Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 22 (1874)

**Artikel:** Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der

Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1875

stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F.

**Kapitel:** 1: Verhältnisse zu dem Bund und zu den Kantonen, beziehungsweise

Landesgegenden, durch welche die Bahn sich zieht

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

## 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:** 30.10.2025

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

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

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

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

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

Bundesgeset vom 24. Juni 1874 über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Gisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Gibgenoffenschaft;

Bundesgeset vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältniffe ber Berbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Gisenbahnnet und gewerblichen Anftalten;

Bundesgesetz vom 20. März 1875 betreffend ben Transport auf Gisenbahnen;

Bundesbefchluß vom 10. Ottober 1874 betreffend Bollvergunftigungen für Gifenbahnmaterialien;

Bundesbeichluft vom 24. Dezember 1874 betreffend die Bergollung von Gifenbahnmaterialien.

Bom schweizerischen Bundesrathe hinwieder sind in Vollziehung ber verschiedenen Bundesgesetze die nachfolgenden Beschlüsse gefaßt, beziehungsweise Berordnungen aufgestellt worben:

Berordnung vom 17. September 1874 betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über bie Berspfändung von Gisenbahnen:

Berordnung vom 11. Januar 1875 über Militärtransporte auf den Gifenbahnen;

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

Berordnung vom 22. Januar 1875 betreffend Bergollung von Gisenbahnmaterial; Bundesrathsbeschluß vom 17. März 1875 betreffend die Benutung ber Eisenbahntelegraphen.

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

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

Nachdem wir in unserem lettjährigen Berichte die Ehre gehabt haben, Ihnen mitzutheilen, daß die Frage der Zugsrichtung der Eisenbahn Winterthur-Weiach ihre bestiedigende Erledigung gesunden habe, können wir heute hinsichtlich der Fortsetzung derselben dis Koblenz beisügen, daß im Laufe des Berichtsjahres der einzige noch schwebende Anstand betreffend die Einführung der Bahn in die Station Koblenz in unserem Sinne gehoben worden ist. Die Bahn wird mit Bermeidung des dortigen Tunnels selbständig in die Station Koblenz einmünden, eine Anlage, auf welche wir vom Standpunkte der Sicherheit, sowie nicht minder von denzienigen eines zwecknäßigen Betriebs aus großes Gewicht zu legen hatten. Den von uns successiv vorgelegten Bauplänen für die Eisenbahn Winterthur-Koblenz ist vom Bundeserathe die Genehmigung ertheilt worden.

In Bezug auf die Böhbergbahn verweisen wir auf den Spezialbericht, welchen wir für das Jahr 1874 an das von den Berwaltungsräthen der Schweizerischen Zentralbahn und Nordostbahn bestellte Berwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen erstattet haben; betreffend das Unternehmen der Aargauischen Sübbahn, sowie betreffend die Gisenbahn Bohlens Bremgarten dagegen auf denjenigen Bericht, welcher von dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn in gleicher Beise an jenes Komite gerichtet worden ist.

Die vom Großen Rathe des Kantons Aargau zu Gunften der Schweizerischen Zentralbahn: und der Schweizerischen Rordostbahngesellschaft ertheilte Konzession für die Eisenbahn Koblenze tein enthält in ihrem Art. 6 die Bestimmung, daß diese Bahn bis zum 8. Juni 1875 in Angriff zu nehmen und dis Ende Dezember 1877 zu vollenden sei. Der bezügliche Bundesgenehmigungsbeschluß bestimmt erstern Termin auch für die Leistung des Finanzausweises.

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

Was die Linksufrige Zürichseebahn anbetrifft, so hat die Bearbeitung des Bauplans für dieselbe ihren Abschluß gesunden, indem einerseits unsere Borlage für deren Einführung von der Sihl in den Nordostbahnhof Zürich und anderseits diesenige für die Bahnstrecke Ziegelbrücke-Näfels die bundesräthliche Genehmigung erhalten haben. Dabei ist zu bemerken, daß die erstere dieser Borlagen sich nur auf eine vorübergehende Anlage bezieht und daß erst mit dem Ausbau des Bahnhoses Zürich die Einmündung der linksufrigen Zürichsechahn, wie auch diesenige der übrigen Linien ihre bleibende Richtung erhalten wird. Da die Erweiterung des Bahnhoses Zürich, auf die wir an einer andern Stelle dieses Berichtes zurücksommen werden, eine längere Periode in Anspruch nehmen wird, so mußte für so lange durch die Anlage eines provisorischen Geleises Aushülse geschafsen werden.

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

Unser Finanzausweis sur das Baukapital der linksufrigen Zürichsebahn von Zürich bis Ziegelbrücke erhielt am 8. Juni 1874, derjenige sur den Rest der Bahn von Ziegelbrücke bis Näsels am 26. November 1874 die bundesräthliche Genehmigung.

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

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

Bekanntlich haben bei Anlaß der Berhandtungen über die Berbindung der Großt. Badischen Staatseisenbahn bei Konstanz mit der Linie Romanshorn Rreuzlingen die badischen Delegirten mit Bezug auf weitere Anschlüsse beziehungsweise Berbindungen eine Erklärung (d. d. 10. Dezember 1870) abgegeben, welche für die badische Regierung verbindlich sein sollte, sobald der unter gleichem Datum zwischen derselben und dem schweizerischen Bundesrath abgeschlossene Bertrag über die Berbindung der Linie Romanshorn Rreuzlingen mit der Badischen Staatsbahn bei Konstanz die beiberseitige Ratisitation erhalten haben werde. In dieser Erklärung ist hinsichtlich der Berbindung Bülach Eglisau Schaffhausen wörtlich gesagt:

"Auch biese Bahnverbindung wird die großh. badische Regierung im Hinblick auf Art. 37 des Bertrages "vom 27. Juli/11. August 1852 thunlichst befördern und dem von der schweizerischen Landesbehörde konzessioniert werdenden "Unternehmer, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, die Konzession gleichsalls ertheilen. Zur Mitbenutzung des "Bahnhoses in Schafshausen wird die großh. Regierung vorbehältlich einer Berständigung mit der hiebei bes "theiligten Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihre Einwilligung geben."

Die beiderseitige Natifikation des fraglichen Vertrags ist erfolgt, und somit ist auch die angeführte Erklärung der badischen Delegirten für die badische Regierung verbindlich geworden. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft hat von der schweizerischen Bundesdehörde die Konzession sur die Linie Lülach: Schafshausen auf Schweizergebiet erhalten und sich jodann, soweit die Bahn durch badisches Gebiet führt, auch um die badische Konzession beworben, zu beren Ertheilung sich aber die großt. Regierung bis anhin nicht hat entschließen können.

In Folge von konferenziellen Berhandlungen zwijchen schweizerischen und badischen Abgeordneten, welche im Mai 1874 stattgefunden haben, erklärte sich Baben zwar bereit, für die Linie Bulach: Schaffhausen den Anschluß zuzugestehen, verlangte aber von schweizerischer Seite eine verbindliche Zusage, bag auch bie Bahn Beringen Stühlingen erstellt und bis jur Eröffnung der Gotthardbahn die Abkürzung von Beringen in der Richtung nach Jestetten ausgeführt werde. Indem uns ber Bundegrath hievon Kenntnig gab, richtete er die Anfrage an ung, ob und unter welchen Bedingungen wir ung bagu verstehen könnten, uns bem Standpunkte ber großh. badischen Regierung anzubequemen. Hierauf liegen wir sowohl an die Bundesbehorde, als an das großh. badische Handelsministerium die Erklärung gelangen, daß wir und gur Zeit nicht in ber Lage befinden, für andere Gisenbahnkongeffionen, als für solche, zu beren Übernahme wir durch bie Generalversammlung ber Aftionäre ermächtigt worden sind, als Bewerber aufzutreten. Dabei erinnerten wir einerseits baran, daß ja für die Linie Stühlingen Beringen bei ben refp. Behörben ein felbständiger Bewerber aufgetreten fei, und anderseits hoben wir hervor, daß die Ausführung der Linie Bulach Schaffhausen, welche für sich allein eine große Bebeutung für bie zunächst betheiligte Landesgegend wie zur Förderung bes beutich fchweizerischen Berkehrs habe, für bas fünftige Zustandekommen der Gisenbahn Stublingen Beringen den besten Stuppunkt bilden durfte. In Betreff der von Baben ferner verlangten birekten Verbindung in der Richtung nach Zestetten äußerten wir uns dahin, daß wir die Erstellung einer folden Linie als eine offene Frage betrachten, welche je nach ber Entwicklung ber Berkehrsverhältniffe auf dem Wege späterer freier Bereinbarung ihre Erledigung finden werbe.

Nach Abgabe bieser Erklärungen ruhten bie Berhandlungen zwischen ben Abordnungen ber beiben Staaten bis auf bie neueste Zeit, wo sie wieder aufgenommen wurden und am 21. Mai d. J. zu einem Bertragsabschluß geführt haben.

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

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

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

Nachdem wir für die Eisenbahn Baben Dtelfingen Rieberglatt in den Besit der Konzessionen gelangt waren, brachten wir zunächst die Baupläne für die Strecke Baden Dtelsingen bei dem Bundesrathe zur Vorlage, woraus wir von dem technischen Inspektorate der schweizerischen Eisenbahnen verständigt wurden, daß die Eisenbahngesellschaft Winterthur Zosingen sur ihre Bahnstrecke Otelsingen-Limmat bei Baden die gleiche Nichtung wie wir einzuhalten gedenke und daß unter diesen Umständen sehr in Erwägung zu ziehen sei, ob nicht eine Verständigung betressend die gemeinsame Ausssührung dieser Bahnstrecke und namentlich des Limmatüberganges den beidseitigen Interessen entsprechen dürfte.

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

Die Schweizerische Norbostbahngesellschaft wird auf Grund ihrer Pläne und in Anwendung ihrer Normalien für den Unterdau, Oberbau und Hochdau, die Aussührungspläne und die bezüglichen Kostenvoranschläge für die Eisenbahnstrecke Baden-Otelssingen und die betreffenden Stationen ausstellen und der Eisenbahngesellschaft Winterthurzzosingen mittheilen, um ihr dadurch Gelegenheit zu geben, sich über dieselben auszusprechen. In gleicher Weise wird die Schweizerische Nordostsbahngesellschaft den Plan und Kostenvoranschlag für den Limmatübergang bei Baden seststellen, wobei angenommen ist, daß sämmtliche Brückengeleise auf das gleiche Niveau zu bringen sind.

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft besorgt nach Maßgabe ber sestgestellten Pläne die Grunderwerbung, sowie bie Leitung und Ausstührung des Baues sämmtlicher Bauobiekte.

Sie wird, unvorhergesehene Schwierigkeiten, höhere Gewalt und außerordentliche politische Ereignisse vorbehalten, sowie die rechtzeitige Erfüllung der von der Gesellschaft Winterthur-Zosingen übernommenen Zahlungsverpstichtungen vorauszgesetzt, die Eisenbahnstrecke, welche den Gegenstand dieses Vertrages bildet, nehst Zugehörden die Ende des Jahres 1876 betriedsfähig herstellen. Im Falle Eintretens von Bauhindernissen der erwähnten Art bleiben die Fristerstreckungsbeschlüsse Bundesbehörden vorbehalten.

Nach Bollenbung sämmtlicher Bauten wird die Gesellschaft der Schweizerischen Nordostbahn der Eisenbahngesellschaft Binterthur-Zosingen eine mit den nöthigen Nachweisen versehene Baurechnung vorlegen.

Der Gifenbahngesellschaft Winterthur-Bofingen liegen folgende Leiftungen ob:

a. An die Anlagekosten der Bahnstrecke der Nordostbahn von Profil 0 + 860 Meter dis zur Limmatbrücke, die Erstellung der Böschungskegel jedoch noch inbegriffen, zusammengerechnet mit denjenigen der Bahnstrecke der Eisendahn Winterthur-Zosingen vom westlichen Widerlager der an der Linie Wettingen-Baden nach Plan zu erstellenden schiefen Durchsahrt dis zur Limmatbrücke wie oben bezeichnet, hat sie 85 Prozent beizutragen. Dabei ist verstanden, daß jede der kontrahirenden Gesellschaften jeweils die zur Legung des Oberdaues auf den ihnen zusallenden Bahnstrecken nöthigen Schienen und Besestigungsmittel nach ihren resp. Normalien, ohne hiesür etwas in Nechnung zu bringen, zu liesern hat. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zosingen hat von dem aus ihren westlich gelegenen Einschnitten sich ergebenden Füllmaterial mindestens dreißigtausend Kubikmeter in die Dammanlage zwischen dem mehrerwähnten westlichen Widerlager der schiesen Durchsahrt und der Limmatbrücke unentgeltlich zu bringen, immerhin in der Meinung, daß ihr von der gemeinschaftlichen Bauunternehmung 50 % der Selbstkosten für den Transport erseht werden.

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

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

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

Bermittels dieser Leistungen erwirdt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen mit Bezug auf die Eisenbahnstrede, welche den Gegenstand dieses Bertrages bildet, folgende Rechte:

- a. Das Eigenthumsrecht an ber Bahnstrecke auf bem linken Limmatufer von der schon erwähnten schiefen Durchfahrt an ber Zurich-Badener Linie bis zur Limmatbrücke, wie solches auf bem Plan angegeben ift;
- b. Das Eigenthumsrecht an dem einspurigen Brückengeleise des Linunatüberganges, wie solches im Plane ebenfalls bezeichnet ist, mit demjenigen Theil der Widerlager und Pfeiler, der sich auf gleicher Seite besindet;
- c. Das Eigenthumsrecht an der Hälfte des Bahnkörpers, der sich zwischen den Stationen Wettingen-Würenlos und Würenlos-Otelfingen oder zwischen den Profilen 2 + 333 bis 5 + 577 und 6 + 76 bis 8 + 39 besindet und zwar in der Meinung, daß der von der Bahnare südlich gelegene Theil ins Eigenthum der Eisenbahns gesellschaft Winterthur-Zosingen übergeht;
- d. Das Mitbenutzungsrecht bessenigen Theils der Station Wettingen, welcher ber gemeinschaftlichen Benutzung burch die Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn und der Eisenbahn Winterthur-Zosingen zu dienen hat;
- e. Das Mitbenutzungsrecht ber Stationen Burenlos und Otelfingen.

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

Hinwieder übernimmt die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Bofingen die ihr gemäß dem gegenwärtigen Bertrag obliegenden Berpflichtungen auf die gleiche Zeitdauer in einer für sie selbst und ihre Rechtsnachfolger verbindlichen Beise.

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

Jebe ber kontrahirenden Gesellschaften wird ihre Büge technisch selbständig über diese Bahnstrede fahren lassen.

Die Feststellung der Fahrtenpläne auf der doppelspurig betriebenen Bahnstrecke Wettingen Otelstingen sindet im gegenseitigen Einverständniß statt. Alle Anordnungen, welche sich auf die Durchführung der vereindarten Fahrordnungen, sowie auf die Ausstührung allfälliger Extrazüge beziehen, gehen von der Betriebsverwaltung der Schweizerischen Nordostbahnsgesellschaft aus, welcher überhaupt die Leitung und Überwachung des Fahrdienstes übertragen ist.

Der in solcher Beise abgeschlossene Bertrag wurde von den beibseitigen Berwaltungsräthen genehmigt und wir fügen hier nur noch bei, daß in demselben auch die gegenseitigen Beziehungen betreffend den Unterhalt der Bahn, deren Bewachung, die Besorgung des Dienstes auf den Stationen, die Haftbarkeit u. f. w. in einer Beise geordnet wurden, welche den in solchen Fällen in der Regel zur Anwendung kommenden Grundsähen entspricht und uns daher zu keinen weitern Aussührungen Beranlassung gibt.

Dagegen haben wir hier noch der Rudwirkung zu erwähnen, welche die Ausführung der Gisenbahn Baden-Niederglatt auf unsere Sauptlinie Zurich Baden ausübt. Wenn unsere einspurige Bahn Niederglatt-Baden in Baden mit unserer

Stammlinie hätte verbunden werden wollen, so hätte dieser Anschluß nur in der Weise stattsinden können, daß jene sich auf der östlichen Seite des Tunnels an die Hauptlinie Zürich-Baden angeschlossen hätte und mittels eines dritten Geleises in den Bahnhof Baden eingeführt worden wäre. Dieser letztere hätte, um als Anschluße und Auswechslungsstation dienen zu können, sehr vergrößert werden müssen. Aber abgesehen davon, daß eine ausreichende Bergrößerung der Station Baden sich dei den gegebenen technischen und lokalen Verhältnissen als nahezu unmöglich darstellte, würde die Erweiterung der Station, soweit sie überhaupt thunlich war, und die Anlage des dritten Tunnelgeleises sehr erhebliche Kosten veranlaßt haben. Unter diesen Umständen hatten wir zu erwägen, ob sich nicht eine zwecknäßigere Lösung sinden lasse. Als eine solche ergab sich nach sorgiältiger Prüfung die Verlegung eines Theils der Hauptlinie, nämlich der Bahnstrecke von Baden bis gegen Neuenhos, auf das rechte Limmatuser und die Vestimmung der Station Wettingen als Anschluße und Ausswechslungsstation. Diese Kombination mußte sich um so mehr empsehlen, als einerseits das Plateau von Wettingen sich vortressstilligung der Kurven auf dem linken Limmatuser bei Wettingen ermöglicht wird. Vedenken sinanzieller Natur konnten nicht in die Waagsschale fallen, da durch die Ersparnisse, welche durch den gemeinsamen Bau der Bahnstrecke Otelsingen-Vaden erzielt werden, die Verlegungskosten der Hauptbahn und die Anlage des zweiten Limmatübergangs gedeckt werden.

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

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

Ein Ansinnen des Gemeinderathes Baden, dahin gehend, daß an der Limmatbrücke bei Baden auch ein Fußgängersteg angebracht werden möchte, haben wir in dem Sinne erwiedert, daß ein solcher für die Zwecke und Bedürsnisse des Bahns dienstes irgend welche Bedeutung nicht habe, daß wir aber unter Borbehalt der nöthigen technischen Kautelen gleichwol geneigt seien, die dortige Eisenbahnbrücke entsprechend zu konstruiren, sofern uns für die dadurch verursachten, voraussichtlich nicht unerheblichen Mehrkosten Ersat geleistet werde.

Die technischen Borarbeiten für die rechtufrige Zürichseebahn sind auf der ganzen Linie eifrig betrieben worden, konnten aber zu einem vollständigen Abschluß noch nicht gebracht werden. Nur für die Strecke Rämistraßes Stadelhosen-Tiesenbrunnen konnte die Auflage der Katasterpläne innert der konzessionsgemäßen Frist ersolgen. Auf dieser Strecke wurden dann auch die Arbeiten in Angriff genommen, jedoch unter entsprechender Mittheilung an das Gründungsskomite und an den Stadtrath von Zürich wieder sistirt, als durch den letztern das Begehren gestellt worden war, daß der Tunnel zweispurig ausgesührt werden solle. Diese Sistirung mußte, obsichon die genannte Behörde ihrem Begehren nachträglich bloß die Bedeutung einer unwerbindlichen Anregung dei den sür Genehmigung der Baupläne kompetenten Oberbehörden beilegte, doch fortdauern, dis letztere ihren Entscheid gesällt hatten, der erst in jüngster Zeit erfolgte. Für die Baute selbst hatte dies übrigens den Vortheil, daß mittlerweise auch sür die Zugsrichtung von der Rämistraße dies

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

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

Die Sisenbahnunternehmung Effretikon Dehikon Sinweil hat sich als selbständige Unternehmung konstituirt und organisirt und wir stehen zu derselben, abgesehen von unserer finanziellen Betheiligung, vorerst nur in soweit in nähern Beziehungen, als wir die Bauleitung und die administrative Geschäftsbesorgung während der Bauzeit übernommen haben. Im übrigen verweisen wir auf die, diese Unternehmung betreffende, unserm Berichte angesügte Rechnung.

Gbenso hat sich auch die Gisenbahmunternehmung Sulgen Bischofszell-Gogau befinitiv konstituirt. Der mit ihr abgeschlossene Betriebsvertrag, über den wir schon lettes Jahr berichtet haben, hat unter dem 13. März 1875 die Genehmigung der Bundesversammlung erhalten.

Was die aargauischen Seitenbahnen betrifft, so hat sich die in unserm vorjährigen Bericht angesührte Situation wesentlich nicht geändert. Wir haben, soweit es sich um die Wynenthalbahn handelt, gemäß dem Bunsche des betrefsenden Komite der betheiligten Landesgegend bis zum 31. Dezember d. J. Zeit gegeben, sich über die Annahme der mit dem Komite vereindarten Bedingungen auszusprechen. Sosern die Annahme ersolgen wird, werden sich auch noch die Berwaltungsräthe der Schweizerischen Zentralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn abschließlich in Betreff des fraglichen Bertrages zu entscheiden haben.

Die Eisenbahnunternehmung Wohlen Dremgarten ist im Berichtsjahre auf Grundlage der im letitjährigen Berichte angeführten Bedingungen aus dem Stadium der Projektion und Vorbereitung in dassenige der Bauausstührung übergegangen, welche der Schweizerischen Zentralbahngesellschaft übertragen wurde. Die Konzessionsertheilung durch die Bundesversammlung ist am 16. Juni 1874 erfolgt und am 23. Dezember gl. J. die Frist für Einreichung der vorsichtismäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nehst Statuten bis zum 1. Februar 1875 verlängert worden.

Nachdem im Berichtsjahre bie technischen Erhebungen für bie Gisenbahn Chweilen : Chaffhausen zu Enbe geführt waren, konnten mit bem Gründungskomite für biese Bahn beziehungsweise mit ber betheiligten Landesgegend bie noch

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

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

Auf ben Bunsch ber Eisenbahnunternehmung Babensweil-Ginsiebeln und unter Zustimmung bes Berwaltungsrathes unserer Gesellschaft haben wir die Bau- und Betriebsleitung dieser Unternehmung und zwar im Besentlichen auf Grund der nachfolgenden Bestimmungen übernommen:

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

Die Anordnung und Leitung des Baues der erwähnten Eisenbahn Namens und in Folge dessen für Rechnung und Gesahr der Gisenbahngesellschaft Wädensweilseinsiedeln nach Maßgabe der Baupläne und Voranschläge ist Sache der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

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

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

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

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt Namens und in Folge bessen auf Nechnung und Gefahr ber Eisenbahnunternehmung Bädensweil-Einsiedeln die gesammte Leitung und Verwaltung des Betriebes, und es liegen ihr somit alle und jede daherigen Berrichtungen ob, welche immer es auch sein mögen. Bei allen diesen Verrichtungen ver-fährt die Schweizerische Nordostbahngesellschaft nach Mitgabe der Konzession und der Gesehe und Vorschriften des Bundes, im übrigen aber nach freiem besten Ermessen.

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

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt ferner ben Unterhalt der Gisenbahn Wädensweil-Ginsiedeln nebst allen Zubehörden auf Rechnung und Gefahr dieser Gisenbahnunternehmung.

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

Für die von ihr zu liefernden Wagen hat die Schweizerische Nordostbahngesellschaft eine zu vereinbarende, den technischen Berhältnissen der Linie Wädensweils Einsiedeln entsprechende Entschädigung für Unterhalt, Berzinsung und Amortisation zu beziehen; die diesbezügliche Bereinbarung hat jedenfalls vor Eröffnung der fraglichen Gisenbahn zu erfolgen.

Bis zum 31. Dezember 1878 wird die Schweizerische Nordostbahngesellschaft, abgesehen von den vorhin erwähnten Entschädigungen, der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln für die Besorgung des gesammten Betriebsdienstes und des Unterhalts der zum Betriebs derselben verwendeten Lokomotiven inbegriffen ist, alle diesenigen Ausgaben in Nechnung bringen, welche durch den Betrieb und Unterhalt der genannten Sisenbahn veranlaßt werden; dagegen wird sie für diesenigen Leistungen, welche in den Geschäftskreis ihrer eigenen Zentralverwaltung fallen, eine Entschädigung nicht beanspruchen. Bom 1. Januar 1879 an hat die Entschädigung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft durch die Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln in der Weise zu erfolgen, daß die erstere für ihre sämmtlichen Leistungen zum Zwecke des Betriebs und Unterhalts der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln vollen Ersah sindet.

Der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft liegt gegenüber Ansprüchen jeder Art, welche in Folge des Baues oder bes Betriebes der Eisenbahn WädensweilsCinsiedeln von Dritten erhoben werden könnten, keinerlei Haftpflicht ob; Entsichäbigungen, welche in Folge solcher Ansprüche geleistet werden müssen, sind der bezeichneten Gisenbahnunternehnung beziehungsweise der Baus oder Betriebsrechnung derselben zu belasten. Dagegen wird die Schweizerische Nordostbahnsgesellschaft der Gisenbahngesellschaft WädensweilsCinsiedeln für dieseinigen Beträge Rechnung halten, welche in Folge des Rückgriffs auf allfällige sehlbare Beamte und Angestellte oder dritte Personen erhältlich gemacht werden können.

In ben nachstehend bezeichneten Fällen, beziehungsweise für bie nachstehend bezeichneten Gegenstände wird bie Nordostbahnbirektion bie Zustimmung ber Gesellschaftsorgane ber Gisenbahnunternehmung Bädensweil-Ginsiedeln einholen:

### A. Mit Bezug auf ben Bau:

- 1. Für alle auf ben Ban bezüglichen Berträge, welche ben Betrag von Fr. 50,000 erreichen refp. überschreiten;
- 2. Für alle Ausgaben, welche im Boranschlage nicht vorgeschen sind oder benselben überschreiten, sofern die bezügliche Mehrausgabe den Betrag von Fr 15,000 übersteigt.

### B. Mit Bezug auf ben Betrieb:

- 1. Für die auf der Eisenbahn Wädensweils Einsiedeln in Amwendung zu bringenden Tarifnormen für den Persfonens und Güterverkehr, abgesehen von einschlägigen Anordnungen, welche einen mehr vorübergehenden Charafter haben;
- 2. Für bie Bahl ber täglichen, fahrplanmäßig auszuführenden Büge;
- 3. Für das in Anwendung zu bringende Wagenklaffenfuftem;
- 4. Für die jeweiligen Fahrtenpläne, immerhin in der Meinung, daß dabei auf thunlichste Ausnützung des Fahrmaterials gebührende Rücksicht zu nehmen ist.

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

Der Bertrag ift auf die Dauer von 6 gahren abgeschlossen. Er tritt aber nur in Rraft:

- a. wenn innerhalb zwei Monaten, vom Datum bes Bertragsabschlusses an gerechnet, ber Finanzausweis von ber Eisenbahngesellschaft Wäbensweils Einsiedeln geleistet wird und
- b. innerhalb ber gleichen Frist die Gemeinden Wädensweil und Einsiedeln sich mit dem Bertrag einverstanden erklärt und dem entsprechend die solidarische Haftbarkeit für die Erfüllung der vertragsgemäß der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln obliegenden Berbindlichkeiten übernommen haben werden.

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

Die Eisenbahngesellschaft Wäbensweil-Einsiedeln hat vor Allem Werth darauf gelegt, die Leitung des Baues und Bestriebes dieser Linie in der Hand unserer Berwaltung zu wissen, und hierin lag für sie, wie für die an ihrer Unternehmung bestheiligten Gemeinden der Hauptbestimmungsgrund für den Abschluß des Bertrages. Abgesehen hievon, werden von unserer Gessellschaft mit Bezug auf die Kosten der Zentralverwaltung und auf die Beschaffung des Betriebsmaterials Leistungen übersnommen, zu denen wir uns namentlich durch die Erwägung, daß die Eisenbahn Wädensweilseinsselln unserer Hauptlinie eine gewisse Verkehrsvermehrung zusühren werde, bestimmen ließen. Im Übrigen bedürsen die oben angeführten Bertragssbestimmungen wohl keines weitern Kommentars.

Wir fügen nur noch bei, daß ber Bertrag sowohl die Ratifikation der Gesellschaftsbehörden der Eisenbahn Badensweils Einsiedeln als auch die Zustimmung der Gemeindes, beziehungsweise Bezirksversammlungen von Wädensweil und Einsiedeln erhalten hat.

An bieser Stelle wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß auch im abgelaufenen Jahre mehrsache Anregungen und Gesuche zu dem Ende an uns gelangt sind, um eine Mitbetheiligung unserer Gesellschaft an weiteren neuen Eisenbahns Projekten zu veranlassen. Wir haben alle diese Anregungen ohne Ausnahme ablehnen zu sollen geglaubt, von der Ansicht geleitet, daß die Nordostbahn durch den Ausdau derzenigen Linien, zu welchen Sie uns dis anhin ermächtigt haben, in einem Maße entwickelt und vervollständigt werde, welche sie vollkommen befähigen dürste, nicht nur allen begründeten Bes dürsnissen auch seinen wesentlichen Nichtungen gerecht zu werden, sondern auch den in der Folge etwa aufstretenden Konkurrenzverhältnissen in wirksamer Weise entgegenzutreten.

Während wir es auf diese Weise vermieden haben, die Schweizerische Nordostbahngesellschaft bei neuen Unternehmungen sinanziell zu engagiren, wird es uns anderseits durch die Fristverlängerungen, deren wir in unserer vorhergehenden Berichterstattung zu erwähnen die Ehre hatten und die übrigens je im einzelnen Fall ihre vollständige Begründung
in den gegebenen thatsächlichen Berhältnissen gefunden haben, möglich gemacht, die Aussührung der beschlossenen neuen
Linien auf Grund gehörig vordereiteter Pläne ins Werk zu sehen und auch die Beschaffung der dafür noch ersorderlichen
Kapitalien auf eine Neihe von Jahren zu vertheilen.

Glaubten wir, die soeben erwähnte Zurückhaltung in Betreff neuer Eisenbahnprojekte beobachten zu sollen, so erachteten wir es hinwieder der Stellung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft durchaus entsprechend, mit Bezug auf die Transportanstalt, welche bisher den Berkehr der beiden Zürichseeuser bedient hat, einen andern Standpunkt einzunehmen. Besprechungen, welche zwischen uns und der Direktion der Dampsschiffgesellschaft für den Zürichsee über die künftigen gegensseitigen Beziehungen gepflogen worden, führten uns zu der Überzeugung, daß es sehr schwer sein werde, die eintretenden Konkurrenzverhältnisse in besriedigender Beise zu ordnen, und wenn wir auch keinen Zweisel darüber hatten, daß die Bahnuntersnehmung in ihrer Wirksamkeit durch die selbständige Fortdauer der genannten Gesellschaft nicht allzusehr beeinträchtigt werden könnte, fanden wir doch wünschdarer, eine gegenseitig unterstätzende Thätigkeit der beiden Transportanstalten anzubahnen, statt einen weder ihnen noch den Anwohnern des Zürichsees dauernde Bortheile versprechenden Konkurrenzkrieg herbeizussühren. Hetweisen geseitet traten wir auf Berkaussanträge betreffend die Dampsschiffe und die dazu gehörenden Einrichtungen und Zusbehörden ein und beantragten dem Berwaltungsrath unserer Gesellschaft den Ankauf dieser Obsekte unter solgenden Bedingungen:

Die Dampfichiffgesellschaft für ben Zürichsee verkauft ber Schweizerischen Nordostbahngesellschaft bie nachstehend bezeichneten ihr angehörenden Objekte, nämlich:

- 1. ihren sämmtlichen Besitz an Immobilien gemäß Inventar;
- 2. ihre 13 Dampfboote;
- 3. ihr gesammtes Waarenschiffsmaterial auf Grund bes burch Inventar am 31. Dezember 1874 sich ergebenden Bestandes;
- 4. ihr gefammtes Mobiliar, ebenfalls nach bem auf ben 31. Dezember 1874 fich ergebenben Beftanb.

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

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

Der Berwaltungsrath ber Schweizerischen Nordostbahn genehmigte ben Bertrag, indem er den vorliegenden Fall, gleich wie frühere Anschaffungen von Dampsichiffen, auf Grund von § 29 Ziff. 2 ber Statuten befinitiv erledigte.

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

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

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

Die Gesellschaft hat sich konstituirt und die Borbereitungen für den ersten Bohrversuch haben bereits begonnen.

# II. Berhältniffe zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Auch im Jahr 1874 war die Bereinigung ich meizerischer Gisenbahnverwaltungen wiederholt in der Lage, gegenüber den Bundesbehörden rückfichtlich beabsichtigter gesetzgeberischer und administrativer Erlasse und deren Bollziehung sich zu äußern, sowie über Berhältnisse des Eisenbahnwesens zu berichten. Bon besonderer Tragweite unter ben in solcher Beise gemeinsam mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen behandelten Gegenständen sind die Wesehesentwürse betreffend ben Transport auf Gisenbahnen und betreffend die haftpflicht für Töbtungen und Berlehungen; leider wurde dem Bunsche der Bahnverwaltungen, vor definitiver Berathung derselben durch die eidgenössischen Räthe ihre Unsichten über die einzelnen Bestimmungen mündlich entwickeln zu können, nur in sehr unzureichendem Maße entsprochen und mußten dieselben mit einer nochmaligen summarischen Darlegung ihrer hauptfächlichsten Einwendungen auf schriftlichem Bege sich begnügen. Im Ganzen fanden diese Einwendungen wenig Berücksichtigung; immerhin ist dem Umstande, daß in den Kommiffionen, namentlich in berjenigen des Nationalrathes, wenigstens einige des Gifenbahnwesens kundige Mitglieder sich befanden, zu verdanken, daß eine nicht unerhebliche Anzahl von Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzes: entwurfes über ben Gifenbahntransport, welche nicht allein den finanziellen Intereffen der bestehenden Bahnen, sondern auch ber Entwicklung des schweizerischen Gisenbahnwesens nachtheilig zu werden drohten, schließlich in Annäherung an die von den Bahnverwaltungen kundgegebenen Anschauungen geordnet wurden. Von den übrigen Gegenständen, welche Beranlaffung zu Erörterungen mit den Bundesbehörden bildeten, erwähnen wir folgende: 1) Ausnahmstarife für Lebensmittel zu Zeiten der Theurung; die Bahnverwaltungen hoffen, ebensowohl die Erfolglosigkeit diesfälliger Magnahmen, als ben Mangel halbwegs ausreichender Grunde bafur bei ben eigenthumlichen Berhaltniffen ber Schweiz in ihrem einschlägigen Memorial an das Eisenbahndepartement überzeugend nachgewiesen zu haben. 2) Tarbegunftigungen für Arbeiter; die außerordentlich niedrigen Abonnementstaxen der Nordostbahn, welche allen Rlaffen der Bevölkerung zu gut kommen, scheinen die Möglichkeit weitergehender Anforderungen an sie zum Boraus auszuschließen. 3) Krankentransporte; die Bahnverwaltungen einigten fich auf einen fachbezüglichen Spezialtarif, ber feither in Rraft getreten ift, für das Nordostbahnnet übrigens noch eine Ergänzung im Sinne weiterer Erleichterung solcher Transporte durch besondere Tarifbestimmungen für die neuen, demnächst in Zirkulation zu setzenden Krankenwagen erhalten soll. sonntage des Bahnpersonals; da die Auffassungen der Bahnverwaltungen über die Tragweite und die Gründe der Gesetzesbestimmung, wonach den Bahnangestellten je der dritte Sonntag freizugeben ist, etwas von einander abweichen, traten biefelben hierüber mit bem Gifenbahndepartement in getrennte Korrespondenz und führte speziell unsere Verwaltung auf erfolgte Aufforderung den Nachweiß, daß sie die erwähnte Bestimmung überall, wo es möglich war, ihrem striften Wortlaute nach vollzogen habe, und daß diejenigen Angestellten, bei welchen dies aus Gründen der Betriebssicherheit unterblieb, öfterer Ruhetage, als das Gesetz verlange, wenn auch nicht gerade je am dritten Sonntag, sich zu erfreuen haben. 5) Gisenbahnstatistif; weil die beabsichtigte Aufstellung eines neuen Formulars für die schweizerische Gisenbahnstatistif sich