit demjenigen Theil der Widerlager und Pfeiler, der sich auf gleicher Seite befindet;
- c. Das Eigenthumsrecht an der Hälfte des Bahnkörpers, der sich zwischen den Stationen Wettingen-Würenlos und Würenlos-Delfingen oder zwischen den Profilen 2 + <sup>333</sup> bis 5 + <sup>577</sup> und 6 + <sup>76</sup> bis 8 + <sup>39</sup> befindet und zwar in der Meinung, daß der von der Bahnare südlich gelegene Theil ins Eigenthum der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen übergeht;
- d. Das Mitbenutzungsrecht desjenigen Theils der Station Wettingen, welcher der gemeinschaftlichen Benutzung durch die Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn und der Eisenbahn Winterthur-Zofingen zu dienen hat;
- e. Das Mitbenutzungsrecht der Stationen Würenlos und Delfingen.

Das in vorstehenden lit. d und e stipulirte Mitbenutzungsrecht der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen ist ein für die Schweizerische Nordostbahngesellschaft beziehungsweise ihre Rechtsnachfolger für die ganze Dauer ihrer Konzession, d. h. bis zum 23. Dezember 1957, verbindliches.

Hinwieder übernimmt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen die ihr gemäß dem gegenwärtigen Vertrag obliegenden Verpflichtungen auf die gleiche Zeitdauer in einer für sie selbst und ihre Rechtsnachfolger verbindlichen Weise.

Der Betrieb auf der Bahnstrecke Wettingen-Delfingen wird doppelspurig ausgeführt.

Jede der kontrahirenden Gesellschaften wird ihre Züge technisch selbständig über diese Bahnstrecke fahren lassen.

Die Feststellung der Fahrtenpläne auf der doppelspurig betriebenen Bahnstrecke Wettingen-Delfingen findet im gegenseitigen Einverständniß statt. Alle Anordnungen, welche sich auf die Durchführung der vereinbarten Fahrordnungen, sowie auf die Ausführung allfälliger Extrazüge beziehen, gehen von der Betriebsverwaltung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft aus, welcher überhaupt die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes übertragen ist.

Der in solcher Weise abgeschlossene Vertrag wurde von den beidseitigen Verwaltungsräthen genehmigt und wir fügen hier nur noch bei, daß in demselben auch die gegenseitigen Beziehungen betreffend den Unterhalt der Bahn, deren Bewachung, die Besorgung des Dienstes auf den Stationen, die Haftbarkeit u. s. w. in einer Weise geordnet wurden, welche den in solchen Fällen in der Regel zur Anwendung kommenden Grundsätzen entspricht und uns daher zu keinen weiteren Ausführungen Veranlassung gibt.

Dagegen haben wir hier noch der Rückwirkung zu erwähnen, welche die Ausführung der Eisenbahn Baden-Niederglatt auf unsere Hauptlinie Zürich-Baden ausübt. Wenn unsere einspurige Bahn Niederglatt-Baden in Baden mit unserer

Stammelinie hätte verbunden werden wollen, so hätte dieser Anschluß nur in der Weise stattfinden können, daß jene sich auf der östlichen Seite des Tunnels an die Hauptlinie Zürich-Baden angeschlossen hätte und mittels eines dritten Geleises in den Bahnhof Baden eingeführt worden wäre. Dieser letztere hätte, um als Anschluß- und Auswechslungsstation dienen zu können, sehr vergrößert werden müssen. Aber abgesehen davon, daß eine ausreichende Vergrößerung der Station Baden sich bei den gegebenen technischen und lokalen Verhältnissen als nahezu unmöglich darstellte, würde die Erweiterung der Station, soweit sie überhaupt thunlich war, und die Anlage des dritten Tunnelgeleises sehr erhebliche Kosten veranlaßt haben. Unter diesen Umständen hatten wir zu erwägen, ob sich nicht eine zweckmäßigere Lösung finden lasse. Als eine solche ergab sich nach sorgfältiger Prüfung die Verlegung eines Theils der Hauptlinie, nämlich der Bahnstrecke von Baden bis gegen Neuenhof, auf das rechte Ummatuser und die Bestimmung der Station Wettingen als Anschluß- und Auswechslungsstation. Diese Kombination mußte sich um so mehr empfehlen, als einerseits das Plateau von Wettingen sich vortrefflich für eine ausgedehntere Stationsanlage eignet, und als andererseits dadurch die schon längst als wünschbar anerkannte Beseitigung der Kurven auf dem linken Ummatuser bei Wettingen ermöglicht wird. Bedenken finanzieller Natur konnten nicht in die Waagschale fallen, da durch die Ersparnisse, welche durch den gemeinsamen Bau der Bahnstrecke Otelfingen-Baden erzielt werden, die Verlegungskosten der Hauptbahn und die Anlage des zweiten Ummatübergangs gedeckt werden.

Es erübrigt uns nur noch beizufügen, daß die Hauptlinie Zürich-Baden in ihrem Durchgang durch die Station Wettingen von der Linie Winterthur-Zofingen in keiner Weise berührt und daß somit der Betrieb der Schweizerischen Nordostbahn auch in der Folge auf dieser Hauptverkehrsader ein absolut unabhängiger und selbständiger sein wird.

In Folge des Vertragsabschlusses mit der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen sind die Pläne für Otelfingen-Baden, welche wir dem Bundesrathe zur Genehmigung eingereicht hatten, zum größeren Theil hinfällig geworden, und es mußten neue Vorlagen auf Grund des Vertrages in Bearbeitung genommen werden. Als weitere Konsequenz ergab sich für uns die Nothwendigkeit einer Fristverlängerung, welche uns auch vom Bundesrathe in der Weise eingeräumt worden ist, daß für die ganze Linie Niederglatt-Baden die technischen und finanziellen Vorlagen bis spätestens den 31. Juli 1875 zu erfolgen und die Erdarbeiten bis dahin zu beginnen haben. Der Auflage betreffend die Vorlage der Pläne sind wir inzwischen bereits unter dem 27. Februar und 13. April d. J. nachgekommen.

Ein Ansinnen des Gemeinderathes Baden, dahin gehend, daß an der Ummatbrücke bei Baden auch ein Fußgängersteig angebracht werden möchte, haben wir in dem Sinne erwidert, daß ein solcher für die Zwecke und Bedürfnisse des Bahndienstes irgend welche Bedeutung nicht habe, daß wir aber unter Vorbehalt der nöthigen technischen Kautelen gleichwol geneigt seien, die dortige Eisenbahnbrücke entsprechend zu konstruiren, sofern uns für die dadurch verursachten, voraussichtlich nicht unerheblichen Mehrkosten Ersatz geleistet werde.

Die technischen Vorarbeiten für die rechteufrige Zürichseebahn sind auf der ganzen Linie eifrig betrieben worden, konnten aber zu einem vollständigen Abschluß noch nicht gebracht werden. Nur für die Strecke Rämistrasse-Stadelhofen-Tiefenbrunnen konnte die Auflage der Katasterpläne innert der konzessionsgemäßen Frist erfolgen. Auf dieser Strecke wurden dann auch die Arbeiten in Angriff genommen, jedoch unter entsprechender Mittheilung an das Gründungskomitee und an den Stadtrath von Zürich wieder sistirt, als durch den letztern das Begehren gestellt worden war, daß der Tunnel zweispurig ausgeführt werden solle. Diese Sistirung mußte, obgleich die genannte Behörde ihrem Begehren nachträglich bloß die Bedeutung einer unverbindlichen Anregung bei den für Genehmigung der Baupläne kompetenten Oberbehörden beilegte, doch fort dauern, bis letztere ihren Entscheid gefällt hatten, der erst in jüngster Zeit erfolgte. Für die Baute selbst hatte dies übrigens den Vortheil, daß mittlerweile auch für die Zugsvrichtung von der Rämistrasse bis



zum Bahnhof Zürich die Erhebungen und Vorarbeiten ihren Abschluß soweit finden konnten, um für die bezeichnete Bahnstrecke die Auflage der Katasterpläne zum Zwecke der Grunderwerbung eintreten lassen zu können. Nicht soweit ist dagegen die Bearbeitung der Katasterpläne für die Linie Tiefenbrunnen=Rapperswil gediehen, wo die Frage, ob die Linie mehr längs des Sees gezogen, oder aber etwas höher an die Lehnen des rechten Secufers verlegt werden soll, unter allen Gesichtspunkten das sorgfältigste Studium erheischt.

Bei dieser Sachlage haben wir im Dezember v. J. an die Bundesversammlung das Gesuch gerichtet, die für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung des Finanzausweises festgesetzte Frist für den auf dem Gebiet des Kantons Zürich gelegenen Theil der rechteufrigen Zürichseebahn in gleicher Weise wie für den auf st. gallischem Gebiet gelegenen Theil zu bestimmen und sie also bis zum 31. Dezember 1875 zu erstrecken. Diesem Gesuch ist durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1874 entsprochen worden. Die Baupläne für die Bahnstrecke vom Bahnhof Zürich bis Tiefenbrunnen sind mittlerweile dem Bundesrathe zum Zwecke der hoheitlichen Genehmigung unterbreitet worden.

Die Eisenbahnunternehmung Effretikon=Wehikon=Hinweil hat sich als selbständige Unternehmung konstituiert und organisiert und wir stehen zu derselben, abgesehen von unserer finanziellen Beteiligungs, vorerst nur in soweit in näheren Beziehungen, als wir die Bauleitung und die administrative Geschäftsbeforgung während der Bauzeit übernommen haben. Im Übrigen verweisen wir auf die, diese Unternehmung betreffende, unserm Berichte angefügte Rechnung.

Ebenso hat sich auch die Eisenbahnunternehmung Sulgen=Bischofszell=Goßau definitiv konstituiert. Der mit ihr abgeschlossene Betriebsvertrag, über den wir schon letztes Jahr berichtet haben, hat unter dem 13. März 1875 die Genehmigung der Bundesversammlung erhalten.

Was die organischen Seitenbahnen betrifft, so hat sich die in unserm vorjährigen Bericht angeführte Situation wesentlich nicht geändert. Wir haben, soweit es sich um die Wynenthalbahn handelt, gemäß dem Wunsche des betreffenden Komite der beteiligten Landesgegend bis zum 31. Dezember d. J. Zeit gegeben, sich über die Annahme der mit dem Komite vereinbarten Bedingungen auszusprechen. Sofern die Annahme erfolgen wird, werden sich auch noch die Verwaltungsräthe der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn abschließend in Betreff des fraglichen Vertrages zu entscheiden haben.

Die Eisenbahnunternehmung Wohlen=Bremgarten ist im Berichtsjahre auf Grundlage der im letztjährigen Berichte angeführten Bedingungen aus dem Stadium der Projektion und Vorbereitung in dasjenige der Bauausführung übergegangen, welche der Schweizerischen Centralbahngesellschaft übertragen wurde. Die Konzessionsertheilung durch die Bundesversammlung ist am 16. Juni 1874 erfolgt und am 23. Dezember gl. J. die Frist für Einreichung der vorchriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst Statuten bis zum 1. Februar 1875 verlängert worden.

Nachdem im Berichtsjahre die technischen Erhebungen für die Eisenbahn Ekweilen=Schaffhausen zu Ende geführt waren, konnten mit dem Gründungskomite für diese Bahn beziehungsweise mit der beteiligten Landesgegend die noch

pendenten Unterhandlungen wieder aufgenommen werden. Diese führten zum Abschluß eines förmlichen Vertrags auf Grund der Vereinbarung vom 15. Februar 1873 und, dieser entsprechend, sodann auch zu einer Verständigung betreffend das Trace, sowie zur Feststellung der Statuten der für diese Unternehmung zu bildenden Gesellschaft, in deren Behörden die Schweizerische Nordostbahngesellschaft die ihr vertraglich zugesicherte Vertretung haben wird.

Es ist noch Sache des betreffenden Gründungskomite, die Übertragung der von ihm erworbenen Konzessionen für die auf dem Gebiete der Kantone Zürich und Thurgau gelegenen Theile der Bahn zu veranlassen, während die Konzession für die Bahnstrecke auf dem Gebiete des Kantons Schaffhausen durch die neu gebildete Gesellschaft zu erwerben sein wird.

Auf den Wunsch der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln und unter Zustimmung des Verwaltungsrathes unserer Gesellschaft haben wir die Bau- und Betriebsleitung dieser Unternehmung und zwar im Wesentlichen auf Grund der nachfolgenden Bestimmungen übernommen:

Die Pläne für den Bau der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln mit Oberbau nach dem System Wetli, beziehungsweise für die Vollendung dieser Bahn, nebst den bezüglichen Kostenvoranschlägen werden von der Direktion dieser Eisenbahnunternehmung herwärtiger Direktion zugestellt und sind für die Bauausführung der bezeichneten Eisenbahn maßgebend, immerhin in der Meinung, daß diejenigen Bemerkungen, welche die Direktion der Nordostbahn mit Bezug auf die Anlage und Einrichtung der Stationen zu machen Veranlassung nehmen sollte, thunlichst berücksichtigt werden sollen.

Die Anordnung und Leitung des Baues der erwähnten Eisenbahn Namens und in Folge dessen für Rechnung und Gefahr der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln nach Maßgabe der Baupläne und Voranschläge ist Sache der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Die Bauausführung ist, unvorhergesehene technische Schwierigkeiten vorbehalten, in der Art zu fördern, daß die Betriebseröffnung spätestens auf den 1. Juni 1876 erfolgen kann.

Der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln liegt die Beschaffung des gesammten noch erforderlichen Anlagekapitals ob, welches laut Kostenvoranschlag auf Fr. 2,680,000 berechnet ist, und es hat deren Direktion für dasselbe der Nordostbahndirektion vor Beginn des Baues den Finanzausweis zu leisten. Sollten die wirklichen Anlagekosten unter Zurechnung eines entsprechenden Betrages für die Nacharbeiten an der Bahn während der ersten 12 Monate nach eröffnetem Betrieb den Betrag des Voranschlages nicht erreichen, so ist die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln berechtigt, ihr Aktien- oder Obligationenskapital entsprechend zu vermindern. Hinwieder ist sie verpflichtet, den sich ergebenden Mehrbedarf an Anlagekapital zu beschaffen und nachzuweisen, wenn in Folge unvorhergesehener Umstände oder in Folge von diesbezüglichen Beschlüssen oder unzureichender Voranschläge das Aktienkapital überschritten werden sollte.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird der genannten Eisenbahngesellschaft für die Bauleitung und die gesammte administrative Verwaltung während der Bauzeit nur ihre effektiven Selbstkosten berechnen und auch diese nur insoweit, als die bezüglichen Ausgaben ausschließlich für die Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln erfolgen; Ausgaben, welche für die Nordostbahn und die genannte Eisenbahnunternehmung gemeinschaftlich, und ohne daß sich die auf jede dieser beiden Bahnen entfallende Quote nachweislich ausscheiden ließe (Zentralverwaltung, technisches Zentralbureau u. dgl.), erlaufen, werden demnach der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln nicht in Rechnung gebracht.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt Namens und in Folge dessen auf Rechnung und Gefahr der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln die gesammte Leitung und Verwaltung des Betriebes, und es liegen ihr somit alle und jede daherigen Verrichtungen ob, welche immer es auch sein mögen. Bei allen diesen Verrichtungen verfährt die Schweizerische Nordostbahngesellschaft nach Mitgabe der Konzession und der Gesetze und Vorschriften des Bundes, im Übrigen aber nach freiem besten Ermessen.

Sollte in Folge der Anwendung des Wetli'schen Spezialsystems den Vorschriften der Konzession nicht in allen Theilen Folge gegeben werden können, so ist es Sache der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, bei den kompetenten Behörden die nöthigen Konzessionsabänderungen zu erwirken.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt ferner den Unterhalt der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln nebst allen Zubehörenden auf Rechnung und Gefahr dieser Eisenbahnunternehmung.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird für den Dienst der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln die erforderliche Zahl von Lokomotiven anschaffen und gegen eine jährliche Entschädigung von 10 Prozent für Zins und Amortisation auf der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln in den Betrieb stellen.

Für die von ihr zu liefernden Wagen hat die Schweizerische Nordostbahngesellschaft eine zu vereinbarende, den technischen Verhältnissen der Linie Wädensweil-Einsiedeln entsprechende Entschädigung für Unterhalt, Verzinsung und Amortisation zu beziehen; die diesbezügliche Vereinbarung hat jedenfalls vor Eröffnung der fraglichen Eisenbahn zu erfolgen.

Bis zum 31. Dezember 1878 wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft, abgesehen von den vorhin erwähnten Entschädigungen, der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln für die Besorgung des gesammten Betriebsdienstes und des Unterhalts der bezeichneten Linie, wobei auch die Reparatur und der Unterhalt der zum Betriebe derselben verwendeten Lokomotiven inbegriffen ist, alle diejenigen Ausgaben in Rechnung bringen, welche durch den Betrieb und Unterhalt der genannten Eisenbahn veranlaßt werden; dagegen wird sie für diejenigen Leistungen, welche in den Geschäftskreis ihrer eigenen Zentralverwaltung fallen, eine Entschädigung nicht beanspruchen. Vom 1. Januar 1879 an hat die Entschädigung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft durch die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln in der Weise zu erfolgen, daß die erstere für ihre sämtlichen Leistungen zum Zwecke des Betriebs und Unterhalts der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln vollen Ersatz findet.

Der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft liegt gegenüber Ansprüchen jeder Art, welche in Folge des Baues oder des Betriebes der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln von Dritten erhoben werden könnten, keinerlei Haftpflicht ob; Entschädigungen, welche in Folge solcher Ansprüche geleistet werden müssen, sind der bezeichneten Eisenbahnunternehmung beziehungsweise der Bau- oder Betriebsrechnung derselben zu belasten. Dagegen wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln für diejenigen Beträge Rechnung halten, welche in Folge des Rückgriffs auf allfällige fehlbare Beamte und Angestellte oder dritte Personen erhältlich gemacht werden können.

In den nachstehend bezeichneten Fällen, beziehungsweise für die nachstehend bezeichneten Gegenstände wird die Nordostbahndirektion die Zustimmung der Gesellschaftsorgane der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln einholen:

A. Mit Bezug auf den Bau:

1. Für alle auf den Bau bezüglichen Verträge, welche den Betrag von Fr. 50,000 erreichen resp. überschreiten;
2. Für alle Ausgaben, welche im Voranschlage nicht vorgesehen sind oder denselben überschreiten, sofern die bezügliche Mehrausgabe den Betrag von Fr. 15,000 übersteigt.

B. Mit Bezug auf den Betrieb:

1. Für die auf der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln in Anwendung zu bringenden Tarifnormen für den Personen- und Güterverkehr, abgesehen von einschlägigen Anordnungen, welche einen mehr vorübergehenden Charakter haben;
2. Für die Zahl der täglichen, fahrplanmäßig auszuführenden Züge;
3. Für das in Anwendung zu bringende Wagenklassensystem;
4. Für die jeweiligen Fahrtenpläne, immerhin in der Meinung, daß dabei auf thunlichste Ausnützung des Fahrmaterials gebührende Rücksicht zu nehmen ist.

Je auf Schluß des Kalenderjahres, das erste Mal auf Schluß desjenigen, in welchem der Betrieb begonnen hat, wird die Nordostbahndirektion der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln über die auf dieser Eisenbahn erzielten unmittelbaren und mittelbaren Einnahmen, sowie über alle von jener für Rechnung der fraglichen Eisenbahnunternehmung bestrittenen Ausgaben genaue Rechnung stellen. Dabei hat es die Meinung, daß die sämtlichen Einnahmen zunächst zur Deckung der von der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft gemachten Ausgaben, beziehungsweise der ihr nach Maßgabe des gegenwärtigen Vertrages zukommenden Entschädigungen verwendet werden. Sollten die von der Nordostbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft Wädenswil-Einsiedeln bezogenen Einnahmen zur Deckung ihrer Ausgaben nicht ausreichen, so wird die letztere Gesellschaft die Differenz jeweils begleichen.

Der Vertrag ist auf die Dauer von 6 Jahren abgeschlossen. Er tritt aber nur in Kraft:

- a. wenn innerhalb zwei Monaten, vom Datum des Vertragsabschlusses an gerechnet, der Finanzausweis von der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln geleistet wird und
- b. innerhalb der gleichen Frist die Gemeinden Wädenswil und Einsiedeln sich mit dem Vertrag einverstanden erklärt und dem entsprechend die solidarische Haftbarkeit für die Erfüllung der vertragsgemäß der Eisenbahnunternehmung Wädenswil-Einsiedeln obliegenden Verbindlichkeiten übernommen haben werden.

Der Vertrag wird hinfällig, wenn es sich wider Erwarten nach eröffnetem Betrieb herausstellen würde, daß das zur Anwendung gebrachte Bau- und Betriebssystem einen regelmäßigen und sichern Betrieb nicht ermöglicht, und eine Vereinbarung über Anwendung eines andern Systems nicht zu Stande kommen sollte.

Die Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln hat vor Allem Werth darauf gelegt, die Leitung des Baues und Betriebes dieser Linie in der Hand unserer Verwaltung zu wissen, und hierin lag für sie, wie für die an ihrer Unternehmung beteiligten Gemeinden der Hauptbestimmungsgrund für den Abschluß des Vertrages. Abgesehen hievon, werden von unserer Gesellschaft mit Bezug auf die Kosten der Zentralverwaltung und auf die Beschaffung des Betriebmaterials Leistungen übernommen, zu denen wir uns namentlich durch die Erwägung, daß die Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln unserer Hauptlinie eine gewisse Verkehrsvermehrung zuführen werde, bestimmen ließen. Im Übrigen bedürfen die oben angeführten Vertragsbestimmungen wohl keines weiteren Kommentars.

Wir fügen nur noch bei, daß der Vertrag sowohl die Ratifikation der Gesellschaftsbehörden der Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln als auch die Zustimmung der Gemeinde-, beziehungsweise Bezirksversammlungen von Wädenswil und Einsiedeln erhalten hat.

An dieser Stelle wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß auch im abgelaufenen Jahre mehrfache Anregungen und Gesuche zu dem Ende an uns gelangt sind, um eine Mitbetheiligung unserer Gesellschaft an weiteren neuen Eisenbahnprojekten zu veranlassen. Wir haben alle diese Anregungen ohne Ausnahme ablehnen zu sollen geglaubt, von der Ansicht geleitet, daß die Nordostbahn durch den Ausbau derjenigen Linien, zu welchen Sie uns bis anhin ermächtigt haben, in einem Maße entwickelt und vervollständigt werde, welche sie vollkommen befähigen dürfte, nicht nur allen begründeten Bedürfnissen des Verkehrs nach seinen wesentlichen Richtungen gerecht zu werden, sondern auch den in der Folge etwa auftretenden Konkurrenzverhältnissen in wirksamer Weise entgegenzutreten.

Während wir es auf diese Weise vermieden haben, die Schweizerische Nordostbahngesellschaft bei neuen Unternehmungen finanziell zu engagiren, wird es uns andererseits durch die Fristverlängerungen, deren wir in unserer vorhergehenden Berichterstattung zu erwähnen die Ehre hatten und die übrigens je im einzelnen Fall ihre vollständige Begründung in den gegebenen thatsächlichen Verhältnissen gefunden haben, möglich gemacht, die Ausführung der beschlossenen neuen Linien auf Grund gehörig vorbereiteter Pläne ins Werk zu setzen und auch die Beschaffung der dafür noch erforderlichen Kapitalien auf eine Reihe von Jahren zu vertheilen.

Glaubten wir, die soeben erwähnte Zurückhaltung in Betreff neuer Eisenbahnprojekte beobachten zu sollen, so erachteten wir es hinwieder der Stellung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft durchaus entsprechend, mit Bezug auf die Transportanstalt, welche bisher den Verkehr der beiden Zürichseeufer bedient hat, einen andern Standpunkt einzunehmen. Besprechungen, welche zwischen uns und der Direktion der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee über die künftigen gegenseitigen Beziehungen gepflogen worden, führten uns zu der Überzeugung, daß es sehr schwer sein werde, die eintretenden Konkurrenzverhältnisse in befriedigender Weise zu ordnen, und wenn wir auch keinen Zweifel darüber hatten, daß die Bahnunternehmung in ihrer Wirksamkeit durch die selbständige Fortdauer der genannten Gesellschaft nicht allzusehr beeinträchtigt werden könnte, fanden wir doch wünschbarer, eine gegenseitig unterstützende Thätigkeit der beiden Transportanstalten anzubahnen, statt einen weder ihnen noch den Anwohnern des Zürichsees dauernde Vortheile versprechenden Konkurrenzkrieg herbeizuführen. Hiedurch geleitet traten wir auf Verkaufsanträge betreffend die Dampfschiffe und die dazu gehörenden Einrichtungen und Zubehörten ein und beantragten dem Verwaltungsrath unserer Gesellschaft den Ankauf dieser Objekte unter folgenden Bedingungen:

Die Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee verkauft der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft die nachstehend bezeichneten ihr angehörenden Objekte, nämlich:

1. ihren sämmtlichen Besitz an Immobilien gemäß Inventar;
2. ihre 13 Dampfboote;
3. ihr gesamntes Waarenschiffsmaterial auf Grund des durch Inventar am 31. Dezember 1874 sich ergebenden Bestandes;
4. ihr gesamntes Mobiliar, ebenfalls nach dem auf den 31. Dezember 1874 sich ergebenden Bestand.

Die genannte Dampfschiffgesellschaft tritt ferner alle ihr zustehenden Rechte aus dem mit den Herren Escher Wyß & Cie. unterm 5. März 1874 abgeschlossenen Vertrag betreffend die Lieferung eines Salondampfers an die Schweizerische Nordostbahngesellschaft in der Meinung ab, daß dieser Salondampfer in das Eigenthum der letztern übergeht; die Dampfschiffgesellschaft leistet der Käuferin den Nachweis, daß der Lieferant hiemit einverstanden und daß derselbe von der ersteren für den vollen Betrag der vertragsgemäßen Lieferungssumme befriedigt worden ist.

Als Gegenwerth für die von ihr erworbenen oben angeführten Objekte übergibt die Käuferin der Dampfschiffgesellschaft für den Zürichsee 2300 liberirte, auf den Inhaber lautende Nordostbahn-Aktien mit Dividendengenuß vom 1. Januar 1875 an.

Der Verwaltungsrath der Schweizerischen Nordostbahn genehmigte den Vertrag, indem er den vorliegenden Fall, gleich wie frühere Anschaffungen von Dampfschiffen, auf Grund von § 29 Ziff. 2 der Statuten definitiv erledigte.

Bekanntlich bietet nach der Ansicht der schweizerischen Geologen die Gegend des Bezirkes Rheinfelden in der Schweiz fast einzig die Hoffnung, die wirkliche Steinkohlenformation in einer erreichbaren Tiefe aufzufinden; unter den Auspizien der Aargauischen Bank, welche vom Kanton Aargau die ausschließliche Konzession erwarb, auf dem Gebiete des genannten Bezirkes nach Steinkohlen zu bohren und die allfällig entdeckten Kohlenlager auszubeuten, ist eine Schweizerische Steinkohlenbohrgesellschaft mit einem Kapital von Fr. 600,000 gegründet worden, mit dem Zwecke, diese Konzession auszuführen und zu dem Ende zunächst einige Bohrversuche vorzunehmen. Stößt die Bohrgesellschaft auf ein Kohlenlager, so haben ihre Aktionäre das Vorzugsrecht auf die Aktien der zur Bebauung des Lagers zu gründenden Steinkohlenausbeutungsgesellschaft.

Es ist zwar gegründete Aussicht vorhanden, daß das für die Bohrunternehmung fixirte Aktienkapital zur Erreichung des zunächst vorgesteckten Ziels, d. h. voller Gewißheit über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von bauwürdigen Kohlenlagern, nur theilweise in Anspruch genommen werden wird; allein die Gründer haben sich auf den Standpunkt gestellt, eine Gesellschaft zu bilden, deren Kapital auch unter den schwierigsten Voraussetzungen Gewähr bietet, daß die für die wirthschaftliche Wohlfahrt unseres Landes so hochwichtige Frage ihre vollständige Lösung finden kann.

Die Aargauische Bank übernahm von vorneherein Fr. 240,000 in Aktien der Bohrergesellschaft und wandte sich für die weitere Beschaffung des Aktienkapitals an Privaten und Industrielle und ganz besonders an mehrere schweizerische Eisenbahngesellschaften, welche sich von der für sie so bedeutungsvollen Unternehmung nicht fern halten konnten. Gleich den Gesellschaften der Gotthardbahn und der Schweizerischen Centralbahn erklärten wir uns daher Namens der Nordostbahngesellschaft zur Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 50,000 bereit.

Die Gesellschaft hat sich konstituiert und die Vorbereitungen für den ersten Bohrversuch haben bereits begonnen.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Jahr 1874 war die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen wiederholt in der Lage, gegenüber den Bundesbehörden rücksichtlich beabsichtigter gesetzgeberischer und administrativer Erlasse und deren Vollziehung sich zu äußern, sowie über Verhältnisse des Eisenbahnwesens zu berichten. Von besonderer Tragweite unter den in solcher Weise gemeinsam mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen behandelten Gegenständen sind die Gesetzesentwürfe betreffend den Transport auf Eisenbahnen und betreffend die Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen; leider wurde dem Wunsche der Bahnverwaltungen, vor definitiver Berathung derselben durch die eidgenössischen Räte ihre Ansichten über die einzelnen Bestimmungen mündlich entwickeln zu können, nur in sehr unzureichendem Maße entsprochen und mußten dieselben mit einer nochmaligen summarischen Darlegung ihrer hauptsächlichsten Einwendungen auf schriftlichem Wege sich begnügen. Im Ganzen fanden diese Einwendungen wenig Berücksichtigung; immerhin ist dem Umstande, daß in den Kommissionen, namentlich in derjenigen des Nationalrathes, wenigstens einige des Eisenbahnwesens kundige Mitglieder sich befanden, zu verdanken, daß eine nicht unerhebliche Anzahl von Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzesentwurfes über den Eisenbahntransport, welche nicht allein den finanziellen Interessen der bestehenden Bahnen, sondern auch der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens nachtheilig zu werden drohten, schließlich in Annäherung an die von den Bahnverwaltungen kundgegebenen Anschauungen geordnet wurden. Von den übrigen Gegenständen, welche Veranlassung zu Erörterungen mit den Bundesbehörden bildeten, erwähnen wir folgende: 1) Ausnahmstarife für Lebensmittel zu Zeiten der Theuerung; die Bahnverwaltungen hoffen, ebensowohl die Erfolglosigkeit diesfälliger Maßnahmen, als den Mangel halbwegs ausreichender Gründe dafür bei den eigenthümlichen Verhältnissen der Schweiz in ihrem einschlägigen Memorial an das Eisenbahndepartement überzeugend nachgewiesen zu haben. 2) Tarbegünstigungen für Arbeiter; die außerordentlich niedrigen Abonnementstaxen der Nordostbahn, welche allen Klassen der Bevölkerung zu gut kommen, scheinen die Möglichkeit weitergehender Anforderungen an sie zum Voraus auszuschließen. 3) Krankentransporte; die Bahnverwaltungen einigten sich auf einen sachbezüglichen Spezialtarif, der seither in Kraft getreten ist, für das Nordostbahnetz übrigens noch eine Ergänzung im Sinne weiterer Erleichterung solcher Transporte durch besondere Tarifbestimmungen für die neuen, demnächst in Zirkulation zu setzenden Krankenwagen erhalten soll. 4) Freisonntage des Bahnpersonals; da die Auffassungen der Bahnverwaltungen über die Tragweite und die Gründe der Gesetzesbestimmung, wonach den Bahnangestellten je der dritte Sonntag freizugeben ist, etwas von einander abwichen, traten dieselben hierüber mit dem Eisenbahndepartement in getrennte Korrespondenz und führte speziell unsere Verwaltung auf erfolgte Aufforderung den Nachweis, daß sie die erwähnte Bestimmung überall, wo es möglich war, ihrem strikten Wortlaute nach vollzogen habe, und daß diejenigen Angestellten, bei welchen dies aus Gründen der Betriebssicherheit unterblieb, öfterer Ruhetage, als das Gesetz verlange, wenn auch nicht gerade je am dritten Sonntag, sich zu erfreuen haben. 5) Eisenbahnstatistik; weil die beabsichtigte Aufstellung eines neuen Formulars für die schweizerische Eisenbahnstatistik sich