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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 27 (1879)

Artikel: Siebenundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1879

Autor: Studer

Kapitel: 1: Verhältnisse zu dem Bunde und zu den Kantonen und Landesgegenden

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730439

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.!

Der siebenundzwanzigste, das Jahr 1879 umfassende Geschäftsbericht, welchen die Direktion hiemit sich beehrt, der Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen, schliesst sich nach Form und Eintheilung an die früheren Berichte an, und es folgen daher die einzelnen Abschnitte in bisheriger Ordnung.

I. Verhältnisse zu dem Bunde und zu den Kantonen und Landesgegenden.

Im Gebiete der Bundesgesetzgebung ist das Gesetz vom 20. Dezember 1878 betreffend „Sicherstellung der Kranken-, Unterstützungs-, Pensions-, Depositen- und Ersparnisskassen der Eisenbahnangestellten", sowie der von letzteren geleisteten Kautionen zu erwähnen, welches im Berichtsjahr in Kraft getreten ist, und dessen Bestimmungen bei allen derartigen Kassen der Nordostbahn zur Ausführung gekommen sind.

Bezüglich der Verhältnisse zu Kantonen und Landesgegenden ist es vor Allem die Angelegenheit der Nationalbahn, welche die Direktion beinahe über Gebühr in Anspruch genommen und auch im Verwaltungsrath zu vielfachem Meinungsaustausch Veranlassung gegeben hat. Die Wichtigkeit der Frage wurde zwar allseitig anerkannt; aber während von einer Seite die Nachtheile, welche der Nordostbahn durch einen selbständigen Betrieb der Nationalbahn erwachsen würden, vielleicht mit zu viel Besorgniss angesehen wurden, glaubten Andere gerade im Betrieb dieser Bahn durch die Nordostbahn eine unzweifelhafte Quelle von Einbussen zu erblicken, welche deren Erwerb weniger wünschbar erscheinen liesse. Es war auch in der That nicht leicht zu sagen, welches das kleinere Übel sein werde, und die Schwierigkeiten für die handelnden Personen wurden durch die Verschiedenheit der Meinungen keineswegs gemindert.

Die Berichterstattung über die in dieser Angelegenheit stattgefundenen Unterhandlungen darf wohl anschliessen an den Bericht, welcher der Generalversammlung unterm 25. September vorigen Jahres erstattet wurde und bis zur ersten Steigerung der Nationalbahn reichte. In Ihrer Versammlung vom 9. Oktober 1879 haben Sie den Verwaltungsrath ermächtigt:

„1. Den Cessionsvertrag vom 14. März 1879 nach Gutfinden allen oder einzelnen Kontrahenten gegenüber „definitiv zu genehmigen und zu vollziehen.

„2. Falls der Übergang der Schweizerischen Nationalbahn an die Nordostbahn und beziehungsweise an die „Schweizerische Centralbahn neuerdings in Frage kommen, und ein bezügliches Rechtsgeschäft zum Ab„schlusse gelangen sollte, dasselbe von sich aus definitiv zu genehmigen, in der Meinung, dass es dem „Verwaltungsrathe gestattet sein soll, in den bisher aufgestellten Übernahmsbedingungen die ihm noth„wendig scheinenden Modifikationen anzubringen, eine Überschreitung des bisher in Aussicht genommenen „Kaufpreises dagegen nicht stattfinden darf.

„3. Im Falle des Zustandekommens einer Vereinbarung betreffend die Übernahme der Westsektion der „Schweizerischen Nationalbahn, zum Zwecke der Erfüllung derselben eine neue Emission von Stammaktien „bis zum Maximalbetrage von 6000 Stück im Nennwerthe von drei Millionen Franken zu bewerkstelligen."

Der Verwaltungsrath machte von dieser Vollmacht insofern Gebrauch, als er schon am 18. Oktober der Rheinischen Kreditbank und der Bank in Winterthur, sowie einer Anzahl Privatobligationären gegenüber den Cessionsvertrag vom 14. März 1879 ratifizirte. Bald hernach, im Oktober vorigen Jahres, wurden von Seite des interkantonalen Comites wieder neue Unterhandlungen mit uns angeknüpft; die Abgeordneten desselben glaubten aber als Grundlage einer Verständigung die Ratifikation des vom Comite an der Steigerung gemachten Angebotes fordern zu müssen. Die Abordnung der Nordostbahn trat zwar auf diese Forderung ein und legte einen bezüglichen Vertragsentwurf vor; aber da sie ihrerseits zur Bedingung machen musste, dass die für die Westsektion gebotene Million von den Garantiestädten bezahlt werde, und dass die Eidgen. Bank den Cessionsvertrag vom 14. März anerkenne, beides aber nicht erhältlich war, so fiel dieser Entwurf ohne weiteres wieder dahin.

Dagegen wurde der Direktion nun von Seite des Stadtrathes Winterthur die Eröffnung gemacht, dass diese Behörde geneigt wäre, der Stadtgemeinde die Ratifikation des Cessionsvertrages zu beantragen, wenn die Nordostbahn betreffend die Westsektion gewisse Zusicherungen ertheilen, und die Erweiterung des Bahnhofes Winterthur gleichzeitig ihre Erledigung finden würde.

Wie immer, fand sich die Direktion auch hier zu Unterhandlungen bereit. Das Resultat einer Konferenz mit Abgeordneten des Stadtrathes Winterthur war einerseits der Entwurf eines Kaufvertrages über die der Stadt gehörenden Obligationen auf die Ostsektion, im Wesentlichen mit dem Cessionsvertrag vom 14. März übereinstimmend, anderseits eine Erklärung der Nordostbahndirektion zu Handen der vier Garantiestädte im Sinne der schon unterm 22. August an Herrn Nationalrath Künzli abgegebenen Eröffnung, jedoch mit Ausnahme der auf die Linie Winterthur-Koblenz bezüglichen Bedingungen.

Diese Punktationen sollten der Gemeindeversammlung von Winterthur nach der ursprünglichen Abrede vor dem 10. Dezember 1879 zur Ratifikation vorgelegt werden. Diese Versammlung wurde aber zwei Mal um acht Tage verschoben; denn in der nämlichen Zeit hatte das interkantonale Comite die bekannten Unterhandlungen mit einem Frankfurter Hause angeknüpft, und als am 21. Dezember die Gemeindeversammlung abgehalten wurde, fand sie für gut, auf diese Traktanden einstweilen nicht einzutreten, weil ihr Hoffnung auf einen günstigen Abschluss der erwähnten Unterhandlungen gemacht wurde. Die letzteren blieben jedoch resultatlos, und das interkantonale Comite richtete am 27. Januar 1880 neuerdings die Anfrage an uns, ob die Nordostbahn geneigt sei, die Unterhandlungen über eine abschliessende Einigung wieder aufzunehmen. Wir erklärten abermals unsere Bereitwilligkeit zu Unterhandlungen, jedoch in der Meinung, dass wir unter den veränderten Umständen von den uns früher vom Verwaltungsrathe gegebenen Vollmachten nicht mehr glauben Gebrauch machen zu dürfen, sondern neuerdings dessen Ratifikation vorbehalten müssen und dass wir unsere bisherigen Offerten einigermassen zu modifiziren im Falle sein werden.

Inzwischen hatte das h. Bundesgericht unterm 2. Februar eine zweite Steigerung über die Nationalbahn auf den 15. März 1880 angeordnet und die Bedingungen dafür festgestellt. Nachdem auch der Stadtrath von Winterthur sich in ähnlichem Sinne wie das interkantonale Comite an uns gewendet hatte, führte unsere gleichlautende Antwort zu einer mündlichen Verhandlung, als deren Resultat sich abermals ein Kaufvertrag mit der Stadt Winterthur über ihre Obligationen auf die Ostsektion und eine Erklärung der Nordostbahn zu Handen der Garantiestädte betreffend den Erwerb der Westsektion ergab. Da diese beiden vom 24. Februar datirten Aktenstücke die Grundlagen für die weiteren Transaktionen in dieser Angelegenheit bilden, so lassen wir dieselben weiter unten (sub A und B) wörtlich folgen, indem wir nur beifügen, dass wir nachträglich der Stadt Winterthur auch für den Fall des Nichterwerbs der Ostsektion einen Erlös aus derselben von 40 % ihres Obligationenkapitals garantirten, und dass die Bedingungen der Erklärung betreffend Abänderung der Konzession der Westsektion durch einen Beschluss des Bundesrathes, zwar nicht wesentlich, modifizirt worden sind.

Wir hatten nämlich behufs Erfüllung der von uns gestellten Bedingung, dass vor der zweiten Steigerung gewisse Abänderungen an den Konzessionsbestimmungen für die Westsektion erhältlich seien, das Gesuch an den h. Bundesrath gerichtet, die von uns bezeichneten Modifikationen, denen ein Vorbehalt betreffend die bedrohte Strecke der Ostsektion bei Dättweil beigefügt war, eventuell zu genehmigen. Der Bundesrath veranstaltete hiefür nach Anhörung der Regierungen von Zürich und Aargau auf den 5. März eine Konferenz zwischen Abgeordneten dieser beiden Regierungen, des interkantonalen Comite und der Nordostbahn, welche den Erfolg hatte, dass über die von den Regierungen beanstandeten Änderungen eine Einigung erzielt wurde. Betreffend die Konzession der Westsektion fand diese Verständigung ihren Ausdruck in dem Beschlusse des Bundesrathes vom 12. März 1880, hinsichtlich der bedrohten Stelle der Ostsektion in einer Übereinkunft mit der Regierung von Zürich. Wir lassen auch diese beiden Aktenstücke wörtlich folgen (sub C und D); die im letzteren enthaltenen Zusicherungen, dass die Nordostbahn ihre Erklärung betreffend Westsektion auch den beiden Regierungen gegenüber abgebe und dass sie dieselbe mit Ausnahme der Lieferung von 6000 Aktien festhalte, auch wenn sie die Westsektion allein erwerben sollte, wurden auch der Regierung von Aargau gegeben.

So rückte der Tag der zweiten Steigerung heran. Eine durch Mittelspersonen versuchte Verständigung zwischen der Nordostbahn und der Eidgen. Bank scheiterte an den Forderungen der letztern, und wir mussten uns auf die Eventualitäten der Steigerung gefasst machen.

In einer Vorberathung mit der vom Verwaltungsrath bestellten Spezialkommission machte sich wie bei der ersten Steigerung die Ansicht geltend, es sei auf die Ostsektion nicht höher zu bieten, als bis der dem Cessionsvertrag entsprechende Kaufpreis erlöst werde. Da jedoch seit der ersten Steigerung durch die Massaverwaltung verschiedene Aktiven der Nationalbahn liquidirt, und die Erträge zur Abzahlung von, den Hypotheken vorgängigen Forderungen verwendet worden waren, so stellte sich die zur Deckung des Restes derselben nöthige Summe erheblich niedriger als früher, und die Abordnung der Nordostbahn erhielt demgemäss die Vollmacht, auf die Ostsektion bis auf $2^3/_4$ Millionen definitiv zu bieten. Höher zu gehen oder auch auf die Westsektion zu bieten, wurde der Abordnung unter Ratifikationsvorbehalt je nach Umständen anheimgestellt.

Die Versteigerung fand am 15. März 1880 statt. Da der Anschlagpreis von $4^1/_2$ Millionen für die Ostsektion nicht geboten wurde, so wurde derselbe successiv um je 10 % reduzirt. Beim Ausgebote um 70 % des Anschlagpreises, d. h. bei Fr. 3,150,000, setzte die Eidgen. Bank mit ihrem Angebote ein, und die Abordnung der Nordostbahn fand sich nicht veranlasst, höher zu gehen.

Auch das erste Ausgebot der Westsektion zu 1 Million Franken fand keinen Anklang und musste nach einander um je 10 % reduzirt werden. Bei Fr. 400,000 angelangt, wurde dieser Betrag von der Abordnung der Eidgen. Bank geboten. Die Abordnung der Nordostbahn machte zuerst ein Mehrgebot von Fr. 450,000; als dann aber von der andern Seite wieder überboten wurde, zog sie vor, auf Grundlage der bisherigen Konzession nicht weiter zu gehen, sondern eine erhebliche Summe für ein bedingtes Mehrgebot sich zu reserviren. Nachdem die Eidgen. Bank daher mit Fr. 460,000 für die Westsektion und für das Ganze mit Fr. 3,610,000 Meistbieterin geblieben war, und den Steigerungsbedingungen gemäss der Massaverwalter noch erklärte, bedingte Angebote anzunehmen, machte unsere Abordnung hievon Gebrauch, indem sie unter der Bedingung der in der Erklärung vom 24. Februar bezeichneten Konzessionsänderungen und unter Ratifikationsvorbehalt ein Angebot von Fr. 750,000 auf die Westsektion eröffnete. Die Abordnung der Eidgen. Bank behielt sich hierauf ein bedingtes Nachgebot ebenfalls vor, und damit war die Steigerungsverhandlung geschlossen. Da weder für eine Sektion noch für das Ganze der Anschlagpreis erreicht war, so konnte keinem der Bieter zugeschlagen werden, sondern wurde das Resultat zu weiterer Beschlussfassung an das Bundesgericht geleitet.

Das Ergebniss der Steigerung hatte indessen bei den Garantiegemeinden Zweifel darüber erweckt, ob nicht die von der Nordostbahn in ihrer Erklärung vom 24. Februar für den Fall der Erwerbung der ganzen Nationalbahn

gegebenen Zusicherungen, insbesondere das Anerbieten von 6000 Aktien, durch eine bloss theilweise Erwerbung der Bahn hinfällig werden könnten, und es wandten sich daher einige derselben mit der Frage an uns, ob die Nordostbahn nicht im Falle wäre, diese Zusicherungen auch in dem Falle aufrecht zu erhalten, dass ihr nur die Westsektion allein zugeschlagen würde.

Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes erwiederten wir diese Anfragen dahin, dass die Nordostbahn, sofern ihr die Westsektion zu ihrem bedingten Angebote von Fr. 750,000 zugeschlagen werde, sich den durch die Erklärung vom 24. Februar 1880 übernommenen Verpflichtungen auch in dem Falle unterziehe, dass sie die Ostsektion nicht erwerbe, jedoch in der Meinung, dass dagegen die vier Garantiegemeinden für die von der Nordostbahn zu bezahlende Kaufsumme von Fr. 750,000, soweit solche nicht für die Konkurskosten und für die der Hypothek vorangehenden privilegirten Forderungen in Anspruch genommen werde, Schuldner der Nordostbahn würden, und die aushinzugebenden 6000 Stück Aktien bis zur Abbezahlung dieser Schuld nebst zu vereinbarenden Zinsen als Faustpfand in Handen der Nordostbahn zu bleiben hätten.

Unter dem 5. April legte sodann die Eidgen. Bank für die Westsektion noch ein bedingtes Nachgebot von Fr. 760,000 beim Bundesgericht ein, das sich jedoch mit Rücksicht auf die daran geknüpften Bedingungen nicht als ein Mehrgebot qualifizirte. Da dasselbe überdies nur unter Ratifikationsvorbehalt gegeben war, während der Verwaltungsrath der Nordostbahn das Angebot der diesseitigen Abordnung schon am 3. April ratifizirt hatte, da auch die Regierungen von Zürich, Aargau und Schaffhausen, sowie der h. Bundesrath sich in ihren Gutachten ans Bundesgericht für den Zuschlag der Westsektion an die Nordostbahn ausgesprochen hatten, so durfte an einem Entscheide des h. Tribunals in diesem Sinne kaum mehr gezweifelt werden. Wir haben denselben übrigens noch dadurch zu erleichtern gesucht, dass wir, lautgewordenen Besorgnissen über das mögliche Schicksal der Ostsektion Rechnung tragend, auch für diese Sektion noch ein Angebot machten für den Fall, dass die Eidgen. Bank das ihrige nicht ratifiziren sollte.

Wir lassen auch den Beschluss des Bundesgerichts vom 17. April 1880 (sub E) folgen und behalten uns vor, den weiteren Verlauf der Angelegenheit Ihnen in einem künftigen Berichte zur Kenntniss zu bringen. Wir haben jedoch geglaubt, uns hier nicht auf den Zeitraum des eigentlichen Berichtsjahres beschränken zu dürfen, sondern Ihnen wenigstens bis zu diesem vorläufigen Abschluss der Angelegenheit Bericht erstatten zu sollen.

A.

„Kaufvertrag.

„Zwischen dem Stadtrathe von Winterthur einerseits
und
der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft anderseits
ist folgender Kaufvertrag abgeschlossen worden:

„Art. 1.

„Die Stadtgemeinde Winterthur verkauft unter dem in Art. 2 näher bezeichneten Vorbehalt an die Schweizerische Nordostbahngesellschaft die im Besitze der erstern sich befindenden 2000 Stück Partial-Obligationen von je Fr. 500 des mit I. Hypothek auf die Eisenbahnlinie Winterthur-Singen-Kreuzlingen ausgestatteten Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn von 5 Millionen Franken.

„Mit den Obligationen sind auch sämmtliche dazu gehörigen unbezahlt gebliebenen, d. h. alle vom 1. Juli 1877 ab laufenden Zinscoupons an die Käuferin abzuliefern.

„Art. 2.

„Der Kauf erwächst nur in Kraft, wenn die Nordostbahngesellschaft die Bahnlinie Winterthur-Singen-Kreuzlingen von der Massaverwaltung der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft erwirbt. Tritt dieser Fall ein, so hat die Nordostbahngesellschaft der Stadt Winterthur als Kaufpreis für die in Art. 1 genannten Titel eigene Schuldscheine im Gesammtbetrage von sechzig Prozent des nominellen Kapitalwerthes jener Titel zu übergeben.

„Die Schuldscheine sind nach 50 Jahren, vom Beginne der Verzinsung an gerechnet, zurückzubezahlen und inzwischen zu verzinsen wie folgt:

im ersten Jahre mit	2 %.
„ zweiten „ „	2 1/2 %.
„ dritten „ „	3 %.
„ vierten „ „	3 1/2 %.
„ fünften und in den folgenden Jahren mit	4 %.

„Die Verzinslichkeit beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahnstrecke Winterthur-Singen-Kreuzlingen auf Rechnung des Erwerbers betrieben wird.

„Diese Schuldscheine sollen auf den Nominalbetrag von Fr. 1000 lauten; dieselben sind mit Jahreszinscoupons zu versehen, deren Verfallzeit, die Verrechnung allfälliger Marchzinse immerhin vorbehalten, von der Nordostbahn vor der Emission bestimmt werden wird.

„Zur Sicherung dieser Schuldscheine ist für dieselben ein Pfandrecht im I. Rang auf die Bahnstrecke Winterthur-Singen-Kreuzlingen nebst Zubehörden zu bestellen. Der Nordostbahn ist jedoch gestattet, auf die gleichen Objekte und in gleichem Range noch für anderweitige Verbindlichkeiten eine Hypothek zu errichten; es darf aber die Gesammthypothek die Summe von 3 Millionen Franken nicht übersteigen, und es müssen alle Schuldscheine in Hinsicht auf Zinsfuss und Rückzahlungstermin gleichgestellt sein. Demgemäss können dieselben auch als Partialen einer Gesammtforderung von 3 Millionen Franken bezeichnet werden.

„Im Falle die Nordostbahn in Folge einer Verweigerung der Konzessionsübertragung für die auf badischem Gebiete gelegene Strecke nicht in den Besitz der letztern gelangen würde, hätte sich die Hypothekbestellung auf die auf schweizerischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken zu beschränken.

„Sollte zu irgend einer Zeit das Theilstück Winterthur-Ossingen ausser Betrieb gesetzt, und dafür eine Bahnverbindung in der Richtung Andelfingen-Ossingen erstellt werden, so sind die Inhaber vorerwähnter Schuldscheine als solche in keinem Falle berechtigt, die Einbeziehung dieser Verbindungsstrecke in die Hypothek an Stelle des ausser Betrieb gesetzten Theilstückes zu verweigern.

„Art. 3.

„Die verkauften Titel bleiben als Faustpfand im Besitze der Stadtgemeinde Winterthur bis nach voller Befriedigung der letztern für alle ihr aus diesem Vertrage erwachsenden Rechte.

„Art. 4.

„Für diesen Vertrag wird vom Stadtrathe Winterthur die Ratifikation durch die Gemeindeversammlung und von der Direktion der Nordostbahngesellschaft die Ratifikation durch den Verwaltungsrath vorbehalten. Diese Ratifikationen sind bis spätestens am 2. März 1880 beizubringen, widrigenfalls der gegenwärtige Vertrag dahinfällt.

„Art. 5.

„Bis zum Tage der Beibringung der Ratifikation soll der Stadtgemeinde Winterthur das Recht zustehen, diesen Kaufvertrag noch auf eine weitere Anzahl Titel des in Frage stehenden 5 Millionen Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn auszudehnen, immerhin nicht auf mehr als 350 Stück.

„Art. 6.

„Allfällige Streitigkeiten über die Vollziehung dieses Vertrages sind beim Bundesgericht anzubringen. Sollte letzteres den Fall nicht an Hand nehmen wollen, so ist derselbe vor einem aus fünf Mitgliedern bestehenden Schiedsgericht, um dessen Ernennung das Bundesgericht zu ersuchen wäre, auszutragen. Für das Verfahren vor dem Schiedsgerichte sollen die jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften der zürcherischen Prozessgesetzgebung massgebend sein.

„Winterthur, den 24. Februar 1880.

Im Namen des Stadtrathes:
Der Präsident:
(sig.) R. GEILINGER.
Der Stadtschreiber ad inter.:
(sig.) H. KNUS, Stadtrath.

„Zürich, den 25. Februar 1880.

Namens der Direktion
der Schweizerischen Nordostbahn:
Der Präsident:
(sig.) STUDER.

„Die in Art. 4 des vorstehenden Kaufvertrages vorbehaltene Ratifikation wird ertheilt.

„Winterthur, den 29. Februar 1880.

Im Namen
der Versammlung der politischen Gemeinde:
Der Präsident:
(sig.) R. GEILINGER.
Der Stadtschreiber ad inter.:
(sig.) H. KNUS, Stadtrath.

Ratifikationserklärung.

„Kraft Ermächtigung und Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft wird zu dem vorstehenden Vertrag die Zustimmung des Verwaltungsrathes erklärt, und dem Vertrage die Ratifikation ertheilt.

„Zürich, den 2. März 1880.

Namens der Direktion
der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:
Der Präsident:
(sig.) STUDER.
Der Generalsekretär:
(sig.) Dr E. SUTER.“

B.

„Erklärung.

„Die Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft gibt hiemit unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Verwaltungsrath dem Tit. Stadtrathe von Winterthur zu Handen der Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen die Erklärung ab, dass die Nordostbahngesellschaft bereit ist und sich verpflichtet, gegen Abtretung der Nationalbahnstrecke Winterthur-Suhr-Zofingen und Suhr-Aarau mit allen denjenigen Bestandtheilen und Zubehörden, welche zusammen das Pfandobjekt für das auf der genannten Linie hypothezirte Anleihen von neun Millionen Franken bilden:

„I. den auf die genannte Sektion der Schweizerischen Nationalbahn entfallenden Antheil an den Konkurskosten und an den, der I. Hypothek vorgehenden privilegirten Forderungen, soweit solche nicht aus dem unverpfändeten Massavermögen gedeckt werden können, zu übernehmen;

„II. den vier Eingangs genannten Gemeinden als Beitrag zur Erfüllung der von ihnen eingegangenen Garantieverpflichtung für das neun Millionen-Anleihen der Schweizerischen Nationalbahn 6000 Stück Stammaktien der Nordostbahn von nominell Fr. 500 zur Verfügung zu stellen, welche Aktien von der Nordostbahn ganz oder theilweise durch eine neue Emission beschafft werden können;

„III. einen Anschluss der Nationalbahn an die Nordostbahnstation Örlikon zu erstellen, in der Meinung, dass es der freien Entschliessung der Nordostbahngesellschaft anheimgegeben sein soll, die Station Örlikon für die Nationalbahnlinie als Durchgangsstation oder als Kopfstation einzurichten;

„Alles unter der Voraussetzung und unter der Bedingung:

„*A.* dass die Gemeindeversammlung von Winterthur den unter heutigem Datum zwischen dem Tit. Stadtrathe und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn abgeschlossenen Kaufvertrag über die im Besitze der Stadt Winterthur befindlichen Titel des fünf Millionen-Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn bis spätestens den 2. März dieses Jahres ratifizirt;

„*B.* dass die Linie Winterthur-Singen-Konstanz an die Nordostbahn übergeht;

„*C.* dass vor der zweiten Steigerung folgende Abänderungen an den Konzessionsbestimmungen für die Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn erhältlich sind:

„1. Die Nationalbahnstrecke Winterthur-Effretikon kann ausser Betrieb gesetzt, und das dortige Geleise demzufolge abgebrochen werden, mit dem Vorbehalte jedoch, dass, soweit die über Kloten gehenden Personenzüge nicht selbständig auf den Nordostbahngeleisen nach und von Winterthur geführt werden, in Effretikon auf thunlichsten Anschluss dieser Züge an die nach und von Winterthur über Wallisellen gehenden Züge Bedacht genommen werden soll.

„2. Die Vorschrift in Art. 12 der Konzession vom 22. September 1873, wonach die Personenzüge von einem Endpunkt der Bahn bis zum andern geführt werden sollen, wird aufgehoben; es ist vielmehr behufs Ermöglichung einer bessern Berücksichtigung der Bedürfnisse des Lokalverkehrs gestattet, die Bahn in selbständigen Sektionen zu betreiben, so zwar, dass die auf einer Sektion cirkulirenden Züge nicht in direkte Verbindung mit den auf den anstossenden Sektionen sich bewegenden gebracht werden müssen. Immerhin sollen keine andern als die nachbezeichneten Stationen die Endpunkte einer Sektion bilden dürfen: Effretikon, Örlikon, Wettingen, Aarau und Zofingen. Sofern jedoch die Nordostbahn Konvenienz darin findet, auf der Nationalbahnstrecke Otelfingen-Wettingen die von Örlikon kommenden oder dahin gehenden Personenzüge nicht mehr selbständig zu führen, so soll der Anschluss in Otelfingen stattfinden können, mit dem Vorbehalt indessen, dass die genannten Züge in direkte Verbindung mit den nach Wettingen gehenden, beziehungsweise von daher kommenden

Zügen der Linie Baden-Bülach gebracht werden. Überdies soll, wenn der eigene Verkehr der Strecke Örlikon-Otelfingen nicht wenigstens Fr. 4000 per Kilometer abwirft, die Nordostbahn berechtigt sein, auf dieser Strecke einen Sekundär- oder Tramwaybetrieb, im weitesten Sinne, nach seiner Zeit für diesen Betrieb allgemein aufzustellenden Konzessionsbedingungen einzuführen.

„3. Die durch Art. 12 der Konzession vom 22. September 1873 und beziehungsweise § 22 der Konzession vom 28. Februar 1872 vorgeschriebene mittlere Geschwindigkeit der Personen- und gemischten Züge wird auf 18 Kilometer in einer Zeitstunde herabgesetzt, in dem Sinne jedoch, dass bei Berechnung derselben die Zeit des Aufenthaltes auf den Anschlussstationen ausser Berücksichtigung fällt.

„4. Die Verpflichtung zur Führung von Wagenabtheilungen I. Klasse fällt dahin.

„5. Die Nordostbahn ist berechtigt, ihre jeweiligen Taxnormen für den Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Winterthur-Aarau auch auf der Nationalbahnlinie anzuwenden.

„6. Sofern die Nordostbahngesellschaft und die Schweizerische Centralbahngesellschaft gemeinschaftlich ein bezügliches Begehren stellen, ist die Konzession für die Bahnstrecke Suhr-Zofingen oder Aarau-Suhr-Zofingen auf die Schweizerische Centralbahn überzutragen und zwar in vollständiger Lösung der Konzessionseinheit mit den übrigen Theilen der Westsektion der Nationalbahn und unter Berechtigung für die Centralbahn, die ihr laut der Konzession des Kantons Aargau vom 4. November 1853 für ihre in letzterem gelegenen Strecken bewilligten Taxnormen auf die Strecke Aarau-Zofingen beziehungsweise Suhr-Zofingen zu übertragen.

„7. Die Nordostbahn ist berechtigt, die Bahnstrecke Hunzenschweil-Suhr in der Weise zu verlegen, dass die Züge Wettingen-Aarau in direkter Fahrt ohne Berührung von Suhr kursiren können; —

„*D.* dass die Übertragung der Konzessionen sowohl für die Ostsektion als für die Westsektion ohne erschwerende Bedingungen erfolge.

„An die vorliegende Erklärung werden folgende Vorbehalte geknüpft:

„1. Die vom interkantonalen Comite für die erste Versteigerung geleistete Kaution von Fr. 50,000, sowie die von demselben im Weitern zur Deckung des Betriebsdefizits vom Monat Januar einbezahlte Summe von Fr. 18,000 werden als der Konkursmasse definitiv verfallen vorausgesetzt. Sollte das h. Bundesgericht die gänzliche oder theilweise Rückerstattung bewilligen, so erfolgt die Übergabe der in gegenwärtiger Erklärung den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen zugesicherten 6000 Stück Nordostbahnaktien nur gegen Ersatz des dem interkantonalen Comite zurückgegebenen Betrages.

„2. Für das ab 1. Februar d. J. laufende Betriebsdefizit der Schweizerischen Nationalbahn haben die vier genannten Gemeinden aufzukommen und zwar bis zu demjenigen Zeitpunkte, an welchem der Betrieb auf Rechnung der Nordostbahn als Erwerberin geführt wird. Zur Vermeidung aller und jeder Anstände über die Berechnung der Höhe dieses Defizits wird für dasselbe die feste Summe von Fr. 15,000 pr. Monat angenommen. Die Bezahlung des Betrages hat ebenfalls vor Auslieferung der mehrerwähnten 6000 Aktien zu erfolgen.

„3. Sofern bis zu dem Zeitpunkte, an welchem die 6000 Stück Aktien zur Aushingabe bereit lägen, unter den vier betheiligten Gemeinden keine Vereinbarung über deren dem Zwecke entsprechende Zutheilung oder Verwendung zu Stande gekommen wäre, so würde die Nordostbahngesellschaft die erwähnten Aktien beim Bundesgerichte zu Handen der Berechtigten hinterlegen, alle weitern Auseinandersetzungen den letztern überlassend.

„4. Die oben unter Ziffer I bis III von der Nordostbahn gemachten Zusagen erlöschen, wenn

a) die auf den 15. März d. J. anberaumte Versteigerung der Schweizerischen Nationalbahn verschoben, oder

b) an derselben oder innert der dem Bundesgericht vorbehaltenen Bedenkzeit einem andern Bewerber als der Nordostbahn der Zuschlag auf die eine oder andere Sektion ertheilt wird, oder

c) nicht jedenfalls bis spätestens Ende Mai d. J. der Zuschlag der beiden Sektionen an die Nordostbahn und die Konzessionsübertragungen erfolgt sind.

„5. Allfällige Streitigkeiten über die Vollziehung dieses Vertrages sind beim Bundesgerichte anzubringen. Sollte letzteres den Fall nicht an Hand nehmen wollen, so ist derselbe von einem aus fünf Mitgliedern bestehenden Schiedsgericht, um dessen Ernennung das Bundesgericht zu ersuchen wäre, auszutragen. Für das Verfahren vor dem Schiedsgerichte sollen die jeweiligen diesbezüglichen Vorschriften der zürcherischen Prozessgesetzgebung massgebend sein.

„Zürich, den 24. Februar 1880.

Für die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn:

(sig.) STUDER.

„Ratifikationserklärung.

„Kraft Ermächtigung und Namens des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft wird zu der vorstehenden Erklärung die Zustimmung des Verwaltungsrathes erklärt, und dieser Erklärung die Ratifikation ertheilt.

„Zürich, den 2. März 1880.

Namens der Direktion
der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:

Der Präsident:

(sig.) STUDER.

Der Generalsekretär:

(sig.) Dr E. SUTER.“

C.

„Bern, den 12. März 1880.

„Der schweizerische Bundesrath an die Tit. Direktion der Schweiz. Nordostbahn in Zürich.

„Hochgeachtete Herren!

„Wir haben die Ehre, Ihnen hiemit zur Kenntniss zu bringen, dass wir bereit sind, kraft der am 23. Dezember 1879 von der Bundesversammlung erhaltenen Vollmacht die für die zweite Sektion der Nationalbahn bestehenden Konzessionen vom 28. Februar 1872 und 22. September 1873 in folgenden Punkten zu ändern, sobald die Nationalbahn, resp. deren zweite Sektion, vom Bundesgericht Ihrer Gesellschaft zugeschlagen, und der Zuschlag von dieser acceptirt worden sein wird:

„1. Dass die Nationalbahnstrecke Winterthur-Effretikon ausser Betrieb gesetzt, und das dortige Geleise demzufolge abgebrochen werden könne, mit dem Vorbehalt jedoch, dass soweit die über Kloten gehenden Personenzüge nicht selbständig auf den Nordostbahngeleisen nach und von Winterthur geführt werden, in Effretikon auf thunlichsten Anschluss dieser Züge an die nach und von Winterthur über Wallisellen gehenden Züge Bedacht genommen werden soll.

„2. Die Vorschrift in Art. 12 der Konzession vom 22. September 1873, wonach die Personenzüge von einem Endpunkt der Bahn bis zum andern geführt werden sollen, wird aufgehoben, und es wird vielmehr behufs Ermöglichung einer bessern Berücksichtigung der Bedürfnisse des Lokalverkehrs gestattet, die Bahn in selbständigen Sektionen zu betreiben, so zwar, dass die auf einer Sektion cirkulirenden Züge nicht in direkte Verbindung mit den auf den anstossenden Sektionen sich bewegenden gebracht werden müssen. Immerhin sollen keine andern als die nachbezeichneten Stationen die Endpunkte einer Sektion bilden dürfen: Effretikon, Örlikon, Wettingen, Aarau und Zofingen. Sofern jedoch die Nordostbahn Konvenienz darin findet, auf der Nationalbahnstrecke Otelfingen-Wettingen die von Örlikon kommenden oder dahin gehenden Personenzüge nicht mehr selbständig zu führen, so soll der Anschluss in Otelfingen stattfinden können, mit dem Vorbehalt indessen, dass die genannten Züge in direkte Verbindung mit den nach Wettingen gehenden, beziehungsweise von daher kommenden Zügen der Linie Baden-Bülach gebracht werden. Überdies soll, wenn der eigene Verkehr der Strecke Otelfingen-Örlikon nicht wenigstens Fr. 4,000 pro Kilometer abwirft, die Nordostbahn berechtigt sein, auf dieser Strecke einen Sekundär- oder Tramwaybetrieb, im weitesten Sinn, aber unter Ausschluss eines Pferdebetriebs nach seiner Zeit für diesen Betrieb allgemein aufzustellenden Konzessionsbedingungen einzuführen.

„3. Die durch Art. 12 der Konzession vom 22. September 1873 und Art. 22 der Konzession vom 28. Februar 1872 vorgeschriebene mittlere Geschwindigkeit der Personen- und gemischten Züge wird auf 18 Kilometer in einer Zeitstunde herabgesetzt, in dem Sinne jedoch, dass bei Berechnung derselben die Zeit des Aufenthaltes auf den Anschlussstationen ausser Berücksichtigung fällt. Im Fall der Einführung eines Sekundär- oder Tramwaybetriebes auf der Strecke Otelfingen-Örlikon soll die Geschwindigkeit der auf dieser Strecke verkehrenden Züge unter Einrechnung der Aufenthalte auf den sämmtlichen Stationen und Haltstellen nicht unter 18 Kilometer pro Zeitstunde betragen.

„4. Die in Art. 14 und resp. 24 der obengenannten Konzessionen vorgesehene Verpflichtung zur Führung von Wagenabtheilungen I. Klasse fällt dahin.

„5. Die Nordostbahn ist berechtigt, ihre jeweiligen Taxnormen für den Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Winterthur-Aarau auch auf der Nationalbahnlinie anzuwenden.

„6. Die Nordostbahn ist berechtigt, um den Betrieb der Strecke Wettingen-Aarau zweckmässig zu gestalten, die Bahnstrecke Hunzenschweil-Suhr-Aarau in der Art zu modifiziren, dass sie zur Benutzung der Kopfstation in Suhr nicht gezwungen ist. Wenn aber eine solche Modifikation eingeführt werden sollte, so muss für den östlichen Verkehr von Suhr aus in thunlichster Nähe von Suhr eine Haltstelle etablirt werden, welche aber nur für einen beschränkten Personenverkehr dienen und nicht mit den Attributen einer vollen Station (direkte Billete, Güter- und Viehverkehr) ausgerüstet sein soll. Ist diese neue Haltstelle mehr als 600 Meter vom jetzigen Bahnhof Suhr entfernt, so haben auch die Züge des von Westen kommenden Verkehrs daselbst anzuhalten. Überdem muss das Geleise der direkten Linie forterhalten werden.

„7. Die Nordostbahn wird einen Anschluss der Nationalbahn an die Nordostbahnstation Örlikon erstellen, jedoch in der Meinung, dass es ihrer freien Entschliessung anheimgegeben sein soll, diese Station für die Nationalbahn als Durchgangsstation oder als Kopfstation einzurichten.

„Sofern ein bezügliches Begehren gestellt wird, wird der Bundesrath auch die Konzession für die Bahnstrecke Suhr-Zofingen oder Aarau-Suhr-Zofingen auf einen dritten Erwerber übertragen und zwar in vollständiger Lösung von der Konzessionseinheit mit den übrigen Theilen der Westsektion der Nationalbahn und unter Anerkennung der Berechtigung des dritten Erwerbers, die laut der Konzession des Kantons Aargau vom 4. November 1853 der Schweizerischen Centralbahn für die in diesem Kanton gelegenen Strecken ihres Netzes bewilligten Taxnormen auf die Strecke Aarau-Suhr-Zofingen resp. Suhr-Zofingen anzuwenden.

„Von den besondern, von der Frage über die Zulässigkeit von Konzessionsänderungen an sich unabhängigen Vereinbarungen, welche Sie anlässlich der Verhandlungen über Ihr Gesuch um eventuelle Bewilligung solcher Änderungen an den Konzessionen der Nationalbahn mit den Kantonen Zürich und Aargau getroffen haben, und denen zufolge Sie namentlich auf die, im Hinblick auf die dermalen drohende Gefährdung des Bahnkörpers verlangte Konzessionsänderung hinsichtlich der Bahnstrecke Winterthur-Ossingen verzichtet und gewisse Zusicherungen, betreffend den Erwerb der Westsektion der Nationalbahn, zu Handen der Regierungen der genannten Kantone abgegeben haben, ist in unsern Akten Vormerkung genommen.

„Genehmigen Sie, hochgeachtete Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes:
Der Bundespräsident:
(sig.) WELTI.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
(sig.) SCHIESS.“

D.

„Zwischen dem Regierungsrathe des Kantons Zürich und der Direktion der Nordostbahngesellschaft ist mit Bezug auf die von letzterer verlangten Änderungen an den Konzessionen für die Nationalbahn, soweit sich der Regierungsrath nicht bereits mit den gestellten Begehren einverstanden erklärt hat, vereinbart worden was folgt:

„I.

„1. Der Regierungsrath des Kantons Zürich gibt für den Fall der Erwerbung der Schweizerischen Nationalbahn durch die Nordostbahngesellschaft die Erklärung ab, dass der Kanton Zürich auf Grundlage des Korrektionsgesetzes
a) zum Schutze des bedrohten Thurufers bei Dättweil sofort eine ausreichende Uferversicherung in Angriff nehmen und nach Möglichkeit fördern,
b) den Durchstich der Thur im Zusammenhang mit der übrigen Thurkorrektion bei der thurgauischen Grenze sobald als möglich ausführen und
c) über den Unterhalt der ausgeführten Arbeiten stets sorgfältig wachen werde.

„2. Die Nordostbahn ihrerseits übernimmt die Entwässerung des bedrohten Ufer- und Dammgebietes in ihren Kosten.

„3. Auf Grund dieser Verständigung verzichtet die Nordostbahn zur Zeit auf die im Hinblick auf die dermalen drohende Gefahr verlangten eventuellen Konzessionsänderungen hinsichtlich der Bahnstrecke Winterthur-Ossingen.

„II.

„Hinsichtlich der Strecke Örlikon-Otelfingen verzichtet die Nordostbahn auf die Ermächtigung zur Einführung des Pferdebetriebes und indem sie sich bezüglich der Fahrgeschwindigkeit Freiheit vorbehält, verpflichtet sie sich immerhin zu einer Geschwindigkeit der konzessionsgemässen Züge von 18 Kilometer per Zeitstunde ohne Einrechnung der Aufenthalte auf den Stationen und Haltstellen.

„III.

„Die Nordostbahngesellschaft, auch wenn sie die Ostsektion der Schweizerischen Nationalbahn nicht erwerben würde, verbleibt betreffend Übernahme der zweiten Sektion bei ihrer den Garantiestädten abgegebenen und im Sinne der heutigen Konferenzverhandlungen modifizirten Erklärung mit der einzigen Änderung, dass alsdann die Städte auf die Auslieferung der 6000 Stück Nordostbahnaktien verzichten müssten.

„IV.

„Die Erklärung der Nordostbahngesellschaft betreffend Übernahme der zweiten Sektion der Schweizerischen Nationalbahn, wie sie gegenüber den Garantiestädten gemacht wurde und mit den heute vereinbarten Modifikationen gilt nicht nur den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen, sondern ist auch als den Regierungen von Zürich und Aargau gegenüber gemacht anzusehen.

„Zürich, den 10. März 1880.

Namens der Direktion
der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft:
(sig.) STUDER.

Namens des
Regierungsrathes des Kantons Zürich:
(sig.) ZOLLINGER.“

E.

„Schweizerisches Bundesgericht.

„In Sachen
der Liquidation der Schweizerischen Nationalbahngesellschaft
hat das Bundesgericht

nach Einsicht

„1. des Protokolls der zweiten Versteigerung der Nationalbahn vom 15. März l. J., enthaltend folgende Angebote:

a) auf Grundlage der Konzessionen:

von der Eidgen. Bank unter Vorbehalt der Ratifikation des Verwaltungsrathes:

auf die Ostsektion	Fr.	3,150,000
„ „ Westsektion	„	460,000
„ „ gesammte Linie	„	3,610,000

b) als bedingtes Angebot auf Grundlage von Konzessionserleichterungen für den Betrieb:

von der Nordostbahn auf die Westsektion Fr. 750,000, mit Vorbehalt der Ratifikation ihres Verwaltungsrathes;

von der Eidgen. Bank Verwahrung für nachträgliche Anmeldung eines bedingten Angebotes;

„2. einer Zuschrift der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vom 5. April l. J., enthaltend die Erklärungen:

dass sie für den Fall der Erwerbung der Westsektion die Konzessionsabänderungen annehme, welche der Bundesrath gemäss Beschluss vom 12. März l. J. bewilligt habe, wie im Fernern, dass der Verwaltungsrath der Nordostbahn das für die Westsektion gemachte Angebot ratifizirt habe, dasselbe somit ein definitives sei;

„3. der von der Nordostbahn unterm 24. Februar, beziehungsweise 3. April 1880, zu Gunsten der Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen eingegangenen Verpflichtung, denselben für den Fall der Erwerbung der Westsektion als Beitrag zur Erfüllung der von ihnen eingegangenen Garantieverpflichtung für das neun Millionen Anleihen der Nationalbahn 6000 Stück eigene Stammaktien von nominell Fr. 500 zur Verfügung zu stellen, in der Meinung, dass dagegen die vier Garantiegemeinden für die von der Nordostbahn zu bezahlende Kaufsumme von Fr. 750,000, soweit solche nicht für die Konkurskosten und für die der Hypothek vorangehenden privilegirten Forderungen in Anspruch genommen wird, Schuldner der Nordostbahn würden;

„4. eines von der Eidgen. Bank unter Vorbehalt der Ratifikation ihres Verwaltungsrathes, unterm 5. April nachträglich eingereichten bedingten Angebotes auf die Westsektion im Betrage von Fr. 760,000;

„5. der in Folge Einladungen an den h. Bundesrath und die betheiligten Kantonsregierungen, wie in Folge öffentlichen Aufrufes an die Gläubiger der Nationalbahngesellschaft (Art. 32 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen) dem Bundesgericht eingegangenen Zuschriften, nämlich:

a) der Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Thurgau vom 27. März, wodurch derselbe erklärt, dass er in Sachen lediglich den Entscheid des Bundesgerichtes gewärtige;

b) der Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Schaffhausen vom 30. März, wodurch derselbe thunlichst rasche Erledigung der Sache und Zuschlag der Bahn an den Meistbietenden, d. h. der Ostsektion an die Eidgen. Bank und der Westsektion an die Nordostbahngesellschaft beantragt;

c) der Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Zürich vom 3. April 1880, mit welcher derselbe die Ansichtsäusserungen der betheiligten zürcherischen Gemeinden übermittelt, und in welcher er erklärt, dass er die Zuschlagung der Nationalbahn, beziehungsweise der Westsektion derselben an denjenigen Konkurrenten befürworten werde, welcher schliesslich die grössten Garantien dafür biete, dass dem Begehren der zürcherischen Gemeinden von Bassersdorf bis Otelfingen, welche den grössten Werth auf eine möglichst gute Verbindung mit Zürich legen, entsprochen werde;

d) der Zuschrift des Regierungsrathes des Kantons Aargau vom 5. April, laut welcher derselbe einig geht mit den Resolutionen, welche bei einer stattgehabten Konferenz mit den Aargauischen Nationalbahngemeinden gefasst worden seien, dahin lautend:

1. die Regierung werde ersucht, den Zuschlag der Westsektion der Nationalbahn an die Nordostbahn zu unterstützen, sofern nicht weitere Angebote gemacht werden über diejenigen hinaus, welche von der Nordostbahn an der Steigerung und seither durch ihr Schreiben vom 3. April gemacht worden seien;
2. Sollten weitere Angebote erfolgen, so wünsche die Regierung Mittheilung derselben zu bezüglicher Kenntnissgabe an die Gemeinden und zur Rückäusserung;
3. die Regierung wird ersucht, dahin zu wirken, dass der Erwerber der Bahn die Kautionssumme von Fr. 50,000 übernehme, und die Nordostbahn die Fr. 18,000 monatliches Betriebsdefizit bis zur Betriebsübernahme fallen lasse;

e) einer Zuschrift des Stadtrathes von Winterthur vom 23. März 1880, worin derselbe um Beschleunigung des Entscheides über das Resultat der Steigerung nachsucht, sowie einer Zuschrift der nämlichen Behörde vom 3. April, womit dieselbe ihre an die Regierung des Kantons Zürich gerichtete Eingabe mittheilt, in welcher in erster Linie Zuschlag der Westsektion an die Nordostbahn, der Ostsektion an die Eidgen. Bank beantragt wird;

f) einer Eingabe der Rheinischen Kreditbank in Mannheim vom 2. April, worin dieselbe, als Gläubigerin, um Beschleunigung der Angelegenheit nachsucht;

g) einer Eingabe des Martin Wirth in Lichtensteig vom 3. April, worin derselbe als Inhaber von Obligationen der Nationalbahn (Westsektion, I. Serie) Zuschlag der Westsektion an den Meistbietenden beantragt;

h) der Zuschrift des schweizerischen Bundesrathes vom 13. April, worin sich derselbe gutachtlich dahin ausspricht:

1. Es sei die Ostsektion der Eidgen. Bank zu dem von ihr gemachten Angebote von Fr. 3,150,000 gemäss Steigerungsbedingungen zuzuschlagen.
2. Die Westsektion soll der Nordostbahn zu ihrem bedingten Angebote von Fr. 750,000 zugeschlagen werden, in dem Sinne, dass sie für die den Garantiegemeinden gemachten Anerbietungen haftbar erklärt werde und spätestens innert Jahresfrist nach Zuschlag der Bahn die Verbindung mit Örlikon erstelle; —

nach Einholung des Berichtes des Massaverwalters und nach Anhörung des Vortrages des Instruktionsrichters,

„in Betrachtung:

„1. Keines der gelegten Gebote, sei es für die ganze Bahn, sei es für ein einzelnes Theilstück, erreicht den festgesetzten Anschlagspreis, und es muss sich daher fragen, ob auf Grund der Steigerungsresultate der Zuschlag ertheilt oder eine anderweitige zweckmässige Verfügung getroffen werden soll (Art. 32 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen).

Es ist aber nicht zu erwarten, dass bei dem beschränkten Kreise der Bewerber durch weitere Unterhandlungen der Schatzungspreis oder überhaupt ein höherer Preis erzielt werde, dagegen erheischen sowohl das öffentliche Interesse als auch das Interesse der Gläubiger dringend den endlichen Abschluss der Liquidation.

„2. In Beziehung auf die Ostsektion ist die Eidgen. Bank alleinige Bieterin geblieben, und es ist ihr daher dieselbe ohne Weiteres zuzuschlagen.

„3. In Beziehung auf die Westsektion dagegen erscheint das bedingte Angebot der Nordostbahngesellschaft in mehrfacher Beziehung vortheilhafter als die Gebote der Eidgen. Bank, sowohl als das am Steigerungstag auf Grund der Konzessionen und Steigerungsbedingungen abgegebene, als auch als das nachträglich eingereichte bedingte Angebot. Denn das am Steigerungstag auf Grundlage der bestehenden Konzessionen abgegebene Angebot der Eidgen. Bank bleibt hinter demjenigen der Nordostbahn bedeutend zurück. Dagegen übersteigt allerdings das nachträglich eingereichte bedingte Angebot dasjenige der Nordostbahn um Fr. 10,000, allein dieser Unterschied wird mehr als aufgewogen dadurch, dass

a) das Angebot der Nordostbahn ein definitives ist, und die Nordostbahn bereit ist, den Betrieb der Linie sofort zu übernehmen, während das Gebot der Eidgen. Bank unter Ratifikationsvorbehalt abgegeben wurde;

b) das Angebot der Nordostbahn unter der Bedingung von Konzessionsänderungen erfolgt ist, welche vom Bundesrathe eventuell zugestanden worden sind, während die Eidgen. Bank das ihrige an Bedingungen geknüpft hat, welche über das vom Bundesrathe eventuell Zugestandene hinausgehen und nach dem Gutachten des Bundesrathes vom 13. April dem öffentlichen Interesse weniger entsprechen als die von der Nordostbahn vorbehaltenen Konzessionsabänderungen;

c) die Nordostbahn sich fest verpflichtet hat, die Verbindung der Nationalbahn mit der Nordostbahnstation Örlikon zu erstellen und dadurch dem Wunsche der zürcherischen Gemeinden von Otelfingen bis Bassersdorf um Herstellung einer direkten Kommunikation mit Zürich zu entsprechen, während die Eidgen. Bank allerdings auch den Bau der Linie Seebach-Zürich in Aussicht nimmt, ohne indess eine sachbezügliche Verpflichtung zu übernehmen.

„Endlich darf

d) auch in Betracht gezogen werden, dass durch die Zusicherungen vom 24. Februar und 3. April 1880 die Nordostbahngesellschaft gegenüber den Garantiestädten für den Fall der Erwerbung der Linie finanzielle Leistungen von bedeutender Tragweite übernommen hat, welche mittelbar auch den Gläubigern der Westsektion zu Gute kommen.

„4. Es spricht, wie sich aus dem Gutachten des Bundesrathes und den Kundgebungen der betheiligten Kantonsregierungen und Gemeinden ergibt, kein zwingender Grund gegen die Trennung der beiden Theilstücke, sofern diese sich als im Interesse der Konkursmasse gelegen erweist; —

beschlossen:

„1. Die Ostsektion der Schweizerischen Nationalbahn, begreifend die Strecke Winterthur-Etzweilen-Konstanz, mit Abzweigung Etzweilen-Singen, wird der Eidgenössischen Bank in Bern um das Meistgebot von Fr. 3,150,000 (drei Millionen hundert und fünfzig Tausend Franken) auf Grundlage der Steigerungsbedingungen vom 2. Februar 1880 zugeschlagen.

„2. Der Eidgenössischen Bank wird für Beibringung der Ratifikation Seitens der kompetenten Gesellschaftshehörde eine Frist von sechszig Tagen, vom Tage der Eröffnung dieses Zuschlages durch den Massaverwalter an gerechnet, angesetzt, unter der Androhung, dass bei fruchtlosem Ablaufe dieser Frist angenommen würde, es werde die Ratifikation nicht ertheilt.

„3. Die Westsektion der Schweizerischen Nationalbahn, begreifend die Strecke Winterthur-Suhr-Zofingen mit Abzweigung Suhr-Aarau, wird der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft um ihr bedingtes Angebot von Fr. 750,000 auf Grundlage der Steigerungsbedingungen vom 2. Februar 1880 definitiv zugeschlagen, in dem Sinne, dass sie bei ihren unterm 24. Februar und 3. April 1880 den Gemeinden Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen gemachten Zusicherungen behaftet wird und innerhalb der vom Bundesrathe festzusetzenden Baufristen die Verbindung mit Örlikon herzustellen hat.

„4. Dieser Beschluss ist dem Massaverwalter für sich und zu Handen der Eidgenössischen Bank und der Nordostbahn, sowie dem Bundesrathe und den betheiligten Kantonsregierungen mitzutheilen.

„Lausanne, den 17. April 1880.

Im Namen des schweizerischen Bundesgerichtes:

Der Präsident:

Dr. J. MOREL.

Der Gerichtsschreiber:

ROTT.“

In einigem Zusammenhang mit der Angelegenheit der Nationalbahn stand diejenige der Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur, deren schon in zwei vorhergehenden Geschäftsberichten Erwähnung gethan worden ist. Wir erinnern hier daran, dass schon im Juni 1876 vom h. Bundesrath ein umfassender Plan für diese Arbeiten festgesetzt wurde, dessen Ausführung jedoch durch die bald darauf eingetretene finanzielle Krisis der Nordostbahn ins Stocken gerieth. Ungeachtet diesseitiger Verwendung für Reduktion dieses Plans wurde derselbe im Juni 1877 im Wesentlichen bestätigt, jedoch die Frist für die Ausführung der Bauten um die Zeit bis zum bundesgerichtlichen

Entscheid über eine allfällige Forderung der Nordostbahn an die Nationalbahn und Tössthalbahn betreffend Sicherstellung des Beitrages derselben verlängert. Ein solches Rechtsgesuch wurde damals beim Bundesgericht eingereicht, ist aber heute noch nicht erledigt.

Inzwischen trat über die Nationalbahn die Liquidation ein, und zu Anfang des Berichtsjahres zeigte sich die Möglichkeit einer Erwerbung derselben durch die Nordostbahn. Damit war aber auch die wenig erfreuliche Aussicht eröffnet, dass die Nordostbahn den auf die Nationalbahn fallenden Antheil an den Kosten der Einführung der Ostlinien und der Bahnhoferweiterung zu übernehmen haben werde; um nun durch diese Baukosten den Erwerb der Nationalbahn nicht allzusehr zu erschweren, glaubte die Direktion die Zwischenzeit bis zur Steigerung benutzen zu sollen, die Zustimmung der Stadt Winterthur und der betheiligten Bahnen zu einer erheblichen Reduktion des bundesräthlichen Programmes anzustreben.

Nach verschiedenen Besprechungen kam am 19. Mai 1879 eine Vereinbarung mit den Abordnungen des Stadtrathes Winterthur und der vier dort einmündenden Bahnen zu Stande, welche eine Kollektiveingabe der Kontrahenten an den Bundesrath behufs Reduktion des Erweiterungsprogramms in Aussicht nahm. Diese Vereinbarung kam indessen nicht zur Perfektion; der Stadtrath Winterthur wollte sie der Gemeinde erst dann zur Ratifikation vorlegen, wenn die leztere von allen übrigen Kontrahenten beigebracht sein werde, und die Tössthalbahn ihrerseits erklärte, die Ratifikation von anderen, erst noch zu vereinbarenden Verträgen, abhängig zu machen; unter diesen Umständen glaubte auch der Verwaltungsrath der Nordostbahn mit der Ratifikation sich nicht beeilen zu sollen. Inzwischen hatte aber der h. Bundesrath, welcher von der Vereinbarung Kenntniss erhalten hatte, unterm 8. August einen Beschluss gefasst, der im Wesentlichen die in derselben bezeichneten Reduktionen, wenigstens zur Zeit gestattete. Damit war der Zweck der Vereinbarung erfüllt, und es konnte dieselbe als dahingefallen betrachtet werden. Einige untergeordnete Punkte wurden durch eine spätere Übereinkunft erledigt. Wir lassen den bundesräthlichen Beschluss hier wörtlich folgen:

„Der schweizerische Bundesrath,

nach Einsicht eines Berichtes seines Post- und Eisenbahndepartements vom 31. v. M. über die Frage der Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur,

in Abänderung seiner Schlussnahme vom 1. Juni 1877

beschliesst:

„Die Nordostbahngesellschaft ist verpflichtet, die Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur nach folgenden Bestimmungen vorzunehmen:

„1. Die Expropriation für die Erweiterung des Güterbahnhofes nach dem vom Bundesrath am 30. Mai 1876 genehmigten Plan ist sofort vorzunehmen und bis 1. Juni 1880 durchzuführen; die zur Entlastung des Zürcherstrassenüberganges erforderliche Erstellung von neuen Rangirgeleisen ist bis Ende 1881 zu vollenden.

„Im Übrigen behält sich der Bundesrath vor, die Ausführung des vorerwähnten Erweiterungsplans nach Massgabe des sich geltend machenden Bedürfnisses successiv anzuordnen.

„2. Die plangemässe Einführung der Ostlinien mit den vorgesehenen Änderungen im sogenannten Bahnhofdreieck, sowie die Überführung der Lind- und Haldenstrasse und die damit weiter im Zusammenhang stehenden Strassenkorrektionen sind insgesammt zu beginnen und bis Ende des Jahres 1880 zu vollenden.

„3. Bis Ende des laufenden Jahres sind die Arbeiten für die Erweiterung des Vorplatzes am Personenbahnhofe und die dadurch bedingten Änderungen an der bestehenden Passerelle durchzuführen.

„4. Der Beginn der Arbeiten für die Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstrasse bleibt bis Ende des Jahres 1885 verschoben; für die Art der Ausführung bleibt der hiefür genehmigte Plan massgebend. Der Bundesrath wird seiner Zeit die Frist bestimmen, in welcher diese Arbeit ausgeführt werden muss. Der Bundesrath wird untersuchen, ob es nicht möglich sei, wenigstens für den Fussgängerverkehr unter der Bahn in der Zwischenzeit provisorische Vorkehren zu treffen, und er behält sich eventuell die Anordnung daheriger Massregeln vor.

„5. Von der Überführung der Zürcherstrasse mit Inbegriff der Eulach-Korrektion wird zur Zeit abgesehen; dagegen behält sich der Bundesrath die Anordnung von Massregeln vor, welche bei der Zürcherstrasse in Ersetzung des provisorischen Steges einen ähnlichen Durchgang unter der Bahn ermöglichen, wie derselbe in Nr. 4 dieses Beschlusses vorgesehen ist.

„6. Die Änderung der Anlage von Geleisen und Trottoirs im Personenbahnhofe kann zur Zeit unterbleiben; der Bundesrath behält sich aber bei eintretendem Bedürfnisse vor, auf diesen Gegenstand zurückzukommen.

„7. Die unter Nr. 5 des Bundesrathsbeschlusses vom 1. Juni 1877 enthaltene Bestimmung bleibt mit folgendem Wortlaute in Kraft:

„Die Bauten sind von der Nordostbahngesellschaft als Eigenthümerin des Bahnhofes Winterthur so in Angriff zu nehmen, und zu fördern, dass sie in den bezeichneten Terminen zur Vollendung gelangen. Für den Fall, dass die Nordostbahngesellschaft glaubt, der Ausführung der Bauten vorgängig, von den, den Bahnhof Winterthur mitbenutzenden Eisenbahnunternehmungen Zahlung resp. Sicherstellung eines Kapitalbeitrages verlangen zu können, bleibt ihr überlassen, beim Bundesgericht die geeigneten Anträge zu stellen. Wenn sie binnen vier Wochen eine bezügliche Klage einreicht, so erstreckt sich die Frist für die Bauten, welche nach obigem Programm im Laufe dieses Jahres ausgeführt werden sollen, um den Zeitraum zwischen heute und dem bundesgerichtlichen Entscheide betreffend Leistung resp. Kautionirung eines Kapitalbeitrags.

„8. Im Übrigen wird der Beschluss vom 1. Juni 1877, soweit er nicht schon zur Vollziehung gelangt ist, durch den heutigen Beschluss ersetzt und aufgehoben.

„An die Nordostbahndirektion und an die Regierung des Kantons Zürich.

„Also beschlossen, Bern, den 8. August 1879.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Vice-Präsident:
(sig.) WELTI.

Der Stellvertreter des Kanzlers
der Eidgenossenschaft:
(sig.) GISI.“

Verhandlungen nach verschiedenen Richtungen wurden nothwendig mit dem Comite der Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn, zufolge des Moratoriumsvertrages vom 16. Januar 1878, welcher u. A. die nachfolgenden Bestimmungen enthält:

„Art. 5.

„Bei Festsetzung der Fahrtenpläne der Zürichsee-Dampfboote soll auf die Interessen des rechten Ufers thunlichste Rücksicht genommen und insbesondere, soweit nicht durch Längsfahrten dem bestehenden Bedürfnisse Genüge

geleistet wird, vermittelst Herstellung zweckmässiger Dampfbootverbindungen mit den geeigneten grössern Stationen der linksufrigen Zürichseebahn dafür gesorgt werden, dass die Hauptzüge dieser Bahn von den Anwohnern des rechten Ufers nach beiden Richtungen in möglichst vortheilhafter Weise benutzt werden können.

„Die Nordostbahn wird überdies die Dampfbootbillete zwischen Ortschaften des rechten Ufers, einschliesslich Zürich und Rapperswyl, auch für die Züge einer entsprechenden Strecke der linksufrigen Seebahn gültig erklären und umgekehrt.

„Die in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen haben so lange Platz zu greifen, als nicht eine Eisenbahn längs des rechten Seeufers hergestellt sein wird.

„Art. 6.

„Die Nordostbahn übernimmt den Transport der Güter zwischen den Ortschaften des rechten Seeufers von Zürich (Bahnhof der Nordostbahn und Güterexpedition der Damptboote) bis Rapperswyl, einschliesslich dieser beiden Ortschaften, zu denjenigen Taxen, welche sie auf Grundlage der für die rechtsufrige Bahn bestehenden Konzession zu beziehen berechtigt sein würde, wenn diese Bahn bereits erstellt wäre. Die Nordostbahn ist indessen befugt, diese Taxen ausnahmsweise da zu erhöhen, wo es geschehen muss, damit nicht durch dieselben eine Herabsetzung des Tarifs der linksufrigen Seebahn zur Nothwendigkeit wird.

„Bei den in Art. 1 dieses Vertrages bezeichneten Transporten wird die Nordostbahngesellschaft, soweit die Besonderheit der in Anwendung kommenden Transporttarife es gestattet, nach den auf ihrem Bahnnetze bestehenden reglementarischen Bestimmungen verfahren. Zu den Lieferfristen wird jeweilen ein Tag zugeschlagen.

„Die in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen finden so lange Anwendung, als nicht eine Eisenbahn längs des rechten Seeufers hergestellt sein wird.

„Art. 10.

„Allfällige Streitigkeiten, welche über die Auslegung und Anwendung dieses Zusatzvertrages entstehen sollten, entscheidet der Bundesrath.“

Der Moratoriumsvertrag, und daher auch die vorstehend wiedergegebenen Bestimmungen desselben erwuchsen nach Art. 11 mit dem Gelingen der finanziellen Rekonstruktion der Nordostbahn, welche erst im Beginne des Berichtsjahres zur Perfektion gebracht werden konnte, in Kraft. Indessen haben wir schon im Jahre 1878 mit Vollziehung jener Bestimmungen begonnen, soweit es ohne Übernahme starker finanzieller Opfer möglich war.

Zunächst erlitten schon für den Winterfahrplan 1878/79 die Dampfbootfahrtenpläne eine durchgreifende Änderung, in dem Sinn, dass die Verkehrsbesorgung am linken Ufer grösstentheils auf die Bahn konzentrirt, dagegen eine grössere Zahl direkter Fahrten längs des rechten Ufers eingerichtet und für zahlreiche Querfahrten namentlich zwischen den oberen Ortschaften beider Ufer gesorgt wurde. Die seitherigen Fahrtenpläne wurden in gleichem Sinne erstellt.

Ebenfalls noch im Jahr 1878 wurde ein neuer Tarif für die Personenbeförderung auf dem Zürichsee erstellt, welcher das schon mit Eröffnung der linksufrigen Bahn für die Dampfbootfahrten am linken Ufer eingeführte Tarifsystem der Nordostbahn nun auch auf die Längsfahrten am rechten Ufer und die Querfahrten übertrug und die Benutzbarkeit der rechtsufrigen Billete auf der linksufrigen Bahn durchführte. Über diesen Tarif fanden, namentlich in der letzterwähnten Hinsicht, Verhandlungen mit dem Comite statt, bei welchen die Beilegung der anfänglichen Differenzen gelang. Der neue Tarif wurde auf den 1. Januar 1880 in Kraft gesetzt.

Noch ungelöst ist die dritte Frage, welche mit dem Comite zu beordnen war, die Erstellung der neuen Gütertarife. Dieselbe hat für die Nordostbahn eine sehr ernstliche finanzielle Tragweite, und anderseits bemüht sich das rechte Ufer seinerseits, die neuen Tarife möglichst günstig zu gestalten. Sofort nach vollendeter Rekonstruktion der Unter-

nehmung wurden die einschlägigen Vorarbeiten angeordnet, und nachdem auf Grund derselben die Entwürfe eines Transportreglements für den Personen- und Güterverkehr auf dem Zürichsee, sowie vollständiger Gütertarife festgestellt worden waren, wurden diese im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrathe dem rechtsufrigen Comite im August 1879 zur Äusserung vorgelegt. Dieselben fanden bei dem Comite keine günstige Aufnahme, und die daraufhin veranstaltete Konferenz zeigte, dass die beiderseitigen Anschauungen über die von der Nordostbahn durch den Moratoriumsvertrag übernommenen Verpflichtungen bedeutend von einander abweichen. Insbesondere waren es folgende zwei Punkte, über welche eine Einigung sich als unerreichbar erwies:

1. Unsere Direktion war der Ansicht, dass sie die Gütertarife für das rechte Ufer innerhalb der Maximalsätze der Konzessionen für die rechtsufrige Seebahn nach ihrem Ermessen frei berechnen dürfe. Sie machte hievon insofern Gebrauch, als sie, soweit es ohne Überschreitung der konzessionsgemässen Taxmaxima möglich war, zu den auf ihren Bahnen bestehenden Tarifsätzen per 100 Kilogr. je 12 Cts. für Stückgut, 10 Cts. für die Wagenladungsklassen A und B, 8 Cts. für diejenigen C, D und E hinzuschlug, als theilweises Äquivalent für die durchschnittlich grösseren Kosten des Wassertransports gegenüber dem Bahntransport und für den in vielen Fällen nöthig werdenden Unterwegsumlad vom Bahnwagen auf das Schiff oder umgekehrt. Die grosse Mehrzahl der Tarifsätze blieb hiebei immer noch und zwar zum Theil sehr erheblich unter den konzessionsgemäss zulässigen Taxen. Das Comite verlangte statt dessen die unveränderte Anwendung der normalen Gütertaxen der Nordostbahn, ausgenommen Steinkohlen- und Roheisentransporte, hinsichtlich welcher es dagegen auf die ihm günstigeren Taxbestimmungen der Konzessionen abstellte.

2. Wir glaubten, den Taxen zwischen den sämmtlichen Dampfboot-Güterstationen unter sich nur noch solche nach dem Bahnhof Zürich beifügen zu müssen, während das Comite beanspruchte, dass die rechtsufrigen Dampfbootstationen auch nach allen übrigen Bahnstationen direkte Gütertaxen erhalten.

Bei einer am 17. September 1879 abgehaltenen Konferenz einigten wir uns mit dem Comite, über diese Fundamentalfragen gemäss dem Art. 10 des Moratoriumsvertrages einen Entscheid des Bundesrathes herbeizuführen. Die sachbezügliche Eingabe des Comite an den Bundesrath erfolgte am 28. September und gelangte am 8. Oktober an unsere Direktion, worauf wir am 23. Oktober in einlässlicher Gegenschrift antworteten; wir beschränkten uns dabei immerhin auf Beleuchtung der erwähnten beiden, auch in der Eingabe des Comite ausschliesslich erörterten Punkte, in der Absicht, uns über das Weitere, nachdem durch den Entscheid des Bundesrathes die erforderliche Grundlage gefunden sein werde, zunächst wieder direkt mit dem Comite ins Benehmen zu setzen. Ein weiterer Schriftenwechsel fand nicht statt; wohl aber traf am 15. Februar 1880 eine Einladung des Eisenbahndepartements ein, unter seiner Leitung zu einer nochmaligen konferenziellen Verhandlung des Gegenstandes mit dem rechtsufrigen Comite die Hand zu bieten, um wo möglich ohne eigentlichen Schiedsspruch des Bundesrathes eine Verständigung herbeizuführen. Wir beschlossen die Annahme dieser Einladung, während das Comite ablehnte und, wie es scheint, separate Verhandlungen mit dem Departement vorzog. Irgendwelche andere Eröffnungen des Bundesrathes gingen uns nicht mehr zu, bis uns dessen Schiedsspruch zugelangte. Derselbe datirt vom 25./31. März 1880 und greift also ins laufende Jahr hinüber; wir glauben aber, denselben des Zusammenhanges wegen schon im gegenwärtigen Geschäftsbericht mittheilen zu sollen. Er lautet:

„In Erledigung der dem schiedsrichterlichen Entscheid des Bundesrathes unterstellten Differenzen zwischen der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn und der Gesellschaft zur Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn wird festgesetzt:

„1. Der Distanzermittlung sind die Pläne für die rechtsufrige Zürichseebahn zu Grunde zu legen. Die für Zürich Bahnhof sich ergebenden Distanzen werden auf Zürich Schifflände übergetragen.

„2. Die Tarifberechnung für den Verkehr zwischen Zürich Schifflände einerseits und den Stationen des rechten Seeufers anderseits erfolgt auf Grund des Normalschema zum internen Gütertarif der Nordostbahn. Für den Transport von Steinkohlen und Roheisen sind die in den Konzessionen der rechtsufrigen Zürichseebahn vorgeschriebenen Taxen massgebend.

„3. Die Tarifberechnung für den Verkehr zwischen Zürich Bahnhof loco einerseits und den Stationen des rechten Seeufers anderseits unterliegt den sub 2 stipulirten Bedingungen mit der Weiterung, dass die Nordostbahn berechtigt sein soll, auf den Gütern sämmtlicher Tarifklassen einen fixen Zuschlag von 6 Cts. per 100 Kilogramm zu beziehen und die Tarifansätze um diesen Betrag zu erhöhen.

„Vorbehalten bleibt der zweite Satz von Art. 6 des Zusatzvertrages.

„4. Bezüglich des Verkehrs nach weiter als Zürich gelegenen Nordostbahnstationen werden die Stationen des rechten Seeufers als integrirender Bestandtheil der Nordostbahn behandelt, und es hat demgemäss die Tarifberechnung auf Grund des Normalschema zum internen Gütertarif der Nordostbahn und der Gesammtdistanz zu geschehen — vorbehältlich des Art. 8, Alinea 2, des Hauptvertrages. Der in Ziffer 3 hievor festgesetzte fixe Zuschlag von 6 Cts. per 100 Kilogramm kann auch in diesem Verkehr in gleichem Umfange in Anrechnung gebracht werden.

„5. Die Bestimmung im zweiten Satz in Alinea 1, Art. 6, des Zusatzvertrages vom 16. Januar 1878 wird dahin präzisirt, dass die Taxen für Rapperswyl in allen sub 2 bis 4 verzeichneten Verkehren den über die linksufrige Route Thalweil-Pfäffikon-Seebrücke sich ergebenden Taxen und die letzteren hinwieder den Konkurrenztaxen via Glatthal gleichgestellt werden dürfen. Wo dies stattfindet, ist von dem in Ziffer 3 und 4 vorgesehenen Zuschlag Umgang zu nehmen.“

Die Vergleichung obigen Schiedsspruches einerseits mit den Fragen, welche, wenigstens nach den uns bekannt gewordenen Akten, allein dem Bundesrathe zum Entscheide vorgelegt waren, anderseits mit dem oben mitgetheilten Wortlaute der massgebenden Bestimmungen des Moratoriumsvertrages wird begreiflich erscheinen lassen, dass wir den Spruch mit dem Gefühl entgegennahmen, es habe sich der Bundesrath bei dessen Erlass diskretionäre Befugnisse zugemessen, welche einem gewöhnlichen Schiedsrichter jedenfalls nicht zukommen. Indessen wird sich die Gesellschaft demselben zu fügen haben, und müssen wir nur bedauern, dass der Bundesrath, nachdem er einmal als angemessen erachtete, über die dermaligen Streitfragen hinauszugreifen und die wegleitenden Grundsätze für die Gütertarifbildung in solcher Weise festzustellen, uns nicht die Gelegenheit bot, an unserem Orte zur vollen Abklärung der einschlägigen Verhältnisse beizutragen. Der Schiedsspruch enthält in Folge dessen gewisse Unklarheiten namentlich über die Berechnung der Distanzen, welche uns zur Vorlage eines Interpretationsgesuches an die Bundesbehörde nöthigten, bevor wir an die zeitraubende und mit manchen Schwierigkeiten verknüpfte Ausarbeitung der Gütertarife der rechtsufrigen Dampfbootstationen unter sich und mit allen Nordostbahnstationen auf Grund des Schiedsspruches gehen konnten.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, zu verhandeln. Von denen, welche im Berichtsjahr erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Rücksichtlich der Pulvertransporte wird das neue Reglement über die Militärtransporte die erforderlichen Bestimmungen treffen. Inzwischen nahmen die Bundesbehörden von