

**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:** 20.02.2026

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

Tit.!

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

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

Wir beginnen unsere diesjährige Berichterstattung mit der Mittheilung, daß die Gesellschaftsstatuten, welche die Generalversammlung unter dem 30. Mai 1872 berathen und angenommen hat, in Folge der allseitigen Genehmigung durch die resp. Kantonsregierungen in volle Rechtskraft getreten sind. Die Genehmigung ist bedingungslos erfolgt seitens des hohen Regierungsrathes des Kantons Aargau zufolge Mittheilung vom 12. Juni 1872, seitens des hohen Regierungsrathes des Kantons Schaffhausen gemäß Mittheilung vom 20. Juni 1872, seitens des hohen Regierungsrathes des Kantons Thurgau gemäß Mittheilung vom 21. gleichen Monats. Die sachbezügliche, am 4. Januar 1873 gefaßte Schlussnahme des hohen Regierungsrathes des Kantons Zürich lautet folgendermaßen: „Der Regierungsrath, „nach Einsicht eines Antrages der Direction des Innern, beschließt: I. Es sei den unter'm 30. Mai vorigen Jahres von „der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft revidirten Statuten im Sinne des § 22 des privatrechtlichen „Gesetzbuches und mit dem Vorbehalte die Genehmigung ertheilt, daß dadurch die concessionsgemäßen Rechte des Staates „in keiner Weise geschmälert werden und daher die Nordostbahngesellschaft namentlich nicht zu dem Begehren berechtigt sei, „daß bei Geltendmachung des eventuellen Rechtes des Staates auf Reduction der concessionsgemäßen Maximaltaxen der „dafür maßgebende Rein ertrag des Nordostbahnunternehmens nach der von den Gesellschaftsorganen behufs Bestimmung „der Dividenden aufgestellten Berechnungsweise beurtheilt werde. II. Von den Statuten sollen zwei Exemplare auf Stempelpapier ausgesertigt und mit den Originalunterschriften versehen werden; daß eine Exemplar ist im Archiv der Direction „des Innern aufzubewahren, daß andere der Direction der Nordostbahngesellschaft zuzustellen. III. Gegenwärtiger Beschlus „soll sämtlichen Abschriften oder Abdrücken der Statuten beigesetzt und nebst den letztern in das Amtsblatt eingerückt „werden. IV. Mittheilung an die Direction der Nordostbahn und an die Direction des Innern“.

Wir haben mit Bezug auf diese letztere Schlußnahme erläuternd beizufügen, daß der Regierungsrath von Zürich, nachdem wir ihm mit Schreiben vom 3. Juni vorigen Jahres die revidirten Statuten zur Genehmigung unterbreitet hatten, mittelst Schlußnahme vom 17. October gleichen Jahres diese Vorlage an uns zurückwies, namentlich von der Erwägung geleitet, daß, wenn auch in den revidirten Statuten förmliche Widersprüche mit positiven Concessionsvorschriften vermieden sein möchten, dagegen nicht verkannt werden könne, daß durch dieselben gerade hinsichtlich derjenigen Bestimmungen der an die Nordostbahn ertheilten Concessionen, welche die Rechte des Staates zur 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 sei. Wir glaubten, der Regierung, indem wir sie gleichzeitig auf verschiedene Irrthümer aufmerksam machten, welche zu dem Rückweisungsbeschlüsse beigetragen zu haben schienen, unser Einverständniß mit einem Vorbehalte ihrerseits in dem Sinne erklären zu dürfen, daß durch die Genehmigung der von uns vorgelegten Gesellschaftstatuten die concessionsgemäßen Rechte des Staates nicht geschmälert werden und daher unsere Gesellschaft in Folge der Genehmigung nicht zu dem Begehr berechtigt sein solle, daß bei Geltendmachung des eventuellen Rechtes des Staates auf Reduction der concessionsgemäßen Maximaltaxen der dafür maßgebende Reinertrag des Nordostbahnhunternehmens nach den von den Gesellschaftsorganen bestimmten Dividenden beurtheilt werde. Mit dieser Erklärung hat sich die hohe Regierung von Zürich beruhigt, und ihre Genehmigung ist 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 Winterthur-Weizach durch Schlußnahme der hohen Regierung von Zürich vom 7. October 1871, diejenige für die Linie Kaiserstuhl-Coblenz durch Beschuß der hohen Regierung von Aargau vom 28./30. October gleichen Jahres auf die Nordostbahngesellschaft übertragen worden und daß die Bundesgenehmigung für beide Übertragungen am 11. December 1871 erfolgt 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 derjenigen von Aargau zur Genehmigung vorzulegen. Seitens dieser letzteren ist die Genehmigung anstandslos erfolgt. Anders dagegen haben sich die Verhältnisse auf dem Gebiete des Kantons Zürich gestaltet.

Während der Aufnahme der Pläne für die Linie Winterthur-Weizach waren nämlich von einer Anzahl von der Bahn mehr oder weniger berührten Gemeinden mit Beziehung auf die Wahl der Zugrichtung dringende Wünsche und Gesuche an uns gelangt. Namentlich waren es Bülach, Embrach, Eglisau und sämmtliche Gemeinden des Rafzerfeldes, welche sich angelegenlich für ein anderes, als das vom Stadtrath von Winterthur, als früherem Concessionsbewerber, in Aussicht genommene Trace über die sogenannte Wagenbreche verwendeten. Durch diese Gesuche zunächst sind wir veranlaßt worden, die Frage sorgfältig zu prüfen, auf welchem Wege die Interessen der beteiligten Landesgegend am ehesten befriedigt werden könnten, ohne den Anforderungen des weitergehenden Verkehrs zu nahe zu treten: eine Prüfung, 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 gesamte Bevölkerung der beteiligten Landesgegend für diese von uns adoptirte Zugrichtung ausspricht, kann keinen Zweifel darüber lassen, daß wir damit für ihre Verkehrsinteressen und die Befriedigung ihrer volkswirthschaftlichen Bedürfnisse das Richtige getroffen 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 volkswirtschaftlichen 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 Zugrichtung erhobenen Einsprache dafür hielt, daß von uns beantragte, veränderte Trace könne nicht als eine bloße Modification

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

Hatten wir anfänglich der Zugrichtung über Bülach hauptsächlich mit Rücksicht auf ihre Bedeutung für die ganze beteiligte Landesgegend ungeachtet ihrer erheblichen Mehrkosten den Vorzug gegeben, so kamen im weiteren Verlaufe dieser Angelegenheit noch andere Momente hinzu, welche uns bestimmen müssten, soviel an uns, ihre Ausführung beharrlich anzustreben. Es sind nämlich seither jene neuen Bahnprojecte in den Vordergrund getreten, in Folge deren die Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft uns zur Ausführung derjenigen weiteren Unternehmungen ermächtigt hat, welche den Gegenstand der Schlusznahme 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 combiniertes Schienennetz hergestellt wird, das sehr dazu geeignet scheint, neben der ursprünglichen Zweckbestimmung der Linie Winterthur-Waldshut die Verkehrsbewegung in der Richtung von Constanz, Singen und Schaffhausen nach Zürich (Gotthard), nach Baden (Central- und Westschweiz) und nach Basel, sowie von Winterthur nach Baden und von Winterthur nach dem Rafzerfeld, dem Glatt-, Wehn- und Surbthale durch das eine oder andere seiner Glieder in zweckmässiger Weise zu vermitteln.

In Folge des 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 einlässliche, rechtliche und fachliche Begründung, an denselben das Gesuch richteten: Es wolle der hohe Kantonsrath die uns durch seinen Beschluß vom 30. Juni 1871 und durch Beschluß des hohen Regierungsrathes vom 7. October 1871 verliehene Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur bis an die Kantonsgrenze bei Weiach dahin erläutern beziehungsweise ergänzen oder modifizieren, daß dieselbe das Recht des Baues und Betriebs einer Linie von Winterthur über Bülach und Seglingen nach Weiach in sich schließt. Zahlreiche Petitionen aus der beteiligten Landesgegend im gleichen Sinne unterstützten dieses Gesuch. Die Regierung von Zürich, an welche die ganze Angelegenheit zur Berichterstattung überwiesen wurde, glaubte indessen in ihrer Weisung an den Kantonsrath ihren obenbezeichneten Standpunkt nicht ändern, sondern Angefecht der vom Stadtrath Winterthur beharrlich festgehaltenen Stellung, das Eintreten auf unser an den Kantonsrath eingereichtes Gesuch als unzulässig bezeichnen zu sollen. Eine Entscheidung des Kantonsrathes von Zürich ist in Sachen nicht mehr erfolgt, weil mittlerweile das neue Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft in Wirksamkeit getreten ist und wir dadurch in die Lage versetzt wurden, unser Gesuch bei dem Kantonsrath von Zürich zurückzuziehen, um dasselbe bei den Bundesbehörden anhängig zu machen, was auch bereits geschehen ist. Wir haben das Ergebnis unserer diesfalls eingeleiteten Schritte zu gewärtigen. Inzwischen haben wir nach Mitgabe der Concessionen den Ausweis über den Beginn der Erdarbeiten und über die zur Fortführung der Unternehmung erforderlichen finanziellen Mittel geleistet, und es ist derselbe sowohl von den resp. Kantonsregierungen als vom hohen Bundesrath als ausreichend und richtig anerkannt worden.

In Bezug auf die Bözbergbahn verweisen wir auf denjenigen 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 denjenigen Bericht, welcher von dem Directorium der schweizerischen Centralbahn in gleicher Weise an jenes Comite gerichtet worden ist. Beide Berichte sind dem gegenwärtigen Geschäftsberichte angefügt.

Wir sind im Laufe des Berichtsjahres im Falle gewesen, Ihnen in Bezug auf mehrere neue Bahnunternehmungen 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 Uebernahme 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 bis spätestens den 8. Juni 1875, bis zu welchem Zeitpunkt die Bözbergbahn 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 Aargau erhalten, und es ist dieselbe am 21. December 1872 vom Bunde genehmigt worden. Im übrigen haben sich unsere Vorkehren für diese Linien im Berichtsjahre auf die Vornahme der technischen Vorarbeiten beschränkt.

Zur 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 dieser Unternehmung im Einvernehmen erhalten, um die Uebertragung der betreffenden Concessionen, soweit solche bereits an das genannte Comite ertheilt worden waren, auf unsere Gesellschaft herbeizuführen, und wir sind im Falle zu constatiren, daß sich dieses Rechtsverhältniß mit den Kantonen Zürich (21. November 1872), Schwyz (30. November 1872) und Glarus (10. Januar 1873), sowie auch hinsichtlich der entsprechenden Bundesgenehmigungsbeschlüsse (13. Januar und 15. Januar) geordnet findet. In Betreff der glarnerischen Concession haben wir zu bemerken, daß dieselbe eine Bedingung enthält, wonach wir die Bahn von Zürich nach Ziegelbrücke über letztern Punkt hinaus bis Näfels unter im übrigen gleichen Bedingungen zu verlängern haben, sofern innert Jahresfrist, vom Datum der Concession angerechnet, das diesfällige Verlangen von Seite des Kantons Glarus an uns gestellt wird. Vor Ablauf des Jahres 1872 war die Concession für die auf das Gebiet des Kantons St. Gallen entfallende kurze Bahnstrecke der Linie Zürich-Ziegelbrücke nicht mehr erhältlich; diese Concessionsertheilung ist daher zur Bundesache geworden und wir haben auch nicht ermangelt, sie beim Bundesrath anhängig zu machen. Hinwieder haben wir die Concessionsbewerbung für den auf zugerischem Gebiet liegenden Theil der Linie Thalweil-Zug einstweilen noch ruhen lassen, da es uns zweckmäßig erscheint, diese Angelegenheit erst dann zur Behandlung zu bringen, wenn wir über die Anschlußverhältnisse der in Zug zusammentreffenden Bahnen genauer orientirt sein werden.

Neben der Reglirung der Concessionsverhältnisse hatten wir mit dem Centralcomite für die linksufrige Zürichseebahn namentlich auch die Durchführung des Artikel 8 des Vertrags vom 3. Juli 1872 ins Auge zu fassen. Die in diesem Artikel stipulirten Verpflichtungsscheine sind uns mit Ausnahme des auf die Staatsbeteiligung des Kantons Zürich bezüglichen Grossratsbeschlusses in der dem Vertrage entsprechenden Ausfertigung zugestellt worden. Der Kantonsrat von Zürich dagegen hat in seiner Sitzung vom 20. Februar 1873 an die staatliche Beteiligung folgende Bedingungen geknüpft: „1. Der Kanton Zürich betheiligt sich beim Bau einer Eisenbahn vom Nordostbahnhof Zürich über das linke Ufer des Zürichsee's bis an die Kantongrenze bei Richtersweil, mit Abzweigung von Thalweil an die zürich-zugerische Kantongrenze in der Richtung nach Zug nach Maßgabe des Gesetzes betreffend die Staatsbeteiligung bei Eisenbahnen vom 14. April 1872 mit einem Beitrag von Fr. 50,000 für jeden Kilometer der Bahnlänge, unter nachfolgenden Bedingungen: „a) Von der beteiligten Landesgegend wird eine dem Staatsbeitrag wenigstens gleichkommende Leistung verlangt. Bleibt

„diese unter Fr. 50,000 auf den Kilometer, so ist die Staatsbeteiligung entsprechend zu vermindern. b) Die Beteiligung „findet statt durch Uebernahme von Obligationen zu gleichen Bedingungen, wie solche für den Einfluß der Landesgegend „durch Vertrag mit der Nordostbahn, datirt 4. Juli 1872, festgesetzt worden sind. c) Die Einzahlung erfolgt erst, nachdem „der Bauplan durch die competente Behörde genehmigt ist und die Einzahlung von Seite der betreffenden Landesgegend „stattgefunden hat. d) Mit dem Bau der Abzweigung von Thalwil an die zürich-zugerische Kantonsgrenze in der Rich-“tung nach Zug darf ohne ausdrückliche Genehmigung des Kantonsrathes vor Ablauf von fünf Jahren, von heute an „gerechnet, nicht begonnen werden. e) Die Nordostbahn hat dem Regierungsrath eine Vertretung im Verwaltungsrath „einzuräumen. 2. Der Regierungsrath wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.“ Wir waren nicht im Falle, diese Bedingungen ohne weiteres zu acceptiren, glauben indessen annehmen zu dürfen, daß die zwischen den Beteiligten eingeleiteten Verhandlungen zu einer befriedigenden Verständigung über die obwaltenden Differenzpunkte führen werden. In Wahrung der freien und ungehemmten Bewegung mit Bezug auf den Zeitpunkt des Baues der Linie Thalwil-Zug haben wir uns namentlich gegen die Annahme der Bedingung ausgesprochen, durch welche uns in dieser Beziehung eine Beschränkung auferlegt 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 Außerfahl und der Localisirung der Station Enge, von der Regierung von Zürich genehmigt worden. Die letztere ist bei ihrer auf diese zwei Punkte bezüglichen Schlusznahme weniger von Motiven, welche ihren Grund in den Verhältnissen der linksufrigen Zürichseebahn haben, als vielmehr durch Rücksichten auf den etwaigen Anschluß einer rechtsufrigen Zürichseebahn bei der Station Enge geleitet worden. Nachdem die in unserm Plan angenommene Localisirung der Station Enge das Ergebniß längerer Unterhandlungen ist, durch welche die ziemlich schwierige Aufgabe, 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 gefunden 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 auf eine Erledigung im Sinne des der Regierung vorgelegten Planes gerichtet sein.

Beiläufig mag hier noch bemerkt sein, daß der Stand der technischen Vorarbeiten auf der Linie Richtersweil-Ziegelbrücke die baldige Feststellung auch des dortigen Trace zum Zwecke der hoheitlichen Genehmigung ermöglicht, während dagegen die Linie Thalwil-Zug namentlich in Folge der anderweitigen außerordentlichen Anspruchnahme unseres technischen Personals bisanhin noch nicht in den Kreis der genaueren technischen Erhebungen und Studien gezogen werden konnte.

Die Generalversammlung hat uns ferner ermächtigt, auf Grund der Concession für eine Eisenbahn von Oerlikon nach Bülach, mit Abzweigung nach Dielsdorf, vom 1. Juli 1863, von dem uns vertraglich zustehenden Prioritätsrecht mit Bezug auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Bülach bis an die zürcherische Kantonsgrenze bei Rafz Gebrauch zu machen und die für die Fortsetzung dieser Linie nach Schaffhausen weiter erforderlichen Concessions zu erwerben. Die Direction hat von dieser Berechtigung im Jahr 1872 nicht Gebrauch gemacht, weil sie es im Hinblick auf den Zusammenhang, in welchem in mehrfacher Beziehung die beiden Bahnen Winterthur-Coblenz und Bülach-Schaffhausen 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 betreffend die Anspruchnahme des Prioritätsrechts eine angemessene Frist bis nach erfolgter Entscheidung

der fraglichen Traceangelegenheit eingeräumt worden war. Die Unterhandlungen mit dem Initiativcomite für die Eisenbahn Bülach-Schaffhausen 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 finanzielle Mitwirkung der beteiligten Landesgegend gesichert ist, werden wir nunmehr, obgleich der Entscheid in der Dettenbergfrage noch aussteht, mit unserm Concessionsgesuche 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, vorläufig den hohen Bundesrath, nachdem die Leitung des gesamten Eisenbahnwesens an den Bund übergegangen ist, auf die besondere Rechtsstellung aufmerksam zu machen, in der wir uns kraft des Vertrages betreffend die Eisenbahnunternehmung Dierlikon-Bülach vom 1. Juli 1863 mit Bezug auf die Linie Bülach-Mafz, sowie auch einige andere, auf gleicher Linie stehende Eisenbahnen befinden.

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

Was endlich die letzte der in der Schlusnahme der Generalversammlung vom 28. September vorigen Jahres zur Ausführung als Bestandtheile der Nordostbahn in Aussicht genommenen Eisenbahnen, die Linie Baden-Otelfingen-Niederglatt, betrifft, so ist uns von dem Kanton Aargau für die Bahnstrecke Baden-Kantongrenze bei Otelfingen unter dem 30. November vorigen Jahres die Concession ertheilt worden, welche unter dem 23. December 1872 auch die Bundesgenehmigung erhielt. Auf dieser Strecke wurden die Tracestudien so gefördert, daß es uns schon am 6. März dieses Jahres möglich war, die betreffenden Pläne der Regierung von Aargau zur Gutheizung vorzulegen. Die Bedingung, welche bei diesem Anlaß von der Regierung von Aargau an die Genehmigung des Trace geknüpft und auch nach erfolgter Einsprache festgehalten worden ist, dahin gehend, daß die auf der Linie Zürich-Baden gelegene Station Killwangen in westlicher Richtung nach Neuenhof verlegt werde, wird von uns zum Gegenstande bundesrätlicher Entscheidung gemacht werden, weil es uns als unstatthaft erscheint, diese Stationsfrage mit der Tracegenehmigung der Linie Baden-Otelfingen in Zusammenhang zu bringen.

Die Concession für die Strecke Otelfingen-Niederglatt gedenken wir unter Festhaltung unserer obenerwähnten besondern Rechtsstellung bei Anlaß der 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 Verein mit der Centralbahn, theils für alleinige Rechnung obliegen wird, auch noch die weitere Autorisation ertheilt, den Eisenbahnunternehmungen Effretikon-Wetzikon-Hinwil und Sulgen-Bischofszell-Gosau, deren Begründung als selbstständige Unternehmungen von den

betreffenden Comite angestrebt wird, unter bestimmten Voraussetzungen eine Beteiligung 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-Hinwil als durchaus gesichert betrachtet werden kann, und daß auch für das Zustandekommen derjenigen von Sulgen nach Gossau alle Aussicht vorhanden ist.

Ueber den nachträglichen Vertrag, welcher von den Gesellschaften der Central- und Nordostbahn in theilsweiser Abänderung des Vertrags betreffend die aargauische Südbahn vom 25. Februar 1872 zum Zwecke der Erleichterung des Zustandekommens der aargauischen Seetal-, Wynenthal- und Suhr-Wiggertalbahn 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 beteiligten Landesgegend zu demselben und die getreue Erfüllung der letzteren auferlegten Verpflichtungen zu erwirken, seinen Vollzug nicht gefunden hat.

Gemäß Ziffer IV von Art. 2 der Uebereinkunft 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 Neusthal in der Gegend von Bremgarten entsteht, bei der Ausführung dieser Unternehmung mit der Summe von Fr. 1,000,000 zu beteiligen. 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, relativ günstigste oder, richtiger gesagt, am wenigsten ungünstige Tracé aufzufinden. Wir waren, im Einverständniß mit der schweizerischen Centralbahn, im Falle, der Regierung von Aargau, zu Händen des erwähnten Comite, als Ergebniß dieser Erhebungen einen Situationsplan samt Langprofil und Kostenberechnung für das in Frage stehende Bahnproject mitzutheilen.

Von den Regierungen von Zürich und Thurgau sind wir im Laufe des Jahres 1872 eingeladen worden, uns auch darüber auszusprechen, ob wir von den der Nordostbahn zustehenden Prioritätsrechten mit Bezug auf die Eisenbahnunternehmungen Winterthur- beziehungsweise Andelfingen-Singen-Kreuzlingen und Kreuzlingen- beziehungsweise Echweiler-Schaffhausen, soweit dabei jeweilen das Gebiet der beiden Kantone in Frage kommt, Gebrauch zu machen gedenken. Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes haben wir diese Anfragen dahin erwidert: die Nordostbahngesellschaft sei nicht im Falle, von dem ihr zustehenden Prioritätsrechten in Betreff der genannten Linien Gebrauch zu machen. — Abgesehen davon, daß die an die betreffenden Gründungscomite ertheilten Concessionen in Bezug auf die Geltendmachung des Prioritätsrechtes Bestimmungen enthielten, bei denen wir die Durchführung der in unsern Concessionen stipulirten Gleichstellung mit dem neuen Concessionsbewerber vermissen mußten, wurden wir bei dem Verzicht auf die Geltendmachung unserer Vorzugsrechte namentlich durch die Erwägung geleitet, daß es sich um Unternehmungen handle, die ihrer Natur und Stellung nach nur unter der Voraussetzung einer angemessenen finanziellen Mitwirkung seitens der beteiligten Landesgegend zur Ausführung gebracht werden könnten, daß aber diese Mitwirkung sehr fraglich, ja geradezu hinfällig werden dürfte, sobald von der Nordostbahngesellschaft einfach und ohne weiteres ihr Prioritätsrecht geltendgemacht würde. Indem die Direction, von dieser Erwägung ausgehend, die oben erwähnte Erklärung abgab, hielt sie gleichwohl an denjenigen Anschauungen fest, die sie mit Bezug auf ihre Mitwirkung an den

thurgauischen Eisenbahnprojecten wiederholt kundgegeben hatte. Sie hat nämlich bei früheren Anregungen, welche hinsichtlich einer Beteiligung der Nordostbahn an den am Untersee und Rhein angestrebten Bahnunternehmungen an sie gelangten, stets den Standpunkt innegehalten, daß, wenn auch diese letztern für die Nordostbahn nicht eine solche Bedeutung haben, um von ihr als integrirende Theile ihres Bahnenbesitzes ausgeführt zu werden, die Nordostbahn sich immerhin in einem den Verhältnissen entsprechenden Maße an deren Ausführung betheiligen dürfte. Dabei glaubte die Direction allerdings auch daran erinnern zu sollen, daß im Hinblick auf die vorhandenen Verkehrsverhältnisse die Ausführung einer Bahn von Kreuzlingen abwärts wohl besser einer etwas späteren Periode vorbehalten bliebe. Nachdem nach verschiedenen Wandelungen die bezüglichen Concessionen an das Comite für Begründung einer Eisenbahn Winterthur-Kreuzlingen-Singen übergegangen waren, fiel für die Nordostbahn die Veranlassung zur Theilnahme an dieser Unternehmung dahin, und zwar um so mehr, als bei Gelegenheit einer Conferenz, welche auf den Wunsch jenes Comite zum Zweck der Besprechung der gegenseitigen Beziehungen veranstaltet worden war, von dessen Vertretern von vornherein und in der bestimmtesten Form die Erklärung abgegeben worden war, daß irgend welche Beteiligung der Nordostbahn an der Eisenbahnunternehmung Winterthur-Singen nicht gewünscht werde, daß sich diese vielmehr selbstständig zu constituiren gedenke, und daß es ihr Wille und ihre Absicht 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 selbstständig constituiert. Unsererseits waren wir hiemit lediglich auf eine beobachtende Stellung angewiesen; eine Initiative, um unsere Mitwirkung an der Ausführung der Unternehmung herbeizuführen, konnte fürderhin nur aus dem Kreise der an derselben Beteiligten hervorgehen, wie denn eine solche in der That und zwar ohne alles Zuthum von unserer Seite in der zweiten Hälfte des Jahres 1872 erfolgte. Ein zu dem Ende gebildetes Initiativcomite gelangte nämlich mit dem Gesuch an uns, uns über die Grundlagen auszusprechen, auf welche hin die Direction eine Beteiligung der Nordostbahn bei der Generalversammlung nachträglich befürworten wollte. Der bekannte Präliminarvertrag vom 13. Januar laufenden Jahres ist das Ergebnis längerer Verhandlungen, welche in Folge dieser Anregung zwischen dem Initiativcomite und der Direction der Nordostbahn gepflogen wurden.

Bekanntlich hat die Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Kreuzlingen-Singen am 18. März 1873 es abgelehnt, auf diesen Vertrag einzutreten, und damit ist für uns selbst jede Veranlassung dahingefallen, uns 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 Ratsh von Thurgau die der in Frage stehenden Bahnunternehmung zugesicherte Actienbeteiligung des Kantons Thurgau als dahingefallen erklären würde, für die Dauer von 15 Monaten, vom 1. Januar laufenden Jahres an gerechnet, soweit an uns die Abmachungen des Präliminarvertrages vom 13. Januar 1873 aufrecht erhalten werden, wenn innerhalb dieser Frist die Eisenbahnunternehmung Winterthur-Kreuzlingen-Singen von der beteiligten Landesgegend anderweitig angestrebt werden sollte.

Schon vor der oben erwähnten Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft Winterthur-Kreuzlingen-Singen haben wir unter Vorbehalt der Genehmigung durch die resp. Gesellschaftsorgane auf eine Anregung des Gründungscomite für die Eisenbahn *Etzwilen-Schaffhausen* eine Vereinbarung mit demselben in dem Sinne getroffen, daß diese Bahn unter unserer Mitwirkung als eine für sich selbstständig bestehende Unternehmung ausgeführt werden kann, in der Meinung, daß das für dieselbe in Aussicht genommene Gesellschaftscapital von Fr. 2,250,000 zur Hälfte durch die beteiligte Landesgegend und zur Hälfte von der Nordostbahn zu beschaffen wäre und daß im übrigen die Bestimmungen des mehrerwähnten Präliminarvertrages analoge Anwendung zu finden hätten. Wir werden uns erlauben, diese Angelegenheit beziehungsweise die Frage, ob dieser Vereinbarung Folge zu geben sein wird, zum Gegenstand einer besondern Berichterstattung und Antragstellung zu machen.

Auch mit Beziehung auf die Eisenbahnunternehmung Uster-Effretikon haben wir nach eingeholter Zustimmung des 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 Ausführung der rechtfrühen 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 Grörterungen unter den verschiedenen Beteiligten gemacht worden ist, haben wir keinen Anstand genommen, auf eine in neuester Zeit von Seite der städtischen Eisenbahncommision von Zürich an uns gerichtete Anfrage zu erwidern, daß die Direction unter Vorbehalt der Zustimmung der obren Gesellschaftsorgane sich auch jetzt wieder bereit finden lassen werde, auf Grundlage der einen oder anderen der von ihr bei den früheren 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 erachtet mußten, haben wir nicht ermangelt, zur rechten Zeit und am gehörigen Ort Verwahrung einzulegen. Wir beziehen uns im übrigen auf diejenigen Bemerkungen und Mittheilungen, zu denen wir uns durch ähnliche Vorkommnisse in unserem letzjährigen Berichte veranlaßt geführt haben.

Im Verlaufe unserer bisherigen Berichterstattung hatten wir wiederholt Veranlassung, auf das neue Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft zu verweisen. — Dieses Gesetz ist am 23. December 1872 von den eidgenössischen Räthen erlassen worden, und es sind die beiden ersten Artikel desselben, die Ertheilung neuer Concessionen betreffend, mit der Veröffentlichung des Gesetzes (31. December 1872), alle übrigen Bestimmungen aber mit dem 1. April 1873 in Kraft getreten. Durch diesen gesetzgeberischen Act ist die Gesetzgebung über das Eisenbahnwesen vollständig zur Bundesache gemacht, und es sind alle bezüglichen Competenzen und alle staatlichen Rechte dadurch nicht nur von den Kantonen auf den Bund übertragen, sondern auch in vielen wesentlichen Punkten erweitert worden, sowie nicht minder auch die Leistungen, zu welchen die Eisenbahnunternehmungen den verschiedenen Zweigen der Bundesverwaltung gegenüber verpflichtet sind, durch das neue Bundesgesetz eine sehr erhebliche Ausdehnung erhalten haben. Obwohl hiervon wohlerworbene Rechte der Eisenbahngesellschaften in mehrfacher Beziehung sehr nahe berührt werden, haben wir dem neuen Eisenbahngesetz gegenüber eine ablehnende Haltung nicht eingenommen, um — immerhin an der Rechtsstellung der Eisenbahnunternehmungen durchaus festhaltend — neuerdings die Bereitwilligkeit der Nordostbahngesellschaft an den Tag zu legen, zur Förderung öffentlicher Zwecke beizutragen, auch wenn solches mit Opfern von ihrer Seite verbunden ist. Von dieser Auffassung ausgehend werden wir nichts unterlassen, um, soviel an uns, zu der erspriesslichen Ein- und Durchführung der durch dieses Gesetz inaugurierten neuen Ordnung der Dinge beizutragen. Die Centralisation der Eisenbahngesetzgebung wird nach allen Richtungen von tiefeingreifenden Folgen sein und stellt auch an die Bundesexecutive schwierige Aufgaben, von deren glücklicher Lösung es zu einem guten Theile abhängen wird, in welchem Maße die Erwartungen, welche die schweizerische Bevölkerung an die Erlassung des neuen Eisenbahngesetzes knüpft, in Erfüllung gehen werden.

Das Bundesgesetz über das schweizerische Postregal beschränkt bekanntlich das Regalrecht des Bundes gegenüber Waarenpaketen auf Stücke bis zu 10 Pfund Gewicht und überläßt die Beförderung der schwereren Pakete der freien Concurrentz. Consequent hiemit sind durch das frühere Bundesgesetz über die Eisenbahnen und durch die Concessionen den Bahnverwaltungen nur mit Bezug auf die Fahrpoststücke 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 den Bahnen von der Post zum Transporte übergeben werden, gänzlich der freien Verständigung zwischen der Postverwaltung und den Bahnverwaltungen anheimgegeben war. Auf Grund dieses Rechtsverhältnisses hatten sich die schweizerischen Bahnverwaltungen im Jahre 1869 — in Abweichung von dem früheren Verfahren, gemäß welchem die den Bahnverwaltungen für den Transport der mehr als 10 Pfund wiegenden Poststücke zukommende Entschädigung jeweilen nach einem bestimmten Stunden-Gentnersatz für das transportirte Gewicht berechnet worden war — mit dem Tit. Postdepartement für die Jahre 1870, 1871 und 1872 über gewisse Aversal-Entschädigungsätze verständigt. Der Vertrag erreichte seine Endschaft mit Schluß des Jahres 1872. Noch vor Ablauf dieses Termes hatten die Bahnverwaltungen zum Behufe der Neubeordnung dieses Verhältnisses dem Tit. Postdepartement Vorschläge gemacht, welche hinsichtlich des Maßes der geforderten Entschädigung als sehr billige bezeichnet werden dürfen, und welche hinsichtlich der gegenüber den fraglichen Transporten beanspruchten Controle den Erfordernissen des Postdienstes möglichst Rechnung zu tragen suchten. Von Seiten des Postdepartements ist eine directe Antwort auf diese Vorschläge nicht erfolgt; dagegen hat die Bundesversammlung, bei welcher damals das neue Bundesgesetz über die Eisenbahnen gerade in Berathung lag, noch im letzten Momente der diesfälligen Verhandlungen, und ohne daß solches in der ursprünglichen Vorlage der vorberathenden Behörden und Commissionen beantragt gewesen wäre, einen Artikel in das neue Bundesgesetz aufgenommen, durch welchen die bisher bestandene Rechtsgrundlage im Interesse der Postverwaltung sehr wesentlich umgestaltet worden ist. Darnach sind nunmehr mit Bezug auf den Transport von Paketen, die mehr als 10 Pfund wiegen, den Bahnverwaltungen zu Gunsten der Postverwaltung ausnahmsweise Verpflichtungen auferlegt worden, die sie gegenüber andern Aufgebern derartiger Pakete nicht haben. Damit ist nun nicht bloß das postfiscalische Interesse über die wohlerworbenen Rechte der Bahnunternehmungen gestellt, sondern gleichzeitig auch das im Postregalgesetz liegende Princip preisgegeben worden, daß hinsichtlich der Spedition und des Transportes der Pakete über 10 Pfund der Post ein Vorrecht nicht zustehen, sondern freie Concurrentz walten solle. Uebrigens ist für die definitive Beordnung dieses Transportverhältnisses nach wie vor eine Verständigung zwischen der Postverwaltung und den Bahnverwaltungen im Vertragswege erforderlich, wozu die nöthigen Einleitungen bereits getroffen sind.

Mit dem Tit. schweiz. Postdepartement, welches den schweizerischen Bahnverwaltungen gegenüber den Wunsch 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 Aufseher für die Ausführung jener Arbeiten mit den resp. Bahnverwaltungen ein übereinstimmendes Abkommen zu treffen, fanden im Laufe des Berichtsjahres Verhandlungen statt, welche indessen gegenwärtig noch nicht zum Abschluß gediehen sind.

Nach Ablauf des Berichtsjahres wurde uns von Bundeswegen das am 8. Hornung 1872 erlassene Gesetz über polizeiliche Maßregeln gegen Viehseuchen 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 fallen, so entzieht sich dieser Gegenstand hier selbstredend jeder weiteren Besprechung.

Das Tit. Präsidium des schweiz. Schulrathes hat uns den Wunsch zur Kenntniß gebracht, die in seinem Besitze befindliche und bisher im Bahnhof Olten aufgestellt gewesene Maschine für Prüfung 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 nöherer Vereinbarung über die Bedingungen im Bereiche unserer Werkstätten im Bahnhof Zürich ein Local dafür 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 Zweifel bereits erfolgt sein, wenn nicht in nächster Zeit die Ausführung umfangreicher baulicher Veränderungen im hiesigen Bahnhofe bevorstehen würde, welche eine etwälche Verschiebung der Frage betreffend die Aufstellung der Maschine als wünschbar erscheinen ließ.

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

Seit dem 8. Februar 1859 bestand zwischen der Stadt Zürich und unserer Unternehmung ein Vertragsverhältniß betreffend die Beziehungen zwischen dem neuen Kornhause der Stadt Zürich und der Nordostbahn. Bekanntlich ist die Kornhausanstalt durch ein Schienengleise mit dem innern, dem eigentlichen Personenbahnhofe, verbunden, auf welchem die in das Kornhaus bestimmten Waggons an ihren Bestimmungsort gebracht werden. Wir haben es schon früher, z. B. als wir genöthigt waren, wegen der Ausdehnung unseres Netzes und der steten Zunahme der Bahnzüge und des Personenverkehrs den inneren Bahnhof gänzlich von dem gewöhnlichen Güterverkehr zu entlasten, für wünschbar erachtet, daß auch zwischen dem städtischen Kornhause und dem Bahnhofe eine andere, zweckmäßiger Schienenverbindung erstellt werde; indessen trugen wir den bestehenden Verhältnissen und dem guten Einvernehmen mit den städtischen Behörden so lange Rechnung, als die Interessen der Bahnunternehmung nicht beeinträchtigt wurden. Die im letzten Jahre eingetretene außergewöhnlich starke Zufuhr von Getreide in das Kornhaus der Stadt Zürich hat nun den Beweis geleistet, daß die gegenwärtige Anlage einem auch nur einigermaßen beträchtlichen Verkehr nicht zu genügen vermag und wir haben uns daher, um weiteren Inconvenienzen für den Bahndienst zu begegnen und da wir den bisherigen Zustand auf die Dauer unmöglich fortbestehen lassen können, genöthigt gesehen, den im Eingang erwähnten Vertrag zu kündigen. Um indessen der Stadt Zürich in der Zwischenzeit Gelegenheit zu anderweitiger Regulirung der Angelegenheit zu geben, machten wir nicht von der durch Vertrag auf ein Jahr festgesetzten Kündigungsfrist Gebrauch, sondern erstreckten diesen Termin auf freien Stücken auf anderthalb Jahre, d. h. auf Ende September 1874.

Die schon in unserm letzjährigen Geschäftsbericht erwähnte Erweiterung des Güterbahnhofes Winterthur machte wiederholte Verhandlungen mit der Stadt Winterthur nothwendig, deren Strafzettel durch die fragliche Ausdehnung der Bahnanlagen auf verschiedenen Punkten berührt wird. Die diesfälligen Verhältnisse wurden durch einen Vertrag geordnet, welcher der Bahnverwaltung u. a. die Verpflichtung auflegt, innert drei Jahren eine Fahrbrücke über den Güterbahnhof zu erstellen, an deren Kosten die Stadt Winterthur hinwiederum der Nordostbahn einen Geldbeitrag zu leisten hat. — Gleichzeitig mit dem Abschluß dieser Uebereinkunft fand sodann eine Verständigung mit der Stadt Winterthur über den Vorplatz

vor dem Personenbahnhofe 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 Eisenbahnunternehmungen.

Die von Ihnen in der außerordentlichen Generalversammlung vom 9. April vorigen Jahres ratifizirten Verträge, welche wir in Gemeinschaft mit dem Directorium der schweizerischen Centralbahn in Betreff der Ausführung der aargauischen Südbahn und der Linie von Coblenz nach Stein durch die beiden Bahngesellschaften, sowie der finanziellen Beteiligung der letzteren bei verschiedenen aargauischen Localbahnen unter dem 25. Hornung vorigen Jahres, theils mit dem Executivcomite der aargauischen Südbahn, theils mit der hohen Regierung des Kantons Aargau, abgeschlossen haben, sind in Folge endgültiger Genehmigung derselben Seitens aller Beteiligten im Berichtsjahre in Rechtskraft erwachsen. In Anwendung der uns hinsichtlich der Vollziehung der diesfälligen Verträge von Ihnen ertheilten allgemeinen Vollmacht hatten wir uns zunächst mit dem Directorium der Centralbahn über das neue Gemeinschaftsverhältniß näher zu verständigen, welches durch dieselben zwischen den beiden Bahngesellschaften begründet wird. Es geschah dieses durch Abschluß eines, von den Verwaltungsräthen der beiden Bahngesellschaften bereits genehmigten Vertrages, dessen Bestimmungen denjenigen ganz analog sind, welche s. B. über den Bau und Betrieb der, gleichfalls eine gemeinschaftliche Unternehmung der beiden Gesellschaften bildenden, Bözbergbahn vereinbart wurden. Nach Maßgabe jenes Vertrages bestreiten die Central- und die Nordostbahngesellschaft die Kosten der Erstellung der aargauischen Südbahn und der Linie Coblenz-Stein je zur Hälfte, und sie participiren in Folge dessen ebenfalls halftig am Netto-Ergebniß des Betriebes der fraglichen Linien. Die oberste Leitung und Beaufsichtigung des Baues und Betriebes wird dem nämlichen Comite übertragen, welches von den beiden Bahngesellschaften für die oberste Leitung und Beaufsichtigung des Baues und Betriebes der Bözbergbahn eingesetzt worden ist. Die Durchführung des Baues und die Vertretung nach Außen geschieht bei der Südbahn durch das Directorium der Centralbahn, bei der Linie Coblenz-Stein durch die Direction der Nordostbahn. Die Betriebsverwaltung wird das Comite, soweit es dieselbe nicht selbst besorgt, entweder einem hiefür besonders aufzustellenden Organe oder auch einer der beiden beteiligten Gesellschaften übergeben. Die definitive Abnahme der Jahresrechnungen über den Bau, den Bahnbetrieb und den Reservefond wird der gleichen, von den Verwaltungsräthen der beiden Gesellschaften ernannten Commission übertragen, welcher die Ausübung dieser Functionen rücksichtlich der Bözbergbahn zukommt. Endlich wurde vereinbart, daß die Bestimmungen des in Rede stehenden Vertrages analoge Anwendung finden sollen auf die Beteiligung der beiden Bahngesellschaften bei denjenigen aargauischen Localbahnen, bei deren Ausführung dieselben, zufolge des am 25. Februar 1872 mit der 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 Weg ausschließlich über die Bodensee-Romanshorner Linie genommen. Nach Gröfning der Bodensee-Gürtelbahn hat die Generaldirection der Vereinigten Schweizerbahnen Anspruch darauf erhoben,