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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 21 (1873)

Artikel: Einundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 27. Juni 1874 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F.

Kapitel: 1: Verhältnisse zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730429

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: 19.08.2025

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

Tit.!

Die Direktion gibt sich die Ehre, der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn ihren einundzwanzigsten, das Jahr 1873 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

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

In unserer vorjährigen Berichterstattung haben wir Ihnen die allgemeine Mittheilung gemacht, daß mit dem 31. Dezember 1872, beziehungsweise dem 1. April 1873 das neue Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft in Kraft getreten ist.

Nach Maßgabe dieses Gesetzes hat seither die Bundesexekutive ihre Thätigkeit auf alle Zweige des Eisenbahnwesens ausgedehnt; die Organisation der Departemente des Bundesrathes ist, soweit nöthig, umgestaltet, ein Eisenbahn- und Handelsdepartement gebildet, eine Spezialverwaltung für das Eisenbahnwesen aufgestellt, und es sind auch schon mehrere wichtige Vollziehungsverordnungen in Eisenbahnsachen erlassen worden. Bei Anlaß des unter der neuen Gesetzgebung zuerst zur Behandlung gelangenden Konzessionsgesuches für die Linie Thun-Konolfingen sind sodann die Normen festgestellt worden, welche von nun an im Wesentlichen bei allen Konzessionsertheilungen zur Anwendung kommen sollen. Auch unsere Gesellschaft war selbstverständlich im Falle, zu den hohen Bundesbehörden in mannigfache und vielseitige Beziehungen zu treten, während hinwieder unser Verkehr mit den kantonalen Behörden sich auf die Behandlung einzelner Detailverhältnisse beschränkte.

Schon in unserm letztjährigen Berichte hatten wir die Ehre, Ihnen mitzutheilen, daß wir das Gesuch, es möge die uns vom Kanton Zürich verliehene Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Winterthur bis an die Kantonsgrenze bei Weiach dahin erläutert, beziehungsweise ergänzt oder modifizirt werden, daß dieselbe

das Recht des Baues und Betriebes einer Linie von Winterthur über Bülach und Seglingen nach Weiach in sich schließe, bei den Bundesbehörden anhängig gemacht haben. Eine Entscheidung dieser letztern ist indessen nicht nothwendig geworden, da in einer, auf Veranlassung des schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartements am 28. August 1873 abgehaltenen Konferenz eine Verständigung zwischen den Betheiligten in dem Sinne erzielt wurde, daß wir dem Bundesrath gegenüber unter der Voraussetzung, es werde die Hauptrichtung der Linie Winterthur-Weiach in der Art festgestellt werden, daß dieselbe durch den Dettenberg nach Bülach, von hier über die Kreuzstraße nach Seglingen und weiter dem linken Rheinufer entlang nach Rheinsfelden führe, die Erklärung abgegeben haben:

a. den Bau der Eisenbahn Winterthur-Koblenz so zu fördern, daß — außergewöhnliche Schwierigkeiten beim Bau des Dettenbergtunnels vorbehalten — dieselbe mit 1. Mai 1876 dem Betrieb übergeben werden kann;

b. auf der ganzen Linie zwischen Winterthur und Koblenz nur Durchgangsstationen anzulegen;

c. die Berechnung der Transporttaxen für den auf der Linie Koblenz, beziehungsweise Waldshut sich bewegenden Personen- und Güterverkehr nach Maßgabe der in unserer an den Bundesrath gerichteten Eingabe vom 14. Mai 1873 niedergelegten Erklärung*) bei allen denjenigen Tarifen eintreten zu lassen, in welchen die Strecke Winterthur-Koblenz oder Winterthur-Mitte-Rhein in Rechnung fällt; und

d. zwischen Winterthur und Koblenz, beziehungsweise Waldshut außer den konzessionsgemäßen Zügen einen täglichen Schnellzug in jeder Richtung in unmittelbarem Anschluß an einen der in Waldshut ankommenden, beziehungsweise von dort abgehenden und in gleicher Richtung sich bewegenden Schnellzüge der Badischen Staatsbahn, soweit immer die Fahrpläne der letztern dies gestatten, und zum möglichst zweckmäßigen Anschluß an die in Winterthur einmündenden Bahnen so lange einzurichten, als nicht auf der Linie Koblenz-Stein-Basel ein täglicher Schnellzug in jeder Richtung im unmittelbaren Anschluß an einen der in Basel ankommenden, beziehungsweise von dort abgehenden und in gleicher Richtung sich bewegenden Schnellzüge zur Ausführung gelangt.

Der Bundesrath hat uns mit Schlußnahme vom 11. September 1873 bei dieser Erklärung behaftet und uns gleichzeitig notifizirt, daß, nachdem der Regierungsrath von Zürich an seinem von unserer Seite angefochtenen Beschlusse zu Gunsten des Trace durch die Wagenbreche nicht mehr festhalten zu wollen erkläre, hinwieder unser Gesuch in entsprechendem Sinn als erledigt erklärt sei. Es hat damit diese Angelegenheit ihren uns durchaus befriedigenden Abschluß gefunden. — Für die rasche Anhandnahme der Tunnelbauten, als derjenigen Arbeit, welche die längste Bauzeit in Anspruch nehmen wird, wurde sofort das Nöthige vorgekehrt; das Nähere hierüber, sowie über den Gang und Stand der Bauarbeiten überhaupt findet sich an anderer Stelle unseres Geschäftsberichts. — Diejenigen Kostenbeiträge, welche uns von verschiedenen Gemeinden der betheiligten Landesgegend für den Fall der Ausführung des Dettenbergtunnels im Gesammtbetrage von Fr. 200,000 zugesichert worden waren, sind seither von denselben vollständig einbezahlt worden.

---

*) Unser Revisionsgesuch vom 14. Mai 1873 war diesfalls in folgender Weise gestellt: „in der Meinung, daß bei Berechnung der Transporttaxen für den von Winterthur nach Koblenz und Waldshut und umgekehrt sich bewegenden Personen- und Güterverkehr gemäß dem vom Regierungsrathe des Kantons Zürich gutgeheißenen Trace über die Wagenbreche für die Bahnstrecke Winterthur-Koblenz blos 10 Tarifstunden in Ansatz kommen dürfen, in der Richtung nach Waldshut aber die Bahnstrecke Winterthur-Mitte-Rhein, so lange die Erstellung einer durchgehenden schweizerischen Rheinlinie nach Basel nicht erfolgt ist, nur zu 9½ Tarifstunden berechnet werden darf, immerhin mit dem Vorbehalte für die Nordostbahngesellschaft, nach Erfüllung letzterer Bedingung für den über Waldshut in der Richtung nach Basel und umgekehrt sich bewegenden Personen- und Güterverkehr die Tarifdistanz Winterthur-Mitte-Rhein ebenfalls auf 10 Stunden zu erhöhen".

In Bezug auf die Bötzbergbahn verweisen wir auf denjenigen Spezialbericht, welchen wir für das Jahr 1873 an das von den Verwaltungsräthen der Zentral- und Nordostbahn bestellte Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen erstattet haben, betreffend das Unternehmen der Aargauischen Südbahn dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn in gleicher Weise an jenes Komite zu richten ist. Jener ist dem gegenwärtigen Geschäftsberichte angefügt; dieser dagegen wird in besonderer Auflage folgen.

Die Eisenbahn Koblenz-Stein, für welche wir bekanntlich die Konzession in Gemeinschaft mit der Gesellschaft der Schweizerischen Zentralbahn erhalten haben, ist uch im laufenden Jahre noch im Stadium der Projektion verblieben.

Für die linksufrige Zürichseebahn, soweit sie das Gebiet des Kantons St. Gallen berührt, und zwar sowohl für die Bahnstrecke von der glarnerisch-st.gallischen Kantonsgrenze bei Bilten bis Ziegelbrücke, als für diejenige von Ziegelbrücke bis zur st.gallisch-glarnerischen Kantonsgrenze in der Richtung nach Näfels sind uns die Konzessionen durch die schweizerische Bundesversammlung unter dem 23. September 1873 und 30. Januar 1874 ertheilt worden. Die letztere Konzession war erforderlich, nachdem wir mit dem Kanton Glarus betreffend die Fortsetzung der linksufrigen Zürichseebahn bis Näfels und die Ausführung einer Eisenbahn von Glarus nach Lintthal den Vertrag vom 29./30. August 1873 abgeschlossen hatten, über welchen wir Ihnen in Ihrer außerordentlichen Generalversammlung vom 2. Oktober 1873 eine spezielle Vorlage gemacht und welchem Sie am gleichen Tage Ihre Genehmigung ertheilt haben. Die zur Vollziehung dieses Vertrages weiter nöthige Bundeskonzession für die Eisenbahn von Glarus nach Lintthal haben wir unter dem 30. Januar 1874 ebenfalls erhalten, und da es uns gemäß dem mit dem Kanton Glarus abgeschlossenen Vertrag obliegt, die Züge der linksufrigen Zürichseebahn in der Regel bis Glarus und umgekehrt durchgehen zu lassen, so ermangelten wir im Weitern nicht, uns mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zum Zwecke einer Verständigung betreffend die Mitbenutzung der Strecke Näfels-Glarus in Unterhandlung zu setzen, welche zu dem gewünschten Ziele geführt hat, so daß einer selbstständigen Konzessionsbewerbung, die in dem fraglichen Vertrage für diese Bahnstrecke eventuell in Aussicht genommen worden war, nicht Statt zu geben sein wird. Wir werden übrigens auf den mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrag später zurückkommen.

Auch im vorliegenden Berichtsjahre haben wir aus dem gleichen Grunde wie früher die Konzessionsbewerbung für den auf zugerischem Gebiet liegenden Theil der Linie Thalweil-Zug einstweilen noch ruhen lassen.

Wir haben Ihnen in unserm letzten Berichte von den Bedingungen Kenntniß gegeben, welche durch den Kantonsrath von Zürich an die staatliche Betheiligung des Kantons Zürich an dem uns laut Vertrag vom 3. Juli 1872 durch das Zentralkomite für die linksufrige Zürichseebahn zugesicherten Subventionsdarleihen geknüpft worden waren. Von diesen Bedingungen waren es diejenigen, die sich auf die Beschränkung unserer freien Aktion hinsichtlich der Ausführung der Abzweigung von Thalweil nach Zug und auf die Vertretung des zürcherischen Regierungsrathes im Verwaltungsrathe der Nordostbahngesellschaft bezogen, in Betreff welcher uns weitere Auseinandersetzungen mit den Betheiligten als angezeigt und nothwendig erscheinen mußten. Dieselben haben dazu geführt, daß einerseits die Frage der Vertretung der Regierung ihre Erledigung durch Ihre Schlußnahme vom 28. Juni 1873 erhalten hat, und daß anderseits durch Beschluß des Kantonsraths vom 26. Mai 1873 jene Bedingung, vermöge welcher mit Bezug auf den Zeitpunkt des Baues der Linie Thalweil-Zug eine Schranke hatte aufgestellt werden wollen, aufgehoben wurde.

Diesem letztern vorgängig war uns verdeutet worden, daß eine unsern Wünschen entsprechende Erledigung des schwebenden Anstandes wohl um so eher zu erzielen sein dürfte, wenn der Kanton Zürich in Bezug auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, für welche durch die Ausführung der Eisenbahn Thalweil-Zug eine Schmälerung der Einnahmen in Aussicht stehe, in finanzieller Beziehung desinteressirt werden könnte. Dieser Anregung Folge gebend, setzten wir uns mit der

Regierung von Zürich ins Benehmen, und es wurde unter dem 5. Mai 1873 zum Zwecke der Auslösung des Kantons Zürich von dessen Betheiligung bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern ein Vertrag mit folgenden wesentlichen Bestimmungen abgeschlossen:

1. Auf den, dem Beginne der Erdarbeiten für die Eisenbahn Thalweil-Zug nächstfolgenden 31. Dezember soll von der, nach Mitgabe des zwischen den h. Ständen Zürich, Luzern und Zug und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Begründung der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern unter dem 14. Dezember 1861 abgeschlossenen Vertrages, vom Kanton Zürich übernommenen, sich auf Fr. 3,200,000 belaufenden Obligationenbetheiligung die im Staatsbesitze befindliche Quote im Nennwerthe von Fr. 1,675,000 in Obligationen auf die Schweizerische Nordostbahngesellschaft umgewandelt werden, in der Weise, daß der h. Regierungsrath des Kantons Zürich die betreffenden Obligationen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern nebst deren für die Folgezeit gültigen Zinsdividenden-Coupons an dem bezeichneten Zeitpunkt der Nordostbahngesellschaft zu Eigenthum übergibt und von Letzterer dagegen als Gegenwerth eintausend sechshundert und fünf und siebzig Stück Obligationen auf die Schweizerische Nordostbahngesellschaft empfängt, welche auf den Inhaber lauten, einen Nennwerth von eintausend Franken per Stück erhalten, ferner — vom Tage des Umtausches an gerechnet — jährlich zu 4½ Prozent verzinset und nach Ablauf von 12 Jahren heimbezahlt, im Uebrigen aber in die gleiche Rechtsstellung gebracht werden sollen, wie die früher emittirten Obligationen der Nordostbahngesellschaft.

Bis zur Vollziehung des Austausches hat die Obligationenbetheiligung des Kantons Zürich bei der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern nach Maßgabe des erwähnten Vertrages vom 14. Dezember 1861 Antheil am Reinertrag der Unternehmung.

2. Die in solcher Weise gegenüber den im Besitze des Staates Zürich befindlichen Obligationen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern von der Nordostbahngesellschaft übernommene Verpflichtung soll bis auf die Höhe von Fr. 1,525,000 auch gegenüber den im Besitze von Gemeinden und Privaten des Kantons Zürich befindlichen diesfälligen Obligationen gelten, insofern und insoweit die Titelinhaber bis zum 21. Juni 1873 bei der Direktion der Nordostbahn die Konversion verlangen und in der Zeit vom 23.—30. Juni 1873 die Titel der Hauptkasse der Nordostbahn zur Konversions-Abstempelung vorweisen. Gegenüber Obligationen, welche nicht innerhalb dieser Frist zur Abstempelung gebracht werden, besteht eine Verpflichtung der Nordostbahn zum Austausch nicht.

3. Mit der Vollziehung der in Art. 1 festgesetzten Konversion der im Staatsbesitze von Zürich befindlichen Obligationen erlöschen alle dem Kanton Zürich als solchem auf Grund des Vertrages über die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern vom 14. Dezember 1861 gegenüber dieser Unternehmung, beziehungsweise gegenüber der Nordostbahn zustehenden Rechtsansprüche, mit alleiniger Ausnahme der Vertretung des Kantons im Komite der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, bezüglich welcher dem Kanton Zürich sein vertragsgemäßes Recht für so lange gewahrt bleiben soll, als nicht auch eine Auslösung der finanziellen Betheiligung der h. Stände Luzern und Zug und damit die Aufhebung jenes Komite stattgefunden hat.

Von dem in dieser Vereinbarung auch für Gemeinden und Privaten vorbehaltenen Konversions-Rechte ist in dem Maße Gebrauch gemacht worden, daß von den 6,400 Obligationen im Gesammtbetrage von Fr. 3,200,000 bei der Hauptkasse unserer Unternehmung 4,748 Titel im Betrage von Fr. 2,374,000 zur Konversions-Abstempelung vorgewiesen wurden, während für 1,652 Obligationen im Werthe von Fr. 826,000, worunter diejenigen des Bezirks Affoltern im Betrage von Fr. 739,500 figuriren, von dem Konversions-Rechte nicht Gebrauch gemacht worden ist.

Was den Bauplan der linksufrigen Zürichseebahn betrifft, so ist der Anstand betreffend die Lokalisirung der Station Enge, dessen wir in unserm vorjährigen Geschäftsberichte zu erwähnen hatten, dahingefallen, nachdem auch die rechtufrige Zürichseebahn von der Nordostbahngesellschaft vertraglich übernommen worden und in Folge hievon auf

einen etwaigen Anschluß dieser Linie an die linksufrige Zürichseebahn bei der Station Enge nicht mehr Rücksicht zu nehmen war. — Die Station Enge nebst der Bahnstrecke von derselben bis zur Sihl ist dagegen im Laufe des Berichtsjahres nach einer andern Richtung Gegenstand von Verhandlungen gewesen. Die Direktion der Uetlibergbahn hatte nämlich den Wunsch geäußert, diese letztere in der Station Enge an die linksufrige Zürichseebahn anschließen zu lassen. In Folge hievon hätte nicht nur die Station erweitert, sondern die oben erwähnte Bahnstrecke und somit auch der Brandschenke-Tunnel dreispurig angelegt werden müssen. Sowohl für diese Anlage als für die Mitbenutzung der Station Enge sind wir der Uetlibergbahn-Unternehmung mit Bedingungen entgegengekommen, deren Billigkeit volle Anerkennung gefunden hat. Gleichwohl haben aber die Gesellschaftsbehörden derselben für einmal auf den angestrebten Anschluß verzichten zu sollen geglaubt, weil bei dessen Ausführung der bei der Begründung der Unternehmung aufgestellte Kostenvoranschlag in zu hohem Maße überschritten worden wäre.

Die kurze Bahnstrecke der linksufrigen Zürichseebahn vom Sihlkanal bis zum Bahnhof Zürich konnte auch im laufenden Berichtsjahre noch nicht definitiv festgestellt werden, weil in Folge der Einmündung der verschiedenen neuen Linien und Verkehrsrichtungen in den Bahnhof Zürich umfassende und sorgfältige Studien und Untersuchungen nothwendig geworden sind, welche bei der Schwierigkeit der zu lösenden Aufgaben im Berichtsjahre nicht zum Abschluß gebracht werden konnten.

Für die Linie von Richtersweil bis Ziegelbrücke sind die Pläne dem Bundesrathe zur Genehmigung unterbreitet worden; diejenigen für die Strecke Ziegelbrücke-Näfels sind der Vollendung nahe, während aus dem in unserm vorjährigen Berichte angeführten Grunde auch in diesem Jahre die technischen Erhebungen und Arbeiten auf der Linie Thalweil-Zug noch nicht weiter geführt wurden.

Wir konstatiren an diesem Orte, daß die in den bedeutenden Gemeinden des linken Seeufers, welche durch die Bahn berührt werden, in Betreff der Anlage der Bahn und der Lokalisirung der Stationen sich darbietenden großen Schwierigkeiten ihre befriedigende Lösung erhalten haben; ein Resultat, dessen wir uns befreuen und das trotz der schwierigen Verhältnisse, wie sie sich in Folge der Lage der Bahn und der Stationen so zu sagen mitten in so verkehrsreichen Ortschaften und bei den vielfachen Beziehungen derselben zu dem See mit Nothwendigkeit ergeben mußten, durch gegenseitiges loyales Entgegenkommen auf dem Wege freundlicher Verständigung erzielt worden ist.

Hinsichtlich einer der wichtigsten dieser Stationen hatten wir uns übrigens nicht nur mit der betreffenden Gemeinde, sondern auch mit einer andern Eisenbahngesellschaft auseinanderzusetzen. Das Areal, welches sich in Wädensweil allein zur Anlage eines Bahnhofs eignet, befand sich nämlich zur Zeit der Uebernahme der linksufrigen Zürichseebahn durch die Nordostbahngesellschaft bereits im Besitz der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln. Lange Verhandlungen über die Eigenthumsfrage und, für den Fall der Uebernahme dieser Station durch die Nordostbahn, über den an die bisherige Eigenthümerin zu bezahlenden Kaufpreis, über die Mitbenutzungsverhältnisse, über die von der mitbenutzenden Gesellschaft an die künftige Eigenthümerin zu leistende Entschädigung für die Verzinsung des Anlagekapitals, die Kosten des Unterhalts und des Betriebs, führten schließlich zu einem Vertragsabschluß, durch welchen die Nordostbahngesellschaft mittels Bezahlung einer Kaufsumme von Fr. 450,000 Eigenthümerin, die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln Mitbenutzerin des Bahnhofes Wädensweil geworden ist, und welcher auch beidseitig die endgültige Ratifikation erhalten hat.

Die Konzession für eine Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen auf schweizerischem Gebiet ist uns durch Bundesbeschluß vom 22. September 1873 unter den Bedingungen der sogenannten Normal-Konzession ertheilt worden. Für den auf das Gebiet des Großherzogthums Baden entfallenden Theil der Linie haben wir das Konzessionsgesuch am 17./18. September 1873 an das großh. badische Handelsministerium gerichtet. Ueberdies gelangten wir in Uebereinstimmung mit der in Ihrer Generalversammlung vom 2. Oktober 1873 gefaßten Schlußnahme mit einem weitern Konzessionsgesuch für die Linie Thayngen-

Engen, beziehungsweise Schaffhausen-Engen sowohl an die badischen als an die schweizerischen Behörden, erhielten aber nur für den auf schweizerischem Territorium befindlichen Theil der Linie durch Bundesbeschluß vom 17. September 1873 die entsprechende Konzession, wogegen unsere an das badische Handelsministerium gerichtete Eingabe sowohl hinsichtlich der Linie Bülach-Schaffhausen als auch derjenigen von Thayngen nach Engen bis zum 5. Dezember 1873 unerwiedert blieb und auch an diesem Tage nur vorläufig und in dem Sinne beantwortet wurde, daß dem badischen Ministerium ein allgemeines Verkehrsinteresse für Anlage der Thayngen-Engener Bahnverbindung nicht vorzuliegen scheine, daß mittels einer Bahn von Beringen nach Stühlingen die von uns angestrebte Abkürzung der Zufahrt nach dem Gotthard wohl eher erreicht würde, und daß das badische Ministerium, falls wir geneigt sein sollten, für die Nordostbahngesellschaft den Bau und Betrieb einer Bahn von Bülach nach Schaffhausen und von Stühlingen nach Beringen zu übernehmen, bereit sei, mit uns des Nähern zu verhandeln. Selbstverständlich haben wir mit diesem Bescheid unsere Thätigkeit in dieser Angelegenheit nicht als abgeschlossen betrachtet, sondern sowohl bei dem schweizerischen Bundesrath als bei dem badischen Handelsministerium weitere Schritte namentlich in dem Sinne gethan, daß der Nordostbahngesellschaft für einmal wenigstens die Konzession für die Linie Bülach-Schaffhausen auf badischem Gebiet ertheilt werde, während wir uns damit einverstanden erklärten, die Verhandlungen über die von Schaffhausen aus weiter anzustrebende Verbindung mit der Badischen Staatsbahn einer etwas spätern Zeit vorzubehalten. Die diesbezüglichen Verhandlungen fallen indeß in das laufende Jahr, und wir glauben uns um so mehr enthalten zu sollen, jetzt schon näher darauf einzutreten, als sie zur Zeit noch schweben und es nicht in dem Interesse unserer Gesellschaft liegen dürfte, in gegenwärtigem Stadium dem Gang derselben vorzugreifen.

Die Ausführung der Eisenbahn Bülach-Schaffhausen wird nicht ohne Einfluß auf die bauliche Gestaltung und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnunternehmung Bülach-Regensberg bleiben. Wir haben deshalb Veranlassung genommen, die Aufmerksamkeit des Komite dieser Unternehmung, beziehungsweise der Vertreter der Regierung und der betheiligten Landesgegend in demselben auf die Frage zu lenken, welche Stellung die Unternehmung Bülach-Regensberg einzunehmen gedenke, nachdem es außer Zweifel stehen dürfte, daß die Eisenbahn Bülach-Regensberg, welche vertragsgemäß durchgängig mit dem Charakter einer Bahn zweiter Klasse ausgeführt worden ist, in der Folge in mehrfacher Beziehung den Anforderungen eines größern Betriebes nicht werde genügen können. In Folge dieser Anregung haben sachbezügliche Unterhandlungen stattgefunden, welche aber noch zu keinem Abschluß geführt haben.

Bezug nehmend auf die Ihnen in unserm letztjährigen Berichte gemachte Mittheilung betreffend den Gebrauch, welchen wir von Ihrer Ermächtigung zur Uebernahme von Bau und Betrieb der kurzen Bahnlinie Dielsdorf-Niederweningen gemacht haben, bringen wir zu Ihrer Kenntniß, daß — nachdem die Bundesversammlung es abgelehnt hat, Eisenbahnkonzessionen unter Anerkennung von Prioritätsrechten zu ertheilen — wir darauf angewiesen sind, die Konzession für die fragliche Bahnstrecke unter denjenigen Bedingungen, wie sie in der sogenannten Normal-Konzession statuirt wurden, auszunehmen. Die Anstände hinsichtlich der Leistungen der betheiligten Gemeinden sind inzwischen in dem Sinne geebnet worden, daß die Darleihenssumme, welche von der betheiligten Landesgegend zu liefern ist, nach unserm Verlangen vervollständigt wurde. Wir haben in Folge hievon dem Bundesrathe die nöthigen Vorlagen gemacht, so daß die Konzessionsertheilung in der gegenwärtigen Sitzung der eidgenössischen Räthe erfolgen dürfte.

Für die Linie Baden-Otelfingen-Niederglatt ist die Konzession insoweit perfekt geworden, als laut Bundesbeschluß vom 23. September 1873 für die auf zürcherischem Gebiet gelegene Bahnstrecke die Konzessionirung

ebenfalls erfolgte. Auch in diesem Falle hat aber die Konzessionsertheilung nicht auf Grund der in unserm letztjährigen Bericht erwähnten besondern Rechtsstellung, sondern nach Maßgabe der sogenannten Normal-Konzession stattgefunden.

Eine Schlußnahme des Bundesrathes in Betreff der von der Regierung von Aargau bei Anlaß der Tracegenehmigung der Linie Baden-Otelfingen gestellten Bedingung, daß die auf der Linie Zürich-Baden gelegene Station Killwangen nach Neuenhof zu verlegen sei, ist im Laufe des Berichtsjahres nicht ergangen. Immerhin glauben wir aber nicht daran zweifeln zu sollen, es werde unser Gesuch um Beseitigung des unstatthaften Verlangens der Regierung von Aargau nicht unberücksichtigt bleiben.

Als die letzte derjenigen neuen Linien, welche die Nordostbahngesellschaft zu eigenem Bau und Betrieb übernommen hat, erübrigt uns noch die rechtufrige Zürichseebahn anzuführen, in Betreff welcher wir Ihnen in Ihrer außerordentlichen Generalversammlung vom 2. Oktober v. J. unter einläßlicher Darlegung aller in Frage kommenden Verhältnisse eine besondere Vorlage zu machen im Falle waren, in Folge welcher Sie dem zwischen Abgeordneten der Gesellschaft für Begründung einer rechtufrigen Zürichseebahn und solchen der Direktion der Nordostbahn am 5. Juni 1873 abgeschlossenen Vertrag die Genehmigung ertheilt haben. An dieser Stelle können wir uns auf die Mittheilung beschränken, daß die Uebertragung der zürcherischen und st. gallischen Konzessionen auf die Nordostbahngesellschaft durch Bundesbeschluß vom $\frac{\text{14. November}}{\text{11. Dezember}}$ 1873 erfolgt ist.

In unserm letzten Geschäftsberichte hatten wir die Ehre, Ihnen zu berichten, daß die Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil als gesichert betrachtet werden könne. In der That hat sich diese Gesellschaft am 29. Mai 1873 definitiv konstituirt und zwar auf Grund folgender finanziellen Betheiligung in durchaus gleichberechtigten Aktien:

Stadtgemeinde Zürich	Fr. 200,000
Gemeinde Fehraltorf	„ 100,000
Gemeinde Hinweil	„ 180,000
Politische Gemeinde Wetzikon	„ 90,000
Zivil-Gemeinde Kempten	„ 40,000
Politische Gemeinde Pfäffikon	„ 200,000
„ „ Russikon	„ 12,000
„ „ Illnau	„ 100,000
Nordostbahngesellschaft	„ 500,000
	Fr. 1,422,000
wozu noch die ebenfalls in gleichen Rechten stehende Staatsbetheiligung des Kantons Zürich zu Fr. 50,000 per Kilometer zu zählen ist mit	„ 1,150,000
so daß sich das ganze Aktienkapital auf	Fr. 2,572,000

belaufen wird.

Das Obligationenkapital, um das auf Fr. 3,740,000 veranschlagte Baukapital zu vervollständigen, ist gemäß den in Vollziehung Ihres Beschlusses vom 28. Juni 1873 der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil ertheilten Zusicherungen von der Nordostbahngesellschaft zu beschaffen. Dagegen ist eine Erhöhung der diesseitigen Aktienbetheiligung

von Fr. 500,000 auf Fr. 540,000, zu welcher Sie uns ebenfalls ermächtigt hatten, in Folge des schließlich doch noch erfolgten Beitrittes der Gemeinde Illnau nicht erforderlich geworden.

Die Bearbeitung der Pläne und die Besorgung der Bauleitung wurde entsprechend einem diesfalls von der Eisenbahnunternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil an uns gerichteten Gesuch von uns übernommen. Die technischen Vorarbeiten sind bereits soweit gefördert worden, daß die Vorlage der Pläne beim Bundesrath und die Auflage der Katasterpläne zum Zwecke der Expropriation in Bälde wird erfolgen können.

Auch die Eisenbahnunternehmung Sulgen-Bischofszell-Goßau ist aus dem Stadium der Projektion und der einleitenden Vorarbeiten in dasjenige der definitiven Gestaltung übergegangen. In Erwägung der Gründe, welche wir die Ehre hatten, Ihnen in unserm Spezialberichte vom 28. September 1872 zu Gunsten einer Unterstützung dieser Unternehmung durch die Nordostbahngesellschaft vorzuführen, haben wir in Festhaltung der von Ihnen bewilligten Betheiligungssumme von Fr. 300,000 Ihre Schlußnahme bezüglich der Betriebsübernahme dieser Bahn zu den Selbstkosten in dem Sinne vollziehen zu dürfen geglaubt, daß wir unter Zustimmung des Verwaltungsrathes zu einem Vertragsabschlusse Hand geboten haben, gemäß welchem wir den Betrieb und die daraus resultirenden sämmtlichen Einnahmen gegen eine der Gesellschaft Sulgen-Bischofszell-Goßau, welche die Bahn unter unserer Kontrole betriebsfähig zu erstellen hat, zu leistende fixe Pachtsumme während 10 Jahren auf unsere Rechnung übernehmen. Diese Pachtsumme ist bestimmt, die Verzinsung des von der Gesellschaft Sulgen-Bischofszell-Goßau aufzubringenden Obligationenkapitals zu decken, indem zwar ein Theil dieses Kapitals zu 5 Prozent verzinst werden muß, eine erhebliche Quote desselben aber von der betheiligten Landesgegend zu ermäßigtem Zinsfuß geliefert wird. Zum Zwecke der Rückzahlung des Obligationenkapitals, dessen Höhe im Vertrag auf Fr. 1,500,000 fixirt worden ist, wird die Nordostbahngesellschaft nach Ablauf der zehnjährigen Betriebsperiode der Unternehmung Sulgen-Goßau den gleichen Betrag in 4½ prozentigen Nordostbahnobligationen, 15 Jahre lang unaufkündbar, mit Semesterzins al pari zur Verfügung stellen, und sie wird für diesen Betrag sammt Zinsen zu 4½ Prozent Kreditorin derselben mit erster, allen anderweitigen Verpflichtungen vorgehender Priorität auf die ganze Bahn sammt Zubehörden, und mit der Berechtigung, wünschendenfalls hypothekarische Verschreibung der Bahn zur Sicherstellung des Prioritätsrechts zu verlangen. Wir haben, und zwar namentlich auch im Hinblick auf die Opfer, welche die betheiligte Landesgegend sich auferlegt, geglaubt, uns dem dringenden und von der thurgauischen Regierung auf's Nachdrucksamste unterstützten Gesuche des betreffenden Gründungskomite um Mitwirkung zu dieser Finanzirung der Unternehmung nicht entziehen zu sollen, obgleich dieselbe die Möglichkeit einer Ueberschreitung der früher vorausgesetzten Maximalziffer der für die Linie Sulgen-Goßau zu bringenden Opfer nicht ausschließt, nachdem bei der gegebenen Sachlage nur auf diesem Wege das Zustandekommen der Unternehmung als möglich erschien. Selbstverständlich haben wir aber für die mit der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Goßau getroffene Vereinbarung die Genehmigung der Generalversammlung vorbehalten; wir machen Ihnen zu dem Ende eine spezielle Vorlage, und Sie werden demnach Gelegenheit haben, sich Ihrerseits endgültig darüber auszusprechen.

Hinsichtlich des Vertrages betreffend die Aargauische Westbahn, umfassend die Seethal-, Wynenthal- und Suhr-Wiggerthal-Bahn-Unternehmung, hat sich die Ihnen in unserem letztjährigen Berichte signalisirte Situation nicht nur nicht geändert, sondern es darf mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß der Vertrag seinen Vollzug nicht erhalten wird, nachdem namentlich die Gemeinden, welche an der ostwestlichen Richtung betheiligt sind, sich der Eisenbahnunternehmung angeschlossen haben, die unter dem Namen einer Sektion der Schweizerischen Nationalbahn die Verbindung von Winterthur über Baden, Mellingen und Lenzburg mit Zofingen anstrebt.

Wohl in Folge hievon hat sich das Komite der Wynenthalbahn von seinem speziellen Standpunkte aus wieder an die Schweizerische Zentralbahn und an unsere Gesellschaft gewendet, um womöglich für die Ausführung der Wynenthalbahn eine Vereinbarung herbeizuführen. Unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß der erwähnte Westbahnvertrag seine Vollziehung nicht erhalte, haben die Direktionen der beiden betheiligten Bahngesellschaften sich bereit erklärt, zu Bedingungen, die sich im Wesentlichen auf der Grundlage des mit der Regierung von Aargau am 25. Februar 1872 anläßlich der Uebernahme der Südbahn abgeschlossenen Vertrages bewegen, an der Begründung der Wynenthalbahn theilzunehmen. Die Entscheidung darüber, ob die letztere in dieser Weise zur Ausführung gebracht werden soll, liegt nunmehr bei der betheiligten Landesgegend.

Auf Grund der technischen Erhebungen für eine Bahnverbindung von Wohlen nach Bremgarten, deren Ergebniß wir, wie wir im Vorjahre Ihnen zu berichten die Ehre hatten, der Regierung von Aargau zu Handen des Komite in Bremgarten im Einverständniß mit dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn mitzutheilen im Falle waren, ist das Trace dieser Bahn unter Berücksichtigung eines möglichst niedrigen Anlagekapitals (nach dem Voranschlage unseres technischen Bureau in runder Summe Fr. 1,300,000) definitiv festgestellt worden, und es hat mit der Gemeinde Bremgarten unter dem 3. September 1873 ein Vertragsabschluß stattgefunden, gemäß welchem die Gesellschaften der Schweizerischen Zentralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn, sowie die Einwohnergemeinde Bremgarten die Eisenbahnunternehmung Wohlen-Bremgarten gemeinsam begründen. Die von den beiden Bahngesellschaften zu leistenden Quoten von je Fr. 500,000 sind schon durch den oben erwähnten Vertrag vom 25. Februar 1872, der s. Z. auch Ihre Genehmigung erhalten hat, bestimmt worden. Den weiter erforderlichen Rest des Anlagekapitals hat die Einwohnergemeinde Bremgarten zu beschaffen. Die Betheiligungen der drei Kontrahenten stehen in gleichen Rechten und Pflichten. Der Bau der Bahn soll, höhere Gewalt vorbehalten, spätestens ein Jahr, nachdem die Linie Rupperswil-Wohlen dem Betriebe übergeben sein wird, beginnen, und nach einem weiteren Jahr, also im Juni 1876, soll die Bahn dem Betrieb übergeben werden.

Im Berichtsjahre sind inzwischen die technischen Vorarbeiten durch das Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn zum Zwecke der Konzessionsbewerbung durchgeführt worden. Die Konzessionsertheilung selbst wird zweifelsohne während der gegenwärtigen Session der Bundesversammlung erfolgen.

In Folge der uns in Ihrer Generalversammlung vom 28. Juni 1873 ertheilten Ermächtigung haben wir dem Gründungskomite Etzweilen-Schaffhausen die Erklärung abgegeben, daß wir von dem Rechte des Rücktrittes von der Ihnen mittels besonderer Vorlage bekannt gegebenen Vereinbarung mit dem genannten Komite, d. d. 15. Februar 1873, welches Recht wir uns in Art. 9 dieser Vereinbarung vorbehalten hatten, nicht Gebrauch machen werden, und daß wir demnach bereit seien, über die weitere Durchführung dieser Vereinbarung die erforderlichen Verhandlungen zu pflegen. Es ist dieses im weitern Verfolg auch geschehen; allein im Hinblicke darauf, daß es wünschbar erscheint, die Zugsrichtung der Bahn vor Abschluß des Ausführungsvertrages und vor Aufstellung der Statuten definitiv zu bestimmen, hat mit Bezug auf die Erledigung dieser beiden Punkte ein Verschub für so lange stattgefunden, bis die technischen Vorarbeiten, welche namentlich hinsichtlich der Einmündung der Linie in Schaffhausen ein sehr eingehendes Studium erheischen, durchgeführt sein werden. Diese Arbeiten rücken indessen ihrer baldigen Vollendung entgegen. Von irgend welchem Nachtheil als Folge der stattgefundenen Verzögerung kann mit Rücksicht auf den fünfjährigen Vollendungstermin dieser Bahn selbstverständlich die Rede nicht sein.

In den meisten der von der Nordostbahngesellschaft vor dem 1. Januar 1873 erworbenen Eisenbahnkonzessionen sind ihr von den betreffenden kompetenten Kantonalbehörden für weitere in die konzessionirten Linien einmündende Eisenbahnen bestimmte Prioritätsrechte eingeräumt worden. Wir sind auch schon wiederholt im Falle gewesen, Ihnen

Mittheilungen sowohl über die Geltendmachung solcher Rechte, als auch über den Verzicht auf solche zu machen, und noch in unserem vorjährigen Bericht haben wir Ihnen bemerkt, daß wir mit Bezug auf die Konzessionen für die Eisenbahnen Bülach-Schaffhausen, Dielsdorf-Niederweningen und Otelfingen-Niederglatt unsere diesbezügliche Rechtsstellung zur Anerkennung zu bringen suchen würden. — Unserer diesjährigen Berichterstattung wollen Sie entnehmen, daß die Bundesversammlung es ablehnt, in Anwendung von Artikel 6, Absatz 2 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 bei neuen, durch sie zu ertheilenden, Eisenbahnkonzessionen Prioritätsrechte, welche unter der Herrschaft der frühern Eisenbahngesetzgebung statuirt worden, noch ferner anzuerkennen.

Aber abgesehen von diesem thatsächlichen Vorgehen der Bundesbehörden ist die Frage der Prioritätsrechte durch folgende im Nationalrathe gestellte und dem Bundesrath zur Berichterstattung überwiesene Motion:

„Neue Eisenbahnkonzessionen, Erneuerung ablaufender Konzessionen, Uebertragungen von solchen und Fusionen sollen „nur unter der Bedingung ertheilt werden, daß die betreffenden Gesellschaften binnen einer vom Bundesrathe festzusetzenden „Frist auf alle ihre noch innehabenden Prioritätsrechte Verzicht leisten"

in den Kreis der gesetzgeberischen Thätigkeit der Bundesversammlung zum Zwecke einer prinzipiellen Entscheidung gezogen worden. In Folge dieser Ueberweisung hat uns der schweizerische Bundesrath mit Zuschrift vom 22. September 1873 vorerst aufgefordert, uns darüber zu erklären, welche Prioritätsrechte die Nordostbahngesellschaft zur Zeit noch beanspruchen zu können glaube, beziehungsweise in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen sie dieselben geltend zu machen gesonnen sei. In Erwiederung hierauf haben wir dem Bundesrathe eine übersichtliche Zusammenstellung der unserer Gesellschaft zustehenden Prioritätsrechte übermittelt und dabei bemerkt: Man erkläre, augenblicklich keine Veranlassung zu einer solchen Geltendmachung vorzusehen weder mit Bezug auf die von der Bundesversammlung bereits ertheilten, noch auf die, soweit hierseits bekannt, erst in Berathung liegenden Eisenbahnkonzessionen, während etwaige künftig eintretende Fälle gegenwärtig einer Beurtheilung sich selbstverständlich entziehen; man wolle jedoch in letzterer Beziehung die Bemerkung nicht unterlassen, daß, nachdem die Bundesversammlung im Prinzip sich dahin entschieden zu haben scheine, jeweilen nicht blos eine Linie in der nämlichen Richtung, sondern neben bereits konzedirten Bahnen auch denselben parallel laufende Linien unbeanstandet zu konzediren, man inskünftig voraussichtlich sich kaum im Falle befinden dürfte, von zustehenden Prioritätsrechten zum Zwecke ihrer Geltendmachung Gebrauch zu machen. Die Berichterstattung des Bundesrathes an die Bundesversammlung über diese Materie ist noch nicht erfolgt, und es ist darum eine Beschlußfassung von Seite der Letztern zur Zeit ebenfalls noch ausstehend.

Auch im Berichtsjahre gelang uns noch nicht, die seit geraumer Zeit schwebende, im letztjährigen Geschäftsbericht etwas eingehender berührte Frage, wie die von der eidgenössischen Postverwaltung den Bahnverwaltungen für den Transport nicht-postregalpflichtiger Gegenstände geschuldete Entschädigung zu berechnen sei, vollständig zum Abschlusse zu bringen. Dagegen wurde eine sachbezügliche Verständigung, für welche selbstverständlich die den Bahnverwaltungen ungünstigeren Bestimmungen des neuen Eisenbahngesetzes als Grundlage acceptirt werden mußten, in den ersten Monaten des laufenden Jahres erzielt.

Außer dieser Angelegenheit hatten theils die Verwaltungen sämmtlicher im Betriebe befindlichen schweizerischen Eisenbahnen in ihrer Gesammtheit, theils jede derselben und so auch unsere Verwaltung für sich allein über eine bedeutende Zahl von Angelegenheiten mit dem schweizerischen Bundesrath, beziehungsweise dessen Eisenbahn- und Handelsdepartement sich zu benehmen. Wir erwähnen davon zunächst die durch das neue Eisenbahngesetz verlangten Entwürfe zu Gesetzen über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition auf Eisenbahnen und andern vom Bunde konzedirten oder von ihm selbst betriebenen Transportanstalten und betreffend die Haftbarkeit der gleichen

Anstalten für die bei ihrem Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen. Die Bahnverwaltungen, welchen diese Gesetzesentwürfe zur Meinungsäußerung mitgetheilt wurden, fühlten sich um so mehr verpflichtet, dieser Einladung zu entsprechen, als beide Entwürfe für die Zukunft des schweizerischen Eisenbahnwesens von großer Bedeutung sind und der erstgenannte derselben durch seine Fassung namentlich die Gefahr nahe legt, daß die Einrichtung und Erweiterung der direkten Verkehrsverbände mit auswärtigen Bahnen zum Schaden nicht allein der Bahnunternehmungen, sondern auch anderer gewichtiger Landesinteressen den schweizerischen Bahnen sehr erschwert werden dürfte. Demgemäß erlaubten sich die Bahnverwaltungen, den Bundesbehörden ihre sachbezüglichen Bedenken und Wünsche binnen der kurzen ihnen dafür zugemessenen Zeit in einer einläßlichen Kollektiveingabe zu eröffnen, die mit dem Anerbieten jedes weiteren Aufschlusses, der für nothwendig oder wünschbar erachtet werden sollte, schloß, unter Bezugnahme darauf, daß bei Bearbeitung der Eingabe, um sie nicht allzu weitläufig werden zu lassen, auf viele, mitunter sehr wichtige und schwierige Verhältnisse nur andeutungsweise eingetreten werden konnte und von wirklich erschöpfender Erörterung der aufgeworfenen Fragen Umgang genommen werden mußte. Wie anderweitigen, in die Oeffentlichkeit gelangten Berichten zu entnehmen war, hat seither eine Ueberarbeitung der beiden Gesetzesentwürfe durch eine aus Juristen und einigen Vertretern des Handelsstandes zusammengesetzte Kommission stattgefunden, ohne daß die Bahnverwaltungen für weitere Auskunftertheilung angegangen wurden, und steht die Berathung der dort vorbereiteten Gesetzesentwürfe durch die eidgenössischen Räthe nahe bevor.

Inzwischen hat derjenige über den Frachtverkehr auf den Eisenbahnen bereits seine Rückwirkungen zu zeigen angefangen. Zum Theil noch kurz vor seinem ersten Erscheinen, zum Theil bald nachher fand das schweizerische Departement des Innern, beziehungsweise das demselben nachfolgende Eisenbahn- und Handelsdepartement in den darin niedergelegten Anschauungen Anlaß zu der Eröffnung, daß die Art, wie die Haftpflicht der Bahnverwaltungen in den neuen Verkehrsverbänden der Nordostbahn mit Baden, Württemberg, Bayern, Oesterreich-Ungarn und Böhmen geordnet worden sei, nicht gebilligt werden könne, und daß nach Erlaß des neuen Gesetzes deren Aenderung verlangt werden müsse. Das Departement nahm nämlich Anstoß daran, daß die Verbandsregulative als maßgebend für Beurtheilung der Haftpflicht rücksichtlich der auf Grund derselben ausgeführten Transporte im Wesentlichen die Bestimmungen der deutsch-österreichischen Betriebsreglemente, beziehungsweise des ihnen zu Grunde liegenden deutschen Handelsgesetzbuches adoptirten. Es hatte dies seinen Grund darin, daß die auswärtigen Bahnverwaltungen die Erneuerung der Verbandsverkehre mit der Schweiz auf Grundlagen ablehnten, welche die Folge haben würden, Verluste, Schädigungen oder Versäumnisse, für welche sie gemeinsam mit den schweizerischen Bahnen oder allein aufkommen müßten, den in der Schweiz aufgestellten, beziehungsweise durch einzelne dortige Gerichte bisher schon angewendeten, von ihnen als unbillig betrachteten Ansichten zu unterstellen. Die Rechtfertigung, daß wir zu einer solchen Regulirung der Haftbarkeitsverhältnisse die Hand geboten haben, finden wir einerseits darin, daß dadurch für die im direkten Verkehr stattfindenden Transporte ein einheitliches Transportrecht erzielt und die Ausdehnung der Verkehrsverbände zum großen Vortheil der Schweiz erleichtert worden ist; anderseits verweisen wir dafür auf die in die Verbandsregulative niedergelegte Bestimmung, daß es Jedermann nach wie vor frei gestellt bleibe, seine Waare nach Maßgabe der schweizerischen Transportbestimmungen von Bahn zu Bahn, also ganz in gleicher Weise, wie wenn der Verkehrsverband mit seinem als unstatthaft angesehenen Regulative nicht bestände, befördern zu lassen. Die betheiligten auswärtigen Bahnverwaltungen erhielten theils durch uns, theils durch andere Bahnverwaltungen von der vorläufigen Meinungsäußerung der schweizerischen Behörde Kenntniß; und wenn dieselben auch in Gewärtigung, wie das schweizerische Gesetz ausfallen würde, zur einstweiligen Fortsetzung des direkten Verkehrs sich herbeiließen, so haben doch die in Folge dessen von ihnen kundgegebenen Begehren über die eventuelle Umgestaltung der Haftbarkeitsbestimmungen die außerordentliche Schwierigkeit bereits bewiesen, in den deutsch-schweizerischen Verkehrsverbänden die Haftpflicht auf Grund der in Aussicht gestellten Gesetzesbestimmungen in einer allerseits annehmbaren Weise zu ordnen. Es bleibt zu gewärtigen, inwieweit die schweizerische Gesetzgebung den geschilderten Verhältnissen Rechnung tragen zu können glaubt; selbstverständlich aber werden sich die Bahnverwaltungen der Nothwendigkeit nicht entziehen können, die Frage der Verbandsverkehre, ihrer Aus-

dehnung und inneren Einrichtung je nach Maßgabe der zu erlassenden Gesetzesbestimmungen so zu lösen, daß für sie die Gefahr vermieden wird, rücksichtlich solcher Vorkommnisse, an welchen sie gänzlich unbetheiligt sind, in ungerechter Weise schweren Schadenersatzbestimmungen ohne die Möglichkeit eines wirksamen Regresses zu unterliegen.

Nach dem neuen Eisenbahngesetz haben die schweizerischen Bahnen möglichst übereinstimmende Transportreglemente aufzustellen, und in Folge dessen ist denselben bald nach Inkrafttreten des Gesetzes die Einladung zu einer sachbezüglichen Vorlage zugelangt, unter Bezugnahme darauf, daß die Bundesbehörden auf deren Eingang vor der Schlußberathung des Gesetzesentwurfes über den Frachtverkehr Werth legen. Obwohl ein für sämmtliche Bahnen gültiges und im Ganzen durch die Erfahrung als gut bewährtes Transportreglement schon seit dem Jahr 1862 besteht, wollte die Konferenz schweizerischer Bahnverwaltungen, welche diese Angelegenheit zur gemeinsamen Besorgung an die Hand nahm, sich doch nicht mit Uebermittlung dieses Reglementes an die Bundesbehörden begnügen, sondern beschloß die Ausarbeitung eines neuen Reglementes, welches einerseits die seither gemachten Erfahrungen berücksichtigen, anderseits die schweizerischen Transportbestimmungen mit denjenigen des ausgedehnten deutsch-österreichischen Eisenbahnverbandes in bessere Uebereinstimmung bringen sollte, soweit dies ohne Benachtheiligung des schweizerischen, im bisherigen Transportreglement mehrfach günstiger als in Deutschland gestellten Verkehrs möglich war. Freilich trat dabei von vornherein die Schwierigkeit zu Tage, daß zwischen dem mittlerweile veröffentlichten Gesetzesentwurfe über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Grundsätzen sowohl des bisherigen schweizerischen als des deutsch-österreichischen Transportreglements eine Mehrzahl tiefgreifender Differenzen obwaltet, und daß daher, sofern die eidgenössischen Räthe jenem Entwurfe seinem Wesen nach beitreten werden, eine abermalige, nothwendig mit bedeutenden Aenderungen verbundene Bearbeitung des schweizerischen Transportreglementes unvermeidlich sein wird. Man setzte sich indessen hierüber hinweg, von dem Wunsche geleitet, das der Bundesgesetzgebung zu Gebote stehende Material für Berathung des Gesetzes über den Frachtverkehr, soweit die Bahnverwaltungen dazu beitragen können, thunlichst zu vervollständigen. Der Entwurf des neuen Transportreglements ist denn auch dem Bundesrath und den Mitgliedern der eidgenössischen Räthe übermittelt worden, bevor letztere sich mit dem erwähnten Gesetze zu befassen in der Lage waren.

Die gesteigerten Anforderungen, welche die Gegenwart an die Eisenbahnen stellt, und die daraus sich ergebenden vermehrten Beziehungen zu den Behörden und dem Publikum legen den Wunsch nahe, ein besonderes publizistisches Organ in's Leben zu rufen, welches geeignet wäre, zur Belehrung des zahlreichen, bei der Bahnverwaltung bethätigten Personals über das Eisenbahnwesen und dessen Fortschritte im In- und Auslande beizutragen, den Behörden und dem Publikum einen vollständigeren Einblick in die Verwaltung der schweizerischen Bahnen und die dabei wegleitenden Ansichten zu eröffnen und durch Aufnahme aller Bahnpublikationen Jedermann Kenntnißnahme von denselben zu ermöglichen, während bisher diese Publikationen je nur in einzelnen, im Verkehrsgebiete der verschiedenen Bahnen mehr oder minder verbreiteten Blättern erschienen. In der That hatte sich auch die Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen im Berichtsjahr mit einer, namentlich von Beamten der Nordostbahn ausgegangenen Anregung zu befassen, diesem Bedürfnisse durch Gründung einer schweizerischen Eisenbahnzeitung zu genügen. Seitens des Bundesrathes, welcher hievon Kenntniß erhalten hatte, gelangte in Folge dessen die Anregung an die Bahnverwaltungen, ob sich das zu gründende Blatt nicht zugleich als amtliches Organ für alle das Eisenbahnwesen betreffenden öffentlichen Mittheilungen der Behörden einrichten ließe. Dieser Anregung konnte indessen keine Folge gegeben werden, weil die sachbezügliche Berathung in der Eisenbahnkonferenz wenigstens für einstweilen die Gründung einer Eisenbahnzeitung von ihrer Seite als unthunlich herausstellte. Seither hat der Bundesrath dem angestrebten Zweck, soweit an ihm, dadurch sich anzunähern bemüht, daß er die Einrückung aller das Tarifwesen betreffenden Kundmachungen der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen in's Bundesblatt anordnete.

Verschiedene andere Fragen, welche zwischen dem Eisenbahn- und Handelsdepartement und den Bahnverwaltungen erörtert wurden, so namentlich die Aufstellung von Ausnahmstarifen für Lebensmittel zu Zeiten der Theurung, die Bewilligung gewisser Taxbegünstigungen für Arbeiter, die Einrichtung besonderer Krankenwagen, gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zur Erledigung, weßhalb wir uns ihre nähere Berührung für einen folgenden Bericht vorbehalten. Einstweilen beschränken wir uns rücksichtlich des letztberührten Punktes auf die Mittheilung, daß wir eine Mehrzahl von Krankenwagen nach besondern, durch unser technisches Bureau gefertigten Modellen in Arbeit gegeben haben, welche geeignet sein dürften, den verschiedenen hier obwaltenden Bedürfnissen in befriedigender Weise zu entsprechen, und daß nach Ablieferung dieser Wagen von uns beabsichtigt wird, dieselben zum Transporte von Kranken nach den größeren, im Bereiche unsers Bahnnetzes liegenden Spitälern im Einverständnisse mit den Behörden der letzteren periodisch mit den geeigneten Bahnzügen zirkuliren zu lassen.

Unter den Vollziehungsverordnungen des Bundesraths, deren wir im Eingang unseres Berichts erwähnt haben, ist diejenige vom 20. Februar 1873 betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen und die beim Bau konzedirter Eisenbahnen einzureichenden Pläne und Dokumente, von eingreifender Wirkung; denn es werden durch dieselbe mit Bezug auf alle Vorlagen für die Konzessionsbewerbung und für die Bauausführung weitgehende Anforderungen an die Konzessionsbewerber und Bahnverwaltungen gestellt. Wenn auch unbedingt das bisherige Verfahren nach beiden Richtungen als ein ungenügendes und mangelhaftes anerkannt werden mußte, so konnten sich doch die schweizerischen Bahnverwaltungen des Eindrucks nicht erwehren, daß die fragliche Verordnung in mehrfacher Beziehung zu weit gehen und namentlich auch einer beförderlichen Geschäftsbehandlung hinderlich entgegenstehen dürfte, ohne hinwieder der Gründlichkeit der letztern Vorschub zu leisten. Die Direktion der Gotthardbahn hat, wohl unter diesem Eindrucke handelnd, die Initiative ergriffen und am 5. November 1873 in Bern einen Zusammentritt von Abordnungen der Verwaltungen aller schweizerischen Bahnen, sowohl der schon im Betrieb befindlichen, als der erst im Bau begriffenen, veranlaßt, um in Erwägung zu ziehen, ob und welche Schritte gethan werden könnten, um einige verbessernde Modifikationen der in Frage stehenden Verordnung herbeizuführen. Alle Bahnverwaltungen haben sich zu diesem Vorgehen zustimmend verhalten. Das Ergebniß der bei der zuständigen Behörde eingeleiteten Schritte ist noch zu gewärtigen; inzwischen glauben wir am gewünschten Erfolge um so weniger zweifeln zu dürfen, als das schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement durch die auch in seiner eigenen Sphäre gemachten Erfahrungen von der Zweckmäßigkeit einer theilweisen Revision der fraglichen Verordnung und des damit im Zusammenhang stehenden Regulatives vom 14. August 1873 überzeugt werden wird.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Wie den vorhergehenden Mittheilungen zu entnehmen ist, hat sich für die Vereinigung der Verwaltungen der im Betrieb befindlichen schweizerischen Bahnen aus der durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 den Bundesbehörden zugewiesenen Aufgabe ein namhafter Zuwachs von Geschäften ergeben, indem dieselbe sich verständigt hat, wichtigere Anfragen und Vorlagen, welche sämmtliche Verwaltungen gleichartig betreffen, in der Regel mittelst Kollektiveingaben zu erwiedern. Daneben setzt die Vereinigung ihre bisherige Wirksamkeit fort. Von den Geschäften, welche bei den im Berichtsjahr abgehaltenen Konferenzen ihre Erledigung fanden, erwähnen wir an dieser Stelle noch folgende: 1) Uebernahme des Betriebes der Linie Jougne-Eclepens durch die Westschweizerischen Bahnen und daheriger Austritt der genannten Linie als solcher aus der Konferenz; 2) Eintritt der Bödelibahn (Därligen-Interlaken) in die Konvention über den direkten schweizerischen Verkehr; 3) erneuerte Feststellung der Termine