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

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 20 (1872)

**Artikel:** Zwanzigster Geschäftsbericht der Direction der Schweizerischen

Nordostbahn-Gesellschaft an die den 28. Juni 1873 stattfindende

Generalversammlung der Actionäre

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

**Kapitel:** Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und

zu dem Bunde

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730476

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 15.12.2025

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

Die Direction gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahn ihren zwanzigsten, das Jahr 1872 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

# I. Berhältniffe zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde.

Bir beginnen unsere biegjährige Berichterstattung mit ber Mittheilung, bag bie Gesellschaftsftatuten, welche die Generalversammlung unter bem 30. Mai 1872 berathen und angenommen hat, in Folge ber allseitigen Genehmigung burch die resp. Rantonsregierungen in volle Rechtskraft getreten sind. Die Genehmigung ist bedingungslos erfolgt seitens bes hohen Regierungsrathes bes Kantons Aargau zusolge Mittheilung vom 12. Juni 1872, seitens bes hoben Regierungsrathes bes Rantons Schaffhausen gemäß Mittheilung vom 20. Juni 1872, seitens bes hoben Regierungsrathes bes Kantons Thurgau gemäß Mittheilung vom 21. gleichen Monats. Die sachbezügliche, am 4. Januar 1873 gefaßte Schlugnahme bes hohen Regierungsrathes bes Kantons Zurich lautet folgenbermaßen: "Der Regierungsrath, "nach Einsicht eines Antrages der Direction des Innern, beschließt: I. Es sei den unter'm 30. Mai vorigen Jahres von "ber Generalversammlung ber Nordostbahngesellschaft revidirten Statuten im Sinne des § 22 des privatrechtlichen "Gesethuches und mit bem Vorbehalte die Genehmigung ertheilt, daß dadurch die concessionsgemäßen Rechte des Staates "in feiner Beise geschmälert werden und baber Die Nordostbahngesellschaft namentlich nicht zu bem Begehren berechtigt sei, "daß bei Geltendmachung bes eventuellen Rechtes bes Staates auf Reduction ber concessionsgemäßen Maximaltaxen ber "bafür maßgebende Reinertrag des Nordoftbahnunternehmens nach der von den Gefellschaftsorganen behufs Bestimmung "ber Dividenden aufgestellten Berechnungsweise beurtheilt werde. II. Bon den Statuten sollen zwei Eremplare auf Stempel-"papier ausgefertigt und mit ben Originalunterschriften versehen werben; bas eine Exemplar ist im Archiv ber Direction "bes Immern aufzubewahren, bas andere ber Direction ber Nordostbahngesellschaft zuzustellen. III. Gegenwärtiger Beschluß "foll fammtlichen Abschriften ober Abbruden ber Statuten beigesetzt und nebst ben letztern in bas Amtsblatt eingerückt "werben. IV. Mittheilung an die Direction ber Nordostbahn und an die Direction bes Innern".

Wir haben mit Bezug auf biefe lettere Schlugnahme erläuternd beizufügen, daß ber Regierungsrath von Burich, nachbem wir ihm mit Schreiben vom 3. Juni vorigen Jahres die revidirten Statuten zur Genehmigung unterbreitet hatten, mittelft Schlugnahme vom 17. October gleichen Nahres biefe Borlage an uns zurückwies, namentlich von ber Ermägung geleitet, daß, wenn auch in ben revidirten Statuten förmliche Wibersprüche mit positiven Concessionsvorschriften vermieden sein möchten, dagegen nicht verkannt werden könne, daß durch dieselben gerade hinsichtlich dersenigen Bestimmungen ber an die Nordostbahn ertheilten Concessionen, welche die Nechte des Staates gur Einwirkung auf die Tarifbestimmungen regeln sollen, die Unklarheiten, welche schon bisher die Festsetzung des Reinertrages erschwert haben, vermehrt worden seien und dadurch die Gefahr, die diesfälligen Rechte des Staates illusorisch werden zu lassen, erheblich vergrößert worden fei. Wir glaubten, ber Regierung, indem wir fie gleichzeitig auf verschiedene Jerthümer aufmerksam machten, welche zu bem Rudweisungsbeschlusse beigetragen zu haben ichienen, unser Einverständniß mit einem Borbehalte ihrerseits in bem Sinne erklären zu burfen, bag burch bie Genehmigung ber von uns vorgelegten Gefellschaftsstatuten bie concessionsgemäßen Rechte des Staates nicht geschmälert werden und daher unsere Gesellschaft in Folge ber Genehmigung nicht zu bem Begehren berechtigt sein solle, daß bei Weltendmachung des eventuellen Rechtes des Staates auf Reduction ber concessions gemäßen Maximaltaren ber bafür maggebende Reinertrag bes Nordoftbahnunternehmens nach ben von ben Gefellschaftsorganen bestimmten Dividenden beurtheilt werde. Mit dieser Erklärung hat sich die hohe Regierung von Zürich beruhigt, und ihre Genehmigung ift sodann am 4. Januar 1873 in vorstehend angeführter Weise erfolgt.

In unserm vorjährigen Geschäftsberichte hatten wir die Ehre, Ihnen mitzutheilen, daß die Concession für die Eisenbahn Winterthurs Weiach durch Schlußnahme der hohen Regierung von Zürich vom 7. October 1871, diejenige für die Linie Kaiserstuhls Coblenz durch Beschluß der hohen Regierung von Aargau vom 28./30. October gleichen Jahres auf die Nordostbahngesellschaft übertragen worden und daß die Bundesgenehmigung für beide Uebertragungen am 11. December 1871 ersolgt sei. Es war uns möglich, die betreffenden Pläne, obgleich ihrer Bearbeitung neue Terrainaufnahmen voranzugehen hatten, schon am 21. April 1872 der Regierung von Zürich und am 17. Mai gleichen Jahres derzenigen von Aargau zur Genehmigung vorzulegen. Seitens dieser letzteren ist die Genehmigung anstandslos ersolgt. Anders dagegen haben sich die Verhältnisse auf dem Gebiete des Kantons Zürich gestaltet.

Während der Aufnahme der Pläne für die Linie Winterthur-Weiach waren nämlich von einer Anzahl von der Bahn mehr oder weniger berührten Gemeinden mit Beziehung auf die Wahl der Zugsrichtung dringende Wünsche und Gesuche an uns gelangt. Namentlich waren es Bülach, Embrach, Eglisau und sämmtliche Gemeinden des Rafzerseldes, welche sich angelegentlich für ein anderes, als das vom Stadtrath von Winterthur, als früherem Concessionsbewerber, in Aussicht genommene Trace über die sogenannte Wagendreche verwendeten. Durch diese Gesuche zunächst sind wir veranlaßt worden, die Frage sorgfältig zu prüsen, auf welchem Wege die Interessen der betheiligten Landesgegend am ehesten befriedigt werden könnten, ohne den Anforderungen des weitergehenden Verkehrs zu nahe zu treten: eine Prüsung, durch welche wir, soweit an uns, zur Annahme der Linie durch den Dettenberg und über Bülach und Seglingen geführt worden sind. — Die Einstimmigkeit und Entschiedenheit, mit welcher sich die gesammte Bevölkerung der betheiligten Landesgegend sür diese von uns adoptirte Zugsrichtung ausspricht, kann keinen Zweisel darüber lassen, das wir damit sür ihre Verkehrsinteressen und die Befriedigung ihrer volkswirthschaftlichen Bedürsnisse das Richtige getrossen haben.

Mit Schlußnahme vom 26. September 1872 wurde aber das Dettenbergtrace von der Regierung von Zürich abgelehnt, und zwar nicht etwa darum, weil dessen Zweckmäßigkeit vom Standpunkt der volkswirthschaftlichen und finanziellen Interessen des Kantons Zürich aus beanstandet wurde, sondern nur darum, weil die Regierung in weitgehender Berücksichtigung der vom Stadtrath Winterthur als ursprünglichem Concessionsbewerber gegen eine Modification der Zugszichtung erhobenen Einsprache dafür hielt, das von uns beantragte, veränderte Trace könne nicht als eine bloße Modification

einer in der Hauptrichtung feststehenden Linie, sondern muffe als eine wesentliche Aenderung ber Hauptrichtung betrachtet werden, für welche eine Concession resp. eine Ergänzung der bestehenden Concession erforderlich wäre.

Hatten wir anfänglich der Zugsrichtung über Bülach hauptsächlich mit Rücksicht auf ihre Bedeutung für die ganze betheiligte Landesgegend ungeachtet ihrer erheblichen Mehrkosten den Borzug gegeben, so kamen im weitern Berlause dieser Angelegenheit noch andere Momente hinzu, welche uns bestimmen nußten, soviel an uns, ihre Aussührung beharrlich anzustreben. Es sind nämlich seither jene neuen Bahnprojecte in den Bordergrund getreten, in Folge deren die Generals versammlung der Nordostbahngesellschaft uns zur Aussührung derzeinigen weitern Unternehmungen ermächtigt hat, welche den Gegenstand der Schlußnahme der Generalversammlung vom 28. September 1872 gebildet haben, und durch welche in ihrem Zusammenhang mit der Eisenbahn von Winterthur über Bülach und Seglingen nach Coblenz im Nordwesten des Kantons Zürich ein wohl combinirtes Schienennetz hergestellt wird, das sehr dazu geeignet scheint, neben der ursprünglichen Zweckbestimmung der Linie Winterthur Waldshut die Verkehrsbewegung in der Nichtung von Constanz, Singen und Schafshausen nach Zürich (Gotthard), nach Baden (Centrals und Westschweiz) und nach Basel, sowie von Winterthur nach Baden und von Winterthur nach dem Rafzerseld, dem Glatts, Wehns und Surbthale durch das eine oder andere seiner Elieder in zweckmäßiger Weise zu vermitteln.

In Folge bes ablehnenden Bescheides der Regierung von Zürich sind wir darum unter dem 16. October vorigen Jahres mit einer sachbezüglichen Vorstellung an den Kantonsrath von Zürich gelangt, in welcher wir, gestützt auf eine einlägliche, rechtliche und sachliche Begründung, an benselben bas Gesuch richteten: Es wolle ber hohe Kantonsrath die und burch feinen Befchlug vom 30. Juni 1871 und burch Befchlug bes hohen Regierungsrathes vom 7. October 1871 verliehene Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur bis an die Kantonsgrenze bei Weiach babin erläutern beziehungsweise erganzen ober mobificiren, bag bieselbe bas Recht bes Baues und Betriebs einer Linie von Binterthur über Bulach und Seglingen nach Weiach in fich follieft. Zahlreiche Betitionen aus ber betheiligten Landesgegend im gleichen Sinne unterftützten biefes Gefuch. Die Regierung von Zürich, an welche bie gange Angelegenheit gur Berichterstattung überwiesen wurde, glaubte indessen in ihrer Weisung an den Kantongrath ihren obenbezeichneten Standpunkt nicht andern, sondern Angesichts ber vom Stadtrath Winterthur beharrlich festgehaltenen Stellung, bas Gintreten auf unfer an ben Rantongrath eingereichtes Gesuch als unzuläffig bezeichnen zu sollen. Gine Entscheidung bes Rantongrathes von Burich ift in Sachen nicht mehr erfolgt, weil mittlerweile bas neue Bundens geset über Bau und Betrieb ber Eisenbahnen auf bem Gebiet ber schweizerischen Gibgenoffenschaft in Birksamkeit getreten ift und wir baburch in die Lage versetst wurden, unser Gesuch bei bem Kantongrath von Zurich zuruckzuziehen, um dasselbe bei den Bundesbehörden anhängig zu machen, was auch bereits geschehen ift. Wir haben das Ergebniß unserer biesfalls eingeleiteten Schritte zu gewärtigen. Inzwischen haben wir nach Mitgabe ber Concessionen ben Ausweis über ben Beginn ber Erdarbeiten und über bie zur Fortführung ber Unternehmung erforderlichen finanziellen Mittel geleistet, und es ist berselbe sowohl von ben resp. Kantonsregierungen als vom hohen Bundesrath als ausreichend und richtig anerkannt worden.

In Bezug auf die Böthbergbahn verweisen wir auf benjenigen Specialbericht, welchen wir für das Jahr 1872 an das von der Central: und Nordostbahn für dieselbe bestellte gemeinsame Comite erstattet haben, betreffend das Unternehmen der aargauischen Südbahn dagegen auf benjenigen Bericht, welcher von dem Directorium der schweizerischen Centralbahn in gleicher Weise an jenes Comite gerichtet worden ist. Beide Berichte sind dem gegenwärtigen Geschäftse berichte angefügt.

Wir sind im Lause des Berichtsjahres im Falle gewesen, Ihnen in Bezug auf mehrere neue Bahn unternehmungen besondere Vorlagen zu machen und Sie in wiederholten außerordentlichen Generalversammlungen zu sachbezüglichen Schlußnahmen zu veranlassen. Die Ausführung derselben hat unsere Thätigkeit in hohem Maße in Anspruch genommen.

Gemäß einer zwischen der Regierung von Aargau und den Eisenbahngesellschaften der Centralbahn und der Nordostbahn unter dem 25. Februar 1872 abgeschlossenen Uebereinkunft übernehmen die beiden Gesellschaften außer der aargauischen Südbahn u.- A. auch den Bau der Bahnstrecke Coblenz-Laufenburg-Stein zum eigenen Betrieb und zwar in der Weise, daß derselbe dis spätestens den 8. Juni 1875, dis zu welchem Zeitpunkt die Böhbergbahn vollendet sein soll, in Angriff zu nehmen ist. Wir haben gemeinsam mit der schweizerischen Centralbahn unter dem 28. November 1872 die bezügliche Concession des Kantons Nargau erhalten, und es ist dieselbe am 21. December 1872 vom Bunde genehmigt worden. Im übrigen haben sich unsere Vorkehren sür diese Linien im Verichtsjahre auf die Vornahme der technischen Borarbeiten beschränkt.

Bur Uebernahme des Baues und Betriebs der linksufrigen Zürichseebahn nebst der Abzweigung von Thalweil nach Zug durch Ihre Schlußnahme vom 28. September vorigen Jahres ermächtigt, haben wir uns mit dem Centralcomite für Die Begründung biefer Unternehmung im Einvernehmen erhalten, um die Uebertragung der betreffenden Conceffionen, soweit folde bereits an das genannte Comite ertheilt worben waren, auf unsere Gefellichaft herbeizuführen, und wir sind im Falle zu constativen, daß sich dieses Rechtsverhältniß mit den Kantonen Zürich (21. November 1872), Schwyz (30. November 1872) und Glarus (10. Januar 1873), sowie auch hinsichtlich ber entsprechenden Bundesgenehmigungsbeschlüsse (13. Januar und 15. Januar) geordnet findet. In Betreff ber glarnerischen Concession haben wir zu bemerken, bag bieselbe eine Bedingung enthält, wonach wir bie Bahn von Zürich nach Ziegelbrücke über letztern Bunkt hinaus bis Rafels unter im übrigen gleichen Bedingungen zu verlängern haben, fofern innert Jahresfrift, vom Datum ber Concession angerechnet, bas biesfällige Berlangen von Seite bes Kantons Glarus an uns gestellt wirb. Bor Ablauf bes Jahres 1872 war die Concession für die auf das Gebiet des Rantons St. Gallen entfallende furze Bahnstrecke ber Linie Burich Biegelbrude nicht mehr erhältlich; biese Concessionvertheilung ift baber zur Bundenfache geworben und wir haben auch nicht ermangelt, sie beim Bundesrathe anhängig zu machen. hinwieder haben wir die Concessionsbewerbung für ben auf zugerischem Gebiet liegenden Theil ber Linie Thalmeil-Zug einstweilen noch ruhen laffen, ba es uns zwedmäßig erscheint, diese Angelegenheit erst dann zur Behandlung zu bringen, wenn wir über die Anschlußverhältnisse ber in Zug zusammentreffenden Bahnen genauer orientirt sein werden.

Neben ber Reglirung ber Concessionsverhältnisse hatten wir mit dem Centralcomite für die linksufrige Zürichsesbahn namentlich auch die Durchführung des Artikel 8 des Bertrags vom 3. Juli 1872 ins Auge zu fassen. Die in diesem Artikel stipulirten Verpstichtungsscheine sind uns mit Ausnahme des auf die Staatsbetheiligung des Kantons Zürich bezüglichen Großrathsbeschlusses in der dem Bertrage entsprechenden Aussertigung zugestellt worden. Der Kantonsrath von Zürich dagegen hat in seiner Sitzung vom 20. Februar 1873 an die staatsbetheiligung solgende Bedingungen geknüpft: "1. Der Kanton Zürich betheiligt sich beim Bau einer Gisenbahn vom Nordostbahnhof Zürich über das linke User "des Zürichsee's dis an die Kantonsgrenze dei Richtersweil, mit Abzweigung von Thalweil an die zürichzugerische Kantonszgrenze in der Richtung nach Zug nach Maßgabe des Gesetzes betreffend die Staatsbetheiligung bei Eisenbahnen vom 14. "April 1872 mit einem Beitrag von Fr. 50,000 für jeden Kilometer der Bahnlänge, unter nachfolgenden Bedingungen: "a) Bon der betheiligten Landesgegend wird eine dem Staatsbeitrag wenigstens gleichkommende Leistung verlangt. Bleibt

"biese unter Fr. 50,000 auf den Kilometer, so ist die Staatsbetheiligung entsprechend zu vermindern. b) Die Betheiligung "findet statt durch Uebernahme von Obligationen zu gleichen Bedingungen, wie solche für den Einschlung ersolgt erst, nachdem "durch Bertrag mit der Nordostbahn, datirt 4. Juli 1872, sestgeseht worden sind. e) Die Einzahlung ersolgt erst, nachdem "der Bauplan durch die competente Behörde genehmigt ist und die Einzahlung von Seite der betreffenden Landesgegend "stattgesunden hat. d) Mit dem Bau der Abzweigung von Thalweil an die zürichzgerische Kantonsgrenze in der Richzung nach Zug darf ohne ausdrückliche Genehmigung des Kantonsrathes vor Ablauf von sünf Jahren, von heute an "gerechnet, nicht begonnen werden. e) Die Nordostbahn hat dem Regierungsrath eine Bertretung im Berwaltungsrath "einzuräumen. 2. Der Regierungsrath wird mit der Bollziehung dieses Beschlusses beauftragt." Wir waren nicht im Falle, diese Bedingungen ohne weiteres zu acceptiren, glauben indessen nuehmen zu dürsen, daß die zwischen der Linie Thalweil-Zug haben wir uns namentlich gegen die Annahme der Bedingung ausgesprochen, durch welche uns in dieser Beziehung eine Beschränkung ausgesend zu werden wollte.

Die Zugsrichtung der Bahn ist im Einverständniß mit dem Centralcomite für die Linie von Zürich nach Richtersweil von uns festgestellt und auch, mit Ausnahme einer kurzen Strecke bei Außersihl und der Localisirung der Station
Enge, von der Regierung von Zürich genehmigt worden. Die letztere ist bei ihrer auf diese zwei Punkte bezüglichen
Schlußnahme weniger von Motiven, welche ihren Grund in den Berhältnissen der linksufrigen Zürichseedahn haben, als
vielmehr durch Rücksichten auf den etwaigen Anschluß einer rechtufrigen Zürichseedahn bei der Station Enge geleitet
worden. Nachdem die in unserm Plan angenommene Localisirung der Station Enge das Ergebniß längerer Unterhandslungen ist, durch welche die ziemlich schwierige Ausgabe, die sich zum Theil entgegenstehenden Factoren, d. h. die Interessen
unserer Unternehmung, die Wünsche der Gemeinde Enge und die Zwecke der Quaibauunternehmung der vereinigten Gemeinden Zürich, Riesbach und Enge soweit thunlich in Einklang zu bringen, ihre Lösung gesunden hat, so müßten wir
es bedauern, wenn unsere bezügliche Planvorlage nicht die schließliche Genehmigung der competenten Behörde erhalten
würde. Auch diese Frage ist übrigens durch das neue Eisenbahngesetz der kantonalen Entscheidung entrückt und in die
Competenz des Bundes gelegt worden. Unsere Schritte bei letzterm werden aus eine Erledigung im Sinne des der
Regierung vorgelegten Planes gerichtet sein.

Beiläufig mag hier noch bemerkt sein, daß der Stand der technischen Borarbeiten auf der Linie Richtersweils Ziegelbrücke die baldige Feststellung auch des dortigen Trace zum Zwecke der hoheitsichen Genehmigung ermöglicht, während dagegen die Linie Thalweils Zug namentsich in Folge der anderweitigen außerordentlichen Inanspruchnahme unseres technischen Personals bisanhin noch nicht in den Kreis der genauern technischen Erhebungen und Studien gezogen werden konnte.

Die Generalversammlung hat uns ferner ermächtigt, auf Grund der Concession für eine Eisenbahn von Derliton nach Bülach, mit Abzweigung nach Dielsdorf, vom 1. Juli 1863, von dem uns vertraglich zustehenden Prioritätsrecht mit Bezug auf den Bau und Betried einer Eisenbahn von Bülach dis an die zürcherische Kantonsgrenze bei Rafz Gebrauch zu machen und die für die Fortsetzung dieser Linie nach Schafshausen weiter ersorderlichen Concessionen zu erwerben. Die Direction hat von dieser Berechtigung im Jahr 1872 nicht Gebrauch gemacht, weil sie es im Hindlick auf den Zusammenhang, in welchem in mehrsacher Beziehung die beiden Bahnen Winterthur-Coblenz und Bülache Schafshausen zu einander stehen, als wünschbar erachtete, wenn thunlich, vorerst die Entscheidung der Frage, ob Dettenberg oder Wagenbreche, abzuwarten, was ihr um so eher erreichbar schien, als von der Regierung von Zürich für die Abgabe einer Erklärung betressend die Inanspruchnahme des Prioritätsrechts eine angemessene Frist dies nach ersolgter Entscheidung

ber fraglichen Traceangelegenheit eingeräumt worden war. Die Unterhandlungen mit dem Initiativcomite für die Eisenbahn Bülach-Schafshausen auf den Ihnen in unserm Berichte vom 28. September 1872 bekannt gegebenen Grundlagen sind in der Zwischenzeit soweit gefördert worden, daß im wesentlichen unter Festhaltung dieser Bedingungen ein Vertrag mit dem genannten Comite zum Abschluß gebracht wurde. Nachdem uns auf diese Weise die sinanzielle Mitwirkung der betheiligten Landesgegend gesichert ist, werden wir nunmehr, obgseich der Entscheid in der Dettenbergfrage noch aussteht, mit unserm Concessonisgesuche in der Art vorgehen, daß dasselbe, soweit es schweizerisches Gebiet betrifft, von der im Juli 1. J. zusammentretenden Bundesversammlung behandelt werden kann. Inzwischen haben wir nicht ermangelt, vorläusig den hohen Bundesrath, nachdem die Leitung des gesammten Eisenbahnwesens an den Bund übergegangen ist, auf die besondere Rechtsstellung aufmerksam zu machen, in der wir uns kraft des Vertrages betressend die Eisenbahnunterenehmung Oerlikon-Bülach vom 1. Juli 1863 mit Bezug auf die Linie Bülach-Rasz, sowie auch einige andere, auf gleicher Linie stehende Eisenbahnen befinden.

Bon Ihrer weiteren Ermächtigung zur Prioritätserklärung betreffend die Linie Dielsdorf-Niederweningen haben wir innerhalb der uns durch die Regierung von Zürich hiefür angesehten Frist, d. h. am 28. September 1872, Gebrauch gemacht. Bor Jahresschluß ist jedoch seitens der Regierung keine Vorlage betreffend diese Concessionsertheilung an den Kantonsrath gelangt, so daß auch diese Angelegenheit mit Beginn des laufenden Jahres unersedigt an die Vundessebehörde geleitet werden nußte. Hievon abgesehen sind aber auch noch einige inzwischen eingetretene Anstände hinsichtlich der Leistungen der betheiligten Gemeinden zu beseitigen, was, da dieselben nicht erheblicher Natur sind, zweiselsohne gelingen dürfte, bevor die Concessionsverhandlungen mit der Bundesbehörde zum definitiven Abschluß gelangen.

Was endlich die letzte der in der Schlußnahme der Generalversammlung vom 28. September vorigen Jahres zur Ausführung als Bestandtheile der Nordostbahn in Aussicht genommenen Eisenbahnen, die Linie Baden-Otelsingens Niederglatt, betrifft, so ist uns von dem Kanton Aargau für die Bahnstrecke Baden-Kantonsgrenze dei Otelsingen unter dem 30. November vorigen Jahres die Concession ertheilt worden, welche unter dem 23. December 1872 auch die Bundessgenehmigung erhielt. Auf dieser Strecke wurden die Tracestudien so gesördert, daß es uns schon am 6. März dieses Jahres möglich war, die betreffenden Pläne der Regierung von Aargau zur Gutheißung vorzulegen. Die Bedingung, welche bei diesem Anlasse von der Regierung von Aargau an die Genehmigung des Trace geknüpft und auch nach ersolgter Einsprache sestgehalten worden ist, dahin gehend, daß die auf der Linie Zürich-Baden gelegene Station Kills wangen in westlicher Richtung nach Neuenhof verlegt werde, wird von uns zum Gegenstande bundesräthlicher Entsscheidung gemacht werden, weil es uns als unstatthaft erscheint, diese Stationsstrage mit der Tracegenehmigung der Linie Baden-Otelssingen in Zusammenhang zu bringen.

Die Concession für die Strecke Dtelfingen-Niederglatt gedenken wir unter Festhaltung unserer obenerwähnten besonbern Rechtsstellung bei Anlag ber nächsten Bundesversammlung zu erwirken.

Die Generalversammlung vom 28. September 1872 hat uns außer der Ermächtigung zum Bau und Betrieb der vorangehend besprochenen Eisenbahnen, deren Ausführung unserer Gesellschaft theils im Berein mit der Centralbahn, theils für alleinige Rechnung obliegen wird, auch noch die weitere Autorisation ertheilt, den Eisenbahnunternehmungen Effretikons Behikonshinweil und SulgensBischofszellsGoßau, deren Begründung als selbstständige Unternehmungen von den

betreffenden Comite angestrebt wird, unter bestimmten Voraussetzungen eine Betheiligung der Nordostbahngesellschaft zuzusichern. Die definitive Constituirung beider Unternehmungen ist im Berichtsjahr nicht erfolgt; wir beschränken uns für heute
auf die Bemerkung, daß zur Zeit immerhin die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil als durchaus gesichert
betrachtet werden kann, und daß auch für das Zustandekommen derzenigen von Sulgen nach Gosau alle Aussicht vorhanden ist.

Ueber den nachträglichen Bertrag, welcher von den Gesellschaften der Central- und Nordostbahn in theilweiser Abänderung des Vertrags betreffend die aargauische Südbahn vom 25. Februar 1872 zum Zwecke der Erleichterung des Zustandekommens der aargauischen Seethal-, Wynenthal- und Suhr-Wiggerthalbahn unter dem 15. November vorigen Jahres mit der Regierung von Aargau abgeschlossen wurde, ist der Generalversammlung ein besonderer Bericht erstattet worden. Wir haben für einmal nur zu constatiren, daß bisher der Artikel 7 dieses Vertrags, wonach der Kanton Aargau es übernommen hat, die Zustimmung der betheiligten Landesgegend zu demselben und die getrene Ersüllung der der letzteren auserlegten Verpsilchtungen zu erwirken, seinen Vollzug nicht gesunden hat.

Gemäß Ziffer IV von Art. 2 der Nebereinkunft zwischen dem aargauischen Regierungsrath und den genannten beiden Bahngesellschaften vom 25. Februar 1872 haben sich die Centralbahn und Nordostbahn, wenn eine Bahnunternehmung zum Zwecke der Verbindung der Südbahn mit dem Reußthal in der Gegend von Bremgarten entsteht, bei der Ausführung dieser Unternehmung mit der Summe von Fr. 1,000,000 zu betheiligen. Es sind auf den Wunsch des betreffenden Gründungscomite gründliche und umfassende Studien gemacht worden, um das für eine solche Bahn, deren technische Verhältnisse sich sehr ungünstig darstellen, resativ günstigste oder, richtiger gesagt, am wenigsten ungünstige Trace auszussinden. Wir waren, im Sinverständniß mit der schweizerischen Centralbahn, im Falle, der Regierung von Aargau, zu Handen des erwähnten Comite, als Ergebniß dieser Erhebungen einen Situationsplan sammt Langprosil und Kostenberechnung für das in Frage stehende Bahnprosect mitzutheilen.

Bon den Regierungen von Zürich und Thurgau sind wir im Lause des Jahres 1872 eingeladen worden, uns auch darüber auszusprechen, ob wir von den der Nordostbahn zustehenden Prioritätsrechten mit Bezug auf die Eisenbahnunternehmungen Binterthurs beziehungsweise AndelssingensSingensKreuzlingen und Kreuzlingens beziehungsweise EhweilensSchaffhausen, soweit dabei jeweilen das Gebiet der beiden Kantone in Frage kommt, Sebrauch zu machen gedenken. Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes haben wir diese Anfragen dahin erwidert: die Nordostbahngesellschaft sei nicht im Falle, von dem ihr zustehenden Prioritätsrechte in Vetress der genannten Linien Sebrauch zu machen. — Abgesehen davon, daß die an die betressenden Gründungscomite ertheilten Concessionen in Bezug auf die Seltendmachung des Prioritätsrechtes Bestimmungen enthielten, bei denen wir die Durchsührung der in unsern Concessionen stipulirten Steichstellung mit dem neuen Concessionsbewerder vermissen nußten, wurden wir bei dem Berzicht auf die Seltendmachung unserer Borzugsrechte namentlich durch die Erwägung geleitet, daß es sich um Unternehmungen handle, die ihrer Natur und Stellung nach nur unter der Boraussehung einer angemeisenen sinanziellen Witwirtung seitens der betheiligten Landesgegend zur Ausssührung gebracht werden könnten, daß aber diese Mitwirtung sehr fraglich, ja geradezu hinfällig werden dürste, sobald von der Nordostbahngesellschaft einsach und ohne weiteres ihr Prioritätsrecht geltendgemacht würde. Indem die Direction, von dieser Erwägung ausgehend, die oben erwähnte Frklärung abgab, hielt sie gleichwohl an denseinen Anschauungen sest, die mit Bezug auf ihre Mitwirtung an den

thurgauischen Sisenbahnprojecten wiederholt kundgegeben hatte. Sie hat nämlich bei früheren Anregungen, welche hinsichtlich einer Betheiligung der Nordostbahn an den am Unterse und Rhein angestrebten Bahnunternehmungen an sie gelangten, stets den Standpunkt innegehalten, daß, wenn auch diese letztern sür die Nordostbahn nicht eine solche Bedeutung haben, um von ihr als integrirende Theile ihres Bahnnetzes ausgeführt zu werden, die Nordostbahn sich immerhin in einem den Berhältnissen entsprechenden Maße an deren Aussichrung betheiligen dürste. Dabei glaubte die Direction allerdings auch daran erinnern zu sollen, daß im Hinblick auf die vorhandenen Verkehrsverhältnisse die Aussichrung einer Bahn von Kreuzlingen abwärts wohl besser einer etwas späteren Periode vorbehalten bliebe. Nachdem nach verschiedenen Bandelungen die bezüglichen Concessionen an das Comite sür Begründung einer Eisenbahn Binterthur-Areuzlingen-Singen übergegangen waren, siel sür die Nordostbahn die Veranlassung zur Theilnahme an dieser Unternehmung dahin, und zwar um so mehr, als dei Gesegenheit einer Conserenz, welche auf den Bunsch jenes Comite zum Zweck der Besprechung der gegenseitigen Beziehungen veranstaltet worden war, von dessen Bertretern von vorneherein und in der Gestimmtesten Form die Erklärung abgegeben worden war, daß irgend welche Betheiligung der Nordostbahn an der Eisenbahnunternehmung Winterthur-Singen nicht gewünscht werde, daß sich diese vielmehr selbständig zu constituiren gedenke, und daß es ihr Wille und ihre Absücht sei, sich ihre volle Unabhängigkeit von der Nordostbahn zu erhalten und zu wahren.

Die Unternehmung Winterthur-Kreuzlingen-Singen hat sich im Einklang mit dieser Erklärung inzwischen auch selbständig constituirt. Unsererseits waren wir hiemit lediglich auf eine beobachtende Stellung angewiesen; eine Initiative, um unsere Mitwirkung an der Aussührung der Unternehmung herbeizusühren, konnte fürderhin nur aus dem Kreise der an derselben Betheiligten hervorgehen, wie denn eine solche in der That und zwar ohne alles Zuthun von unserer Seite in der zweiten Hälfte des Jahres 1872 ersolgte. Ein zu dem Ende gebildetes Initiativcomite gelangte nämlich mit dem Gesuch an uns, uns über die Grundlagen auszusprechen, auf welche hin die Direction eine Betheiligung der Nordostbahn bei der Generalversammlung nachträglich befürworten wollte. Der bekannte Präliminarvertrag vom 13. Januar laufenden Jahres ist das Ergebniß längerer Berhandlungen, welche in Folge dieser Anregung zwischen dem Initiativcomite und der Direction der Nordostbahn gepslogen wurden.

Befanntlich hat die Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Arenzlingen-Singen am 18. März 1873 es abgelehnt, auf diesen Bertrag einzutreten, und damit ist für und selbst jede Beranlassung dahingesallen, und ferner mit dieser Angelegenheit zu befassen. Lediglich auf den Wunsch der Regierung von Thurgau gaben wir dieser die Zusicherung, daß wir für den Fall, als dieselbe beziehungsweise der Große Kath von Thurgau die der in Frage stehenden Bahnunternehmung zugesicherte Actienbetheiligung des Kantons Thurgau als dahingesallen erklären würde, für die Dauer von 15 Monaten, vom 1. Januar lausenden Jahres an gerechnet, soweit an uns die Abmachungen des Präliminarvertrages vom 13. Januar 1873 aufrecht erhalten werden, wenn innerhalb dieser Frist die Eisenbahnunternehmung Winterthurs Kreuzlingen-Singen von der betheiligten Landesgegend anderweitig angestrebt werden sollte.

Schon vor der oben erwähnten Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Areuzlingen-Singen haben wir unter Borbehalt der Genehmigung durch die resp. Gesellschaftsorgane auf eine Anregung des Gründungscomite für die Eisenbahn Ehweilen-Schaffhausen eine Bereindarung mit demselben in dem Sinne getroffen, daß diese Bahn unter unserer Mitwirtung als eine für sich selbständig bestehende Unternehmung ausgesührt werden kann, in der Meinung, daß das für dieselbe in Aussicht genommene Gesellschaftscapital von Fr. 2,250,000 zur Hälfte durch die betheiligte Landeszgegend und zur Hälfte von der Nordostbahn zu beschaffen wäre und daß im übrigen die Bestimmungen des mehrerwähnten Präliminarvertrages analoge Anwendung zu sinden hätten. Wir werden uns erlauben, diese Angelegenheit beziehungsweise die Frage, ob dieser Bereinbarung Folge zu geben sein wird, zum Gegenstand einer besondern Berichterstattung und Antragsstellung zu machen.

Auch mit Beziehung auf die Eisenbahnunternehmung Uster=Effretikon haben wir nach eingeholter Zustimmung bes Verwaltungsrathes der Regierung von Zürich die Erklärung abgegeben, daß die Nordostbahngesellschaft nicht im Falle sei, von dem ihr diesfalls zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch zu machen.

Die Ausstührung der rechtufrigen Zürichseebahn haben wir Ihnen in unserm Berichte vom 18. September vorigen Jahres als eine derjenigen größern Aufgaben bezeichnet, die in der Folge noch an unsere Gesellschaft herantreten dürften. Die Unterhandlungen, welche wir im Laufe des Jahres 1872 mit der betreffenden Gründungsgesellschaft gepflogen haben, sind indessen resultatlos geblieben. Nachdem in neuerer Zeit diese Angelegenheit wieder mehr in den Vordergrund getreten und zum Gegenstand mehrfacher Unterhandlungen und Erörterungen unter den verschiedenen Betheiligten gemacht worden ist, haben wir keinen Anstand genommen, auf eine in neuester Zeit von Seite der städtischen Sisendahncommission von Zürich an uns gerichtete Anfrage zu erwidern, daß die Direction unter Vordehalt der Zustimmung der obern Gesellschaftsorgane sich auch jetzt wieder bereit finden lassen werde, auf Grundlage der einen oder anderen der von ihr bei den frühern Verhandlungen in Vorschlag gebrachten Modalitäten zu einem Arrangement Hand zu bieten. In Folge der seitherigen Entwicklung dieser Angelegenheit werden wir voraussichtlich in den Fall kommen, mit einem sachbezüglichen Antrag an die Generalversammlung zu gelangen.

In Betreff einiger zürcherischen Concessionen, durch welche wir gewisse unserer Gesellschaft eingeräumte concessionsmäßige Rechte verletzt erachten mußten, haben wir nicht ermangelt, zur rechten Zeit und am gehörigen Ort Berwahrung einzulegen. Wir beziehen uns im übrigen auf diejenigen Bemerkungen und Mittheilungen, zu benen wir uns durch ähnliche Vorkommnisse in unserem letztjährigen Berichte veranlaßt gesehen haben.

Im Berlaufe unserer bisherigen Berichterstattung hatten wir wiederholt Beranlassung, auf das neue Bundes: geset über ben Bau und Betrieb ber Gisenbahnen auf bem Gebiete ber ichweizerischen Gib= genoffenichaft zu verweisen. — Dieses Geset ift am 23. December 1872 von ben eidgenöffischen Rathen erlaffen worden, und es find die beiden erften Artikel desfelben, die Ertheilung neuer Concessionen betreffend, mit der Beröffentlichung des Gesetzes (31. December 1872), alle übrigen Bestimmungen aber mit dem 1. April 1873 in Kraft getreten. Durch biefen gesethgeberischen Act ift bie Gesethgebung über bas Gisenbahnwesen vollständig zur Bundessache gemacht, und es find alle bezüglichen Competenzen und alle staatlichen Rechte baburch nicht nur von ben Rantonen auf ben Bund übertragen, sondern auch in vielen wesentlichen Bunkten erweitert worden, sowie nicht minder auch die Leistungen, zu welchen die Gifenbahnunternehmungen ben verschiedenen Zweigen ber Bundesverwaltung gegenüber verpflichtet find, burch bas neue Bundengeset eine fehr erhebliche Ausbehnung erhalten haben. Dbwohl hiedurch wohlerworbene Rechte ber Gisenbahngefellschaften in mehrfacher Beziehung sehr nahe berührt werben, haben wir bem neuen Gisenbahngesets gegenüber eine ablehnende Haltung nicht eingenommen, um - immerhin an der Rechtsstellung ber Gisenbahnunternehmungen burchaus fefthaltenb — neuerdings die Bereitwilligkeit ber Nordoftbahngesellschaft an ben Tag zu legen, zur Förberung öffentlicher Zwede beizutragen, auch wenn folches mit Opfern von ihrer Seite verbunden ift. Bon biefer Auffassung ausgehend werben wir nichts unterlaffen, um, foviel an uns, ju ber ersprieglichen Gin- und Durchführung ber burch biefes Gefeh inaugurirten neuen Ordnung der Dinge beizutragen. Die Centralisation der Gisenbahngesetzgebung wird nach allen Richtungen von tiefeingreifenden Folgen sein und stellt auch an die Bundesexecutive schwierige Aufgaben, von beren gludlicher Lösung es zu einem auten Theile abhängen wird, in welchem Maße die Erwartungen, welche die schweizerische Bevölkerung an die Erlassung des neuen Gisenbahngesetes knupft, in Erfullung gehen werden.

Das Bundesgeset über das schweizerische Postregal beschränkt bekanntlich das Regalrecht des Bundes gegenüber Waarenpaketen auf Stude bis zu 10 Pfund Gewicht und überläft bie Beforderung der schwereren Bakete der freien Concurreng. Confequent hiemit find burch bas frühere Bundesgefet über die Cifenbahnen und burch die Conceffionen ben Bahnverwaltungen nur mit Bezug auf die Kahrpoststude bis auf 10 Pfund Gewicht besondere Verpflichtungen auferlegt worden, während hinwieder die Regelung der Transportbedingungen für die dem Postzwange nicht unterworfenen Stücke von mehr als 10 Pfund, soweit solche ben Bahnen von ber Poft jum Transporte übergeben werben, ganglich ber freien Berftanbigung zwischen ber Poftverwaltung und ben Bahnverwaltung en anheimgegeben war. Auf Grund biefes Rechtsverhältniffes hatten fich bie ich weigerischen Bahnverwaltungen im Jahre 1869 - in Abweichung von bem frubern Berfahren, gemäß welchem bie ben Bahnverwaltungen für ben Transport ber mehr als 10 Pfund wiegenden Poftstücke zukommende Entschädigung jeweilen nach einem beftimmten Stunden-Centnersat für bas transportirte Bewicht berechnet worden war mit dem Tit. Boftbepartement für die Jahre 1870, 1871 und 1872 über gewisse Aversal-Entschädigungssätze verständigt. Der Bertrag erreichte seine Endschaft mit Schluß bes Jahres 1872. Roch vor Ablauf Dieses Termines hatten Die Bahnverwaltungen zum Behufe ber Neubeordnung biefes Berhältniffes bem Tit. Poftbepartement Borichläge gemacht, welche hinsichtlich des Mages der geforderten Entschädigung als sehr billige bezeichnet werden dürsen, und welche hinsichtlich der gegenüber ben fraglichen Transporten beanspruchten Controle ben Erfordernissen bes Postdienstes möglichst Rechnung gu tragen suchten. Bon Seiten des Postdepartements ist eine directe Antwort auf diese Borschläge nicht erfolgt; dagegen hat die Bundesversammlung, bei welcher damals das neue Bundesgesels über die Eisenbahnen gerade in Berathung lag, noch im letten Momente ber biesfälligen Berhandlungen, und ohne bag foldes in ber ursprünglichen Borlage ber vorberathenden Behörden und Commissionen beantragt gewesen wäre, einen Artikel in das neue Bundesgesetz aufgenommen, burch welchen die bisher bestandene Rechtsgrundlage im Interesse ber Postverwaltung sehr wesentlich umgestaltet worden ist. Darnach find nunmehr mit Bezug auf den Transport von Paketen, die mehr als 10 Pfund wiegen, den Bahnverwaltungen zu Gunften der Bostverwaltung ausnahmsweise Berpflichtungen auferlegt worden, die fie gegenüber andern Aufgebern berartiger Pakete nicht haben. Damit ist nun nicht blog bas postfiscalische Interesse über bie wohlerworbenen Rechte ber Bahnunternehmungen gestellt, sondern gleichzeitig auch bas im Poftregalgeset liegende Princip preisgegeben worben, bag hinsichtlich ber Spedition und bes Transportes ber Bakete über 10 Pfund ber Boft ein Borrecht nicht zustehen, sondern freie Concurrenz walten folle. Uebrigens ift für die befinitive Beordnung dieses Transportverhältnisses nach wie vor eine Verständigung zwischen der Postverwaltung und den Bahnverwaltungen im Vertragswege ersorderlich, wozu die nöthigen Ginleitungen bereits getroffen find.

Mit dem Tit. schweiz. Postbepartement, welches den schweizerischen Bahnverwaltungen gegenüber den Bunsch ausgedrückt hatte, über die Frage betreffend die beiderseitigen Leistungen beim Unterhalt der Telegraphenlinien längs der Eisenbahnen und die Tragung der daherigen Kosten, sowie betreffend die Aufstellung besonderer Ausseher für die Aussührung jener Arbeiten mit den resp. Bahnverwaltungen ein übereinstimmendes Abkommen zu treffen, sanden im Laufe des Berichtsjahres Berhandlungen Statt, welche indessen gegenwärtig noch nicht zum Abschlusse gedeichen sind.

Nach Ablauf des Berichtsjahres wurde uns von Bundeswegen das am 8. Hornung 1872 erlassene Geset über polizeiliche Maßregeln gegen Liehseuchen nebst einer vom 30. November gl. J. datirten Vollziehungsverordnung zugestellt. Da die für den Vollzug dieser Maßregeln nöthig gewordenen Anordnungen nicht mehr in das Berichtsjahr sallen, so entzieht sich dieser Gegenstand hier selbstredend jeder weiteren Besprechung.

Das Tit. Präsibium bes schweiz. Schulrathes hat uns ben Wunsch zur Kenntniß gebracht, die in seinem Besitse besindliche und bisher im Bahnhose Olten aufgestellt gewesene Maschine für Prüsung der Festigkeit von Baumaterialien wo möglich in der Nähe der Anstalt aufstellen zu können, und damit die Anfrage verknüpft, ob wir geneigt wären, unter Vorbehalt näherer Bereinbarung über die Bedingungen im Bereiche unserer Berkstätten im Bahnhose Zürich ein Local dasür zu erstellen und die Bedienung der Maschine zu übernehmen. Wir haben hiezu mit Vergnügen Hand geboten und es würde die Aufstellung der Maschine in der Zwischenzeit ohne Zweisel bereits ersolgt sein, wenn nicht in nächster Zeit die Ausstührung umfangreicher baulicher Veränderungen im hiesigen Bahnhose bevorstehen würde, welche eine etwelche Verschiedung der Frage betreffend die Ausstellung der Maschine als wünschbar erscheinen ließ.

Schon seit einer Reihe von Jahren hat die Nordostbahn das an den Bahnhof Romanshorn anstoßende, dem Kanton Thurgau gehörende Kornhaus nebst dem Areal des alten Hafendammes pachtweise beworden, diese Objecte aber zum Theil wieder durch Aftermiethe an Dritte überlassen, nachdem die inzwischen erfolgte Bergrößerung des Bahn-hoses ihr dieses als thunlich hatte erscheinen lassen. Dieses Bertragsverhältniß ist nun von Seite der zuständigen thurgauischen Staatsbehörde im Lause des Berichtsjahres gekündigt worden und wird voraussichtlich nicht mehr erneuert werden.

Seit bem 8. Februar 1859 bestand zwischen ber Stadt Burich und unserer Unternehmung ein Bertragsverhältniß betreffend die Beziehungen zwischen dem neuen Rornhause ber Stadt Zurich und ber Nordoftbahn. Bekanntlich ift bie Kornhausanstalt burch ein Schienengeleise mit bem innern, bem eigentlichen Bersonenbahnhofe, verbunden, auf welchem bie in bas Kornhaus bestimmten Waggons an ihren Bestimmungsort gebracht werben. Wir haben es ichon früher, 3. 3. als wir genothigt waren, wegen ber Ausbehnung unferes Nebes und ber fteten Zunahme ber Bahnzuge und bes Berfonenverkehrs ben innern Bahnhof ganglich von bem gewöhnlichen Güterverkehr zu entlasten, für wünschbar erachtet, bag auch zwischen bem städtischen Kornhause und bem Bahnhofe eine andere, zwedmäßigere Schienenverbindung erstellt werde; indeffen trugen wir den bestehenden Berhältniffen und dem guten Ginvernehmen mit den städtischen Behörden so lange Rechnung, als die Intereffen ber Bahnunternehmung nicht beeinträchtigt wurden. Die im letten Jahre eingetretene außergewöhnlich ftarke Zufuhr von Getreibe in bas Rornhaus ber Stadt Zurich hat nun ben Beweis geleistet, bag bie gegenwärtige Anlage einem auch nur einigermaßen beträchtlichen Verkehr nicht zu genügen vermag und wir haben uns baher, um weiteren Inconvenienzen für ben Bahndienst zu begegnen und ba wir ben bisherigen Zustand auf die Dauer ummöglich fortbesteben laffen können, genöthigt gesehen, ben im Gingang erwähnten Bertrag zu fundigen. Um indeffen ber Stadt Zurich in ber Zwischenzeit Gelegenheit zu anderweitiger Regulirung ber Angelegenheit zu geben, machten wir nicht von ber burch Bertrag auf ein Jahr festgesetzten Runbigungsfrift Gebrauch, sondern erstreckten biesen Termin aus freien Stücken auf anderthalb Jahre, b. h. auf Ende September 1874.

Die schon in unserm letztährigen Geschäftsbericht erwähnte Erweiterung des Güterbahnhoses Winterthur machte wieders holte Verhandlungen mit der Stadt Winterthur nothwendig, deren Straßennetz durch die fragliche Ausdehnung der Bahnsanlagen auf verschiedenen Punkten berührt wird. Die diesfälligen Verhältnisse wurden durch einen Vertrag geordnet, welcher der Bahnverwaltung u. A. die Verpslichtung auslegt, innert drei Jahren eine Fahrbrücke über den Güterbahnhof zu erstellen, an deren Kosten die Stadt Winterthur hinwiederum der Nordostbahn einen Gelbbeitrag zu leisten hat. — Gleichzeitig mit dem Abschlusse dieser Uebereinkunft fand sodann eine Verständigung mit der Stadt Winterthur über den Vorplatz

vor dem Personenbahnhose statt, welcher bisanhin Eigenthum der Nordostbahn war, nunmehr aber vertragsgemäß der Stadt Winterthur als Bestandtheil ihres öffentlichen Grundes überlassen ist. Dabei haben wir uns übrigens das Recht gesichert, dieses Areal, falls wir dasselbe jemals zu Bahnzwecken bedürfen sollten, ganz oder theilweise wieder an uns zu ziehen.

# II. Verhältnisse zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Die von Ihnen in der außerordentlichen Generalversammlung vom 9. April vorigen Jahres ratificirten Berträge, welche wir in Gemeinschaft mit bem Directorium ber ichweizerischen Centralbahn in Betreff ber Ausführung ber aargauischen Gubbahn und ber Linie von Cobleng nach Stein burch die beiben Bahngesellschaften, sowie ber finanziellen Betheiligung ber letteren bei verschiedenen aargauischen Localbahnen unter bem 25. Hornung vorigen Jahres, theils mit dem Erecutivcomite der aargauischen Subbahn, theils mit der hohen Regierung des Kantons Aargau, abgeschlossen haben, find in Folge endgültiger Genehmigung berselben Seitens aller Betheiligten im Berichtsjahre in Rechtstraft erwachsen. In Anwendung ber uns hinfichtlich ber Bollziehung ber biesfälligen Berträge von Ihnen ertheilten allgemeinen Bollmacht hatten wir und gunächft mit bem Directorium ber Centralbahn über bas neue Gemeinschaftsverhältniß näher zu verständigen, welches burch bieselben zwischen ben beiben Bahngesellschaften begrundet wird. Es geschah bieses burch Abschluß eines, von ben Berwaltungsräthen ber beiben Bahngesellschaften bereits genehmigten Bertrages, bessen Bestimmungen benjenigen gang analog find, welche f. 3. über ben Bau und Betrieb ber, gleichfalls eine gemeinschaftliche Unternehmung der beiden Gesellschaften bildenden, Bötzbergbahn vereinbart wurden. Nach Maggabe jenes Bertrages bestreiten die Centrals und die Nordostbahngesellschaft die Rosten der Erstellung der aargauischen Sübbahn und ber Linie Coblenge Stein je gur Salfte, und fie participiren in Folge beffen ebenfalls halftig am Netto-Ergebnif bes Betriebes ber fraglichen Linien. Die oberfte Leitung und Beaufsichtigung bes Baues und Betriebes wird bem nämlichen Comite übertragen, welches von ben beiben Bahngesellschaften für Die oberfte Leitung und Beaufsichtigung bes Baues und Betriebes ber Bötbergbahn eingesett worben ift. Die Durchführung bes Baues und bie Vertretung nach Außen geschieht bei ber Sübbahn burch bas Directorium ber Centralbahn, bei ber Linie Cobleng-Stein burch bie Direction ber Rorboftbahn. Die Betriebsverwaltung wird das Comite, soweit es dieselbe nicht selbst besorgt, entweder einem biefur besonders aufzustellenden Organe oder auch einer ber beiden betheiligten Gesellschaften übergeben. Die definitive Abnahme ber Jahresrechnungen über ben Bau, ben Bahnbetrieb und ben Reservefond wird ber gleichen, von ben Berwaltungsräthen ber beiben Gefellschaften ernannten Commiffion übertragen, welcher bie Ausübung biefer Functionen rudfichtlich ber Bothbergbahn zukommt. Endlich wurde vereinbart, daß die Bestimmungen des in Rebe stehenden Bertrages analoge Unwendung sinden sollen auf die Betheiligung der beiden Bahngesellschaften bei benjenigen aargauischen Localbahnen, bei beren Ausführung dies selben, zusolge bes am 25. Februar 1872 mit ber aargauischen Regierung abgeschlossenen Vertrages, ihre Mitwirkung zugesichert haben.

Kraft der zwischen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahngesellschaft bestandenen Verträge, hat seit dem Jahre 1860 der Güterverkehr aus Bayern und den rückliegenden Ländern nach der Nordostbahn und weiter, sowie umgekehrt, seinen Beg ausschließlich über die Bodensee-Romanshorner Linie genommen. Nach Eröffnung der Bodensee-Gürtelbahn hat die Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen Anspruch darauf erhoben,