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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 34 (1886)

Artikel: Vierunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1886

Autor: Studer

Kapitel: 1: Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730454

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

An die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.

Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen hiemit den das Jahr 1886 umfassenden vierunddreissigsten Geschäftsbericht über die Verwaltung unsers Unternehmens vorzulegen.

I. Verhältniss zum Bunde, zu den Kantonen und Landesgegenden.

Bundesgesetze betreffend das Eisenbahnwesen sind im Berichtsjahre nicht erlassen worden.

Dagegen wurden die Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche durch den Bundesbeschluss betreffend die Eisenbahntarife vom 19. Dezember 1884 veranlasst worden sind, weitergeführt. Die Bahnverwaltungen boten hiebei Hand zur Aufstellung gemeinsamer Ausnahmetarife mit einheitlichen ermässigten Grundtaxen für Heu und Stroh, sowie für Gerberrinde bei Aufgabe in Wagenladungen von bloss 5000 Kilogramm. Des Fernern entsprachen dieselben einer an die Bundesversammlung gerichteten Petition des Schweizerischen Holzindustrievereins, es möchten dem Holzexport aus der Schweiz ins Ausland niedrigere als die bestehenden Taxen gewährt werden, und zwar in der Art, dass sie für Holz, welches in Wagenladungen von 10,000 Kilogramm nach Südwestdeutschland, Frankreich oder Italien ausgeführt wird, dem schweizerischen Durchlauf bis zur betreffenden Grenzstation eine einheitliche Streckentaxe von 4,2 Cts. per Tonnenkilometer gewähren; die Nordostbahn konnte der Bildung dieses Exporttarifes um so eher zustimmen, als auf ihren Strecken Holz in Wagenladungen von 10,000 Kilogramm ohnehin nur die erwähnte Taxe bezahlt. Über Verkürzung der reglementarischen Lieferfristen fanden ebenfalls Verhandlungen statt, ohne aber im Berichtsjahr zu einem Abschlusse zu führen.

Hinwieder waren wir im Falle, gemeinsam mit den Verwaltungen der Gotthardbahn und Centralbahn das Eisenbahndepartement auf die Nothwendigkeit aufmerksam zu machen, die in dem bundesräthlichen Bericht vom 23. November 1883 betreffend das Eisenbahntarifwesen niedergelegten Grundsätze über die Gewährung ermässigter Taxen für näher gelegene Stationen einer Ergänzung oder Präzisirung zu unterstellen, veranlasst durch die bei den Gotthardtarifen zu Tage tretenden Verhältnisse. Die deutschen Bahnen berechnen nämlich für einzelne Artikel, namentlich für Steinkohlen, Roheisen und Eisenfabrikate, falls dieselben nach Italien gehen, bedeutend niedrigere Sätze als für gleiche Transporte nach der Schweiz. Hieraus erklärt sich, dass namentlich ab norddeutschen Stationen Sendungen der erwähnten Artikel nach Luino geringere Taxen bezahlen als nach schweizerischen Stationen. Müssten die Taxen für Luino allen von diesem Verhältniss betroffenen schweizerischen Stationen gewährt werden, so würde der Nutzen, welchen die erwähnten ermässigten Taxen nach Italien den deutschen und schweizerischen Bahnen gewähren, durch die Einbusse auf den deutsch-schweizerischen Tarifen aufgezehrt werden. Immerhin würden sich die schweizerischen Bahnen vielleicht auch noch zu diesfälligen Opfern verstanden haben, wenn die deutschen Bahnen grundsätzlich sich geneigt gezeigt hätten, ihrerseits in wesentlichem Betrage zur Ausgleichung der in Frage stehenden

Taxdifferenzen mit beizutragen. Allein dieselben liessen sich nur beim Kohlenverkehr zu einer theilweisen Konzession in solchem Sinne herbei und lehnten ausdrücklich jede Konsequenz aus diesem Zugeständniss ab. Die Folge ist, dass, sofern die im bundesräthlichen Beschluss niedergelegten Grundsätze über die Rückwirkung ermässigter Taxen im Verkehr mit Italien durchgeführt werden müssten, die schweizerischen Bahnen dieselben in ihrem ganzen Umfang, auch soweit dieselben lediglich aus den Taxdifferenzen auf deutschem Gebiete sich erklären, allein zu übernehmen hätten, und dass hieraus der Nordostbahn und Centralbahn Opfer erwachsen würden, wofür sie niemals aus den in Frage kommenden deutsch-italienischen Transporten ein ausreichendes Äquivalent erhoffen könnten. Aus diesem Grunde mussten die Schweizerbahnen ihre Mitwirkung an der seit Jahren als wünschbar erkannten Neuberechnung der deutsch-italienischen Gütertarife, wovon auch die neue Erstellung der schweizerisch-italienischen Tarife abhängt, vorläufig noch ablehnen. Dies hatte wiederholte schwierige Auseinandersetzungen mit den am Gotthardverkehr betheiligten deutschen Bahnen zur Folge und nöthigte die Schweizerbahnen zu der obenerwähnten Anregung beim Eisenbahndepartement, indem dieselben sich des Eindrucks nicht erwehren können, dass bei Abfassung des Berichtes vom 23. November 1883 Verhältnisse der geschilderten Art dem Bundesrathe nicht vorgeschwebt haben, und dass damals wohl Niemand in den Bundesbehörden an die Herbeiführung einer Sachlage dachte, welche mit den leitenden Gedanken der internationalen Vereinigung für die Gotthardbahn sich kaum vereinbaren lässt. Die Erledigung dieser Angelegenheit zog sich ins laufende Jahr hinüber.

In unserem 32. Berichte, das Jahr 1884 umfassend, haben wir das Protokoll mitgetheilt, welches mit dem schweizerischen Bundesrath betreffend Bereinigung des Bauconto der Nordostbahn unterm 14. April 1885 vereinbart worden war, und dessen wesentliches Resultat darin bestand, dass die Nordostbahn eine Aversalsumme von 25 Millionen Franken zur Amortisation übernahm. In diesem Protokoll hat ein Aktionär einen Irrthum zu finden geglaubt, insofern die gedruckte Bilanz vom 31. Dezember 1883 zu Grunde gelegt worden sei, während doch die Generalversammlung des Jahres 1884 den Bauconto dieser Bilanz bereits um Fr. 699,734. 90 Cts. für abgeschriebene Geldbeschaffungskosten entlastet habe. Der Einwurf ist wenigstens formell begründet und verdient eine Erklärung. — Nachdem das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 21. Dezember 1883 am 15. April 1884 in Kraft getreten war, beschäftigte sich das Eisenbahndepartement sofort mit der Ausführung desselben, und schon nach wenigen Monaten erhielten wir eine Zusammenstellung der beanstandeten Posten der Bilanz. Selbstverständlich konnte hiefür nur die Bilanz vom 31. Dezember 1883 als Grundlage dienen und desshalb finden sich auch die Ziffern derselben im Schlussprotokoll wieder. Inzwischen hatte die Generalversammlung vom 30. Juni 1884 beschlossen, obige Fr. 699,734. 90 Cts. Geldbeschaffungskosten auf verschiedenen, zum Theil schon längst rückbezahlten Anleihen vom Bauconto abzuschreiben, da diese Posten unmöglich hätten aufrecht erhalten werden können. Die eigentlichen Verhandlungen über die weitere Bereinigung der Bilanz begannen im September 1884 und sind im Geschäftsbericht für dieses Jahr geschildert; in dieser Darstellung ist jedoch übersehen worden, darauf aufmerksam zu machen, dass die im Juni beschlossene Abschreibung zwar als Thatsache vorausgesetzt, aber gleichwohl die nicht rektifizirte Bilanz von 1883 zu Grunde gelegt wurde. Über den Sinn des Schlussprotokolls herrschte unter den Kontrahenten kein Zweifel, aber das Missverständniss ist erklärlich. In der Bilanz vom 31. Dezember 1884 ist denn auch neben den laut Übereinkunft erfolgten Skripturen die fragliche Summe von Fr. 699,734. 90 Cts. noch besonders vom Bauconto in Abzug gebracht.

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir Ihnen Kenntniss von der neuen Klage gegeben, die wir hinsichtlich der Betheiligung des Fiskus des Kantons Zürich bei der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern dem Bundesgerichte eingereicht hatten und die auf Reszission des Vertrages vom 5. Mai 1873, also auf

Wiederherstellung des im Art. 18 des Vertrages vom 14. Dezember 1864 vorgesehenen Kündigungsrechtes abzielte. Die Nordostbahn ist durch Urtheil vom 11. Dezember 1886 auch mit dieser Klage abgewiesen worden, indem das Bundesgericht von der Ansicht ausging, es sei nicht genügend dargethan, dass bei Abschluss des angefochtenen Vertrages bei beiden Kontrahenten die Meinung gewaltet habe, es solle der Vertrag nur zu Recht bestehen, wenn die Voraussetzungen (nämlich der baldige Bau der Linie Thalweil-Zug), die für dessen Eingehung bestimmend gewesen sein mögen, auch wirklich zutreffen. Zudem könne nicht gesagt werden, dass die im Vertrage vom 5. Mai 1873 vorgesehene Konversion zur Zeit unmöglich geworden sei, da die Erfüllung der Bedingung für diese Konversion, nämlich der Bau der Linie Thalweil-Zug, so viel aus den Akten ersichtlich, ausschliesslich vom Willen und von der finanziellen Erstarkung der Nordostbahn abhänge; wenn aber auch die Konversion wirklich unmöglich geworden wäre, so würden desshalb doch nicht die Kündigungsbestimmungen des frühern Vertrages wieder aufleben; vielmehr läge im gedachten Falle einfach ein Rechtsverhältniss vor, über dessen Auflösung vertragliche Bestimmungen nicht bestehen. — Wir betrachten diese Angelegenheit damit keineswegs als erledigt und werden wahrscheinlich bei der nächsten Berichterstattung im Falle sein, über weitere Schritte Mittheilungen zu machen.

Die im letztjährigen Geschäftsberichte erwähnte Klage des Verwaltungsrathes der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen auf Verbot der Ausrichtung von Dividenden für die Jahre 1880 bis und mit 1884 ist von der ersten Instanz mittelst Urtheil vom 22. September 1886 hinsichtlich der Dividenden für die Jahre 1880 bis und mit 1883 gutgeheissen, hinsichtlich der Dividende für das Jahr 1884 dagegen in Übereinstimmung mit dem, auf Klage des Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn unterm 10. April 1886 erlassenen bundesgerichtlichen Entscheide abgewiesen worden. Die von beiden Parteien eingelegte Berufung wurde in der Folge allseitig fallen gelassen, worauf durch Beschluss der Appellationskammer des Obergerichtes vom 4. Dezember 1886 das erstinstanzliche Urtheil als in Kraft erwachsen erklärt wurde.

Ein Versuch des Komite für Anstrebung einer Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen, die zur Ausrichtung einer Dividende an die Prioritätsaktionäre für das Jahr 1884 bestimmten Fr. 660,000 mit Beschlag zu belegen, fand schon im summarischen Verfahren seine Erledigung, indem das bezügliche Gesuch vom Audienzrichter des Bezirksgerichtes Zürich mittelst Verfügung vom 13. April 1886 abgewiesen und dann vom Arrestimpetranten nicht weiter verfolgt wurde.

Im Mai 1886 lud das schweizerische Eisenbahndepartement die Nordostbahn und die Centralbahn zu einer Konferenz über die Frage der Einführung von Nachtzügen ein, legte ihnen hiebei das Projekt eines Nachtzuges zwischen Zürich und Bern vor und verlangte darüber eine Kostenberechnung. Die beiden Verwaltungen fertigten diesen Kostenvoranschlag an; bevor derselbe aber in die Hände der Behörde gelangt war, erhielten sie die telegraphische Nachricht, dass der Bundesrath die Einführung dieses Nachtzuges beschlossen habe. Unter Einreichung des Kostenvoranschlages gaben die beiden Bahnen der Ansicht Ausdruck, dass die vom Departement aufgestellte Fahrordnung der Nachtzüge nicht geeignet sei zur Vermehrung des Personenverkehrs, und dass letzterer Zweck bis zu einem gewissen Grade nur erreicht werden könnte, wenn die Nachtzüge nach beiden Fahrrichtungen Anschluss an durchgehende Schnellzüge der ausländischen Bahnen erlangen und auch über Schweizergebiet mit der zulässigen Maximalgeschwindigkeit gefahren würden. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse und die grosse Zahl der Züge, welche schon jetzt von früh bis spät zwischen Zürich und Bern zirkuliren, lehnten die genannten Bahnverwaltungen die Pflicht zur Übernahme der Kosten dieses lediglich postalischen Interessen dienenden Nachtzuges ab und erklärten, zur Ausführung desselben nur unter der Voraussetzung Hand bieten zu können, dass für dessen Kosten vom Bund

voller Ersatz geleistet werde. In Antwort hierauf erklärte der Bundesrath, dass er die Nordostbahn und die Centralbahn zur Ausführung der Nachtzüge verpflichtet habe auf Grund von Art. 33 des Eisenbahngesetzes, nach welchem der Entscheid darüber, in welcher Weise den Bedürfnissen des durchgehenden Verkehrs Rechnung getragen und in einander greifende Fahrtenpläne geschaffen werden sollen, in letzter Instanz in die Hand des Bundesrathes gelegt sei, welcher gefunden habe, dass ein Bedürfniss für Einführung der Nachtzüge vorliege. Den Gesellschaften stehe nun allerdings das Recht zu, dem Bundesgericht die Frage zum Entscheid vorzulegen, ob und in welchem Masse Dritte an die Mehrausgaben der Nachtzüge beizutragen haben, wenn sie glauben, dass ihnen diese billigerweise nicht allein zugemuthet werden können, jedenfalls sei aber unter diesen Dritten nicht die eidgenössische Postverwaltung mitverstanden.

Die Einführung der Nachtzüge erfolgte nunmehr auf den 25. Juli 1886.

In der Konferenz zur Berathung des Winterfahrtenplans erklärte das Departement von vornherein, dass von einer Beseitigung der Nachtzüge keine Rede sein und es sich nur um eine Verbesserung derselben handeln könne.

Der Bundesrath befahl auch wirklich die Ausführung der Nachtzüge für den Winterdienst, jedoch unter Ausdehnung derselben bis und ab Genf und mit einer verbesserten Fahrordnung, nämlich Zürich ab 8.45 Abends, Genf an 6.— Morgens, Genf ab 12.30 Nachts, Zürich an 9.49 Vormittags. Hienach kam für die Nordostbahn nur ein neuer Zug auf der Strecke Brugg-Aarau und kein eigentlicher Nachtdienst mehr in Frage, und wir verzichteten daher auf eine Entschädigungsforderung für den fraglichen Zug im Winterdienst. Aus der Führung der Nachtzüge vom 25. Juli bis 15. Oktober sind der Nordostbahn und Centralbahn Fr. 29,721. — effektive Mehrkosten entstanden. Die bezüglichen Kostenrechnungen wurden mit den Frequenznachweisen dem Bundesrath eingereicht, mit der Erklärung, man wolle, bevor man den Schutz der Gerichte anrufe, ihn um nochmalige Erwägung der Angelegenheit ersuchen, indem man nicht annehmen könne, dass der Bundesrath an der unbedingten Ablehnung der Entschädigung für die diesfälligen Kosten festhalten werde, zu welcher ihn, ganz abgesehen von den Rechtsgründen, Rücksichten der Billigkeit bestimmen dürften. Hierauf haben die genannten Bahnverwaltungen noch keine Antwort erhalten.

Bevor der im vorjährigen Geschäftsbericht besprochene Prozess mit dem Bunde betreffend Ersatz der Kosten für die separate Führung des St. Galler Schnellzuges spruchreif geworden war, hatte sich der neue Konflikt mit dem Bunde betreffend die Tragung der Kosten der Nachtzüge entwickelt. Wir hielten es für zweckmässig, dass die den beiden Prozessen gemeinsame grundsätzliche Frage, inwiefern der Bund für vom Bundesrathe geforderte, über die konzessionsgemässen Pflichten einer Bahnunternehmung hinausgehende Fahrleistungen ersatzpflichtig erklärt werden könne, nicht bei dem — einen relativ geringen Streitwerth betreffenden — Prozesse über den St. Galler Schnellzug, sondern bei dem finanziell viel wichtigern Prozesse über die Nachtzüge erstmals zum Entscheide gelange, um so mehr, als bei letzterm Prozesse noch andere Verwaltungen betheiligt sind. Wir entschlossen uns daher, jenen Prozess fallen zu lassen, nicht ohne dem schweizerischen Bundesgerichte und dem Bundesrathe von den Gründen, die uns zu diesem Verzichte bestimmt hatten, Kenntniss zu geben, um dadurch etwaigen unrichtigen Deutungen unserer Entschliessung vorzubeugen.

Im Jahre 1882 hatten sich die Gemeindräthe Aussersihl und Wiedikon an den Bundesrath mit dem Begehren gewendet, dass die Nordostbahn, gestützt auf Art. 14 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, zur Anlage und Einrichtung einer Station Aussersihl-Wiedikon verhalten werde, wogegen sich die beiden Gemeinden zu angemessenen Leistungen zum Voraus bereit erklärten. Gegenüber diesem Begehren nahm diesseitige Verwaltung den Standpunkt ein: Die Einschaltung einer neuen Station auf der linksufrigen Zürichseebahn zwischen Zürich und Enge erfordere einen bedeutenden Kapital- und einen bleibenden erheblichen Zins- und Betriebsaufwand, welchem keine Mehreinnahmen gegenüber stehen, da die neue Station ihren

Verkehr nur den Stationen Zürich und Enge entlehnen und selbst keinen neuen Verkehr eröffnen werde. Die Vortheile, die mit der Benutzung des Centralgüterbahnhofes Zürich für den Güterverkehr verbunden seien, wiegen alle übrigen von der neuen Station erhofften Bequemlichkeiten auf, und es werde durch die Einschaltung einer solchen der Gross- und Fernverkehr des Platzes Zürich entschieden erschwert. Eine Station Aussersihl-Wiedikon sei somit kein Bedürfniss, und es finde der Art. 14 des Eisenbahngesetzes im vorliegenden Falle keine Anwendung; sollte der Nordostbahn die Anlage einer solchen dennoch aufgezwungen werden, so verlange sie Ersatz der Erstellungs-, sowie der jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten; weil sodann aus der Einschiebung einer neuen Station zwischen Zürich und Enge die Verlegung einer Verkehrsquote von Zürich auf Aussersihl und ein daheriger Einnahmenausfall resultire, so verlange die Nordostbahn für diese Station wenigstens im Verkehre nach und von dem linken Seeufer die Bewilligung der Taxen für Zürich. Der Bundesrath ordnete hierauf die Erhebung einer Expertise über die Frage an, ob die Anlage einer solchen Station Bedürfniss sei. Das Gutachten lautete gegen unser Erwarten für die Petenten günstig. In der Vernehmlassung auf das ihnen mitgetheilte Gutachten gaben die Gemeindräthe unter Ratifikationsvorbehalt der Gemeinden die Erklärung ab: derjenige von Anssersihl, dass der Beitrag von Fr. 25,000 bloss unter der Bedingung anerboten werde, dass die Station auf die innere Seite plazirt werde; derjenige von Wiedikon, dass eine Subvention von Fr. 20,000—25,000 nur beabsichtigt sei, wenn die Station auf der äusseren Seite der Bahnlinie angelegt werde. Der Bundesrath verlangte dann eine bindende Erklärung betreffend die finanzielle Betheiligung der Gemeinden, worauf die Gemeindeversammlung Wiedikon eine Subvention in der angegebenen Höhe unter verklausulirten, für die Nordostbahn ganz unannehmbaren Bedingungen beschloss, während die Gemeindeversammlung Aussersihl beschloss, auf die Frage der Subventionirung nicht einzutreten, vielmehr den Bundesrath zu ersuchen, auf Grund des Expertengutachtens über das Bedürfniss und die Lage der Station zu entscheiden. Trotz dieser ablehnenden Haltung der betheiligten Gemeinden trug der Bundesrath kein Bedenken, die Nordostbahn zur Erstellung einer Station Aussersihl-Wiedikon für den Personen- und Gepäckverkehr anzuhalten, ihr anheim gebend, „gegen die interessirten Gemeinden diejenigen Ansprüche auf Betheiligung an den Kosten der neuen Station geltend zu machen, zu welchen sie die von den „Gemeinden im Laufe des Verfahrens abgegebenen Erklärungen berechtigen mögen“! Über das Emplacement der Station und die Taxfrage werde der Bundesrath entscheiden, nachdem die Nordostbahn hierüber die nöthigen Vorlagen gemacht haben werde.

Wie wir schon in unserm vorjährigen Berichte mittheilen konnten, hat der schweizerische Bundesrath zur Prüfung der ihm von uns eingereichten Berechnungen über die muthmasslichen Ergebnisse der verschiedenen Moratoriumslinien eine Kommission von drei Experten ernannt. Es wurden mit dieser Aufgabe betraut die Herren Ingenieure G. Koller und M. Buri, nebst Herrn Jules Grandjean, früherem Mitglied der Direktion der Jura-Bern-Luzern-Bahn, und es haben dieselben in einem vom 10. August 1886 datirten Gutachten dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement das Resultat ihrer Arbeiten eingereicht. Wenn die Ziffern, zu welchen sie dabei gelangt sind, auch mehr oder weniger von denen, die wir gefunden haben, abweichen, so sind die Differenzen doch nicht bedeutender, als dies durch die Schwierigkeit und Unsicherheit einer solchen Rechnung überhaupt erklärlich ist. Das Letztere gilt namentlich für die Berechnung der Betriebseinnahmen, und es dürfte nicht schwer fallen, Beispiele von Rentabilitätsberechnungen neuer Linien anzuführen, deren Voraussagen durch die wirklichen Einnahmen bei Weitem nicht erreicht wurden. Nichtsdestoweniger sind wir von der Gewissenhaftigkeit, mit welcher die Experten gearbeitet haben, überzeugt.

Nachdem das Gutachten in die Hände des Bundesrathes gelangt war, erhielten wir durch den Vorsteher des Eisenbahndepartements zuerst am 2. Oktober 1886 auf mündlichem Wege die Mittheilung, dass die Frage der Moratorien im Bundesrathe wahrscheinlich mit dem Gedanken des Rückkaufs der Nordostbahn werde in

Verbindung gebracht werden, und mit Schreiben des Bundesrathes vom 5. November wurde uns offiziell angezeigt, dass die hohe Behörde beschlossen habe, vor Abgabe ihres Entscheides in der Angelegenheit der Moratoriumslinien die Frage eines Rückkaufs der Nordostbahn durch den Bund in Berathung zu ziehen, und dass zu diesem Zwecke eine Delegation von drei ihrer Mitglieder ermächtigt worden sei, mit uns sich hierüber ins Benehmen zu setzen. Dieser Anzeige folgte eine Einladung zur Konferenz auf dem Fusse nach. Eine zuerst auf den 10. November beabsichtigte Sitzung derselben wurde auf den 13. November verschoben, nachdem die Direktion den Wunsch geäussert hatte, vorher den Verwaltungsrath der Nordostbahn um Vollmacht zu den Unterhandlungen anzugehen. Diese Vollmacht wurde von letzterem in der Sitzung vom 11. November ertheilt, und zugleich eine Kommission von fünf Mitgliedern bezeichnet, welche gemeinsam mit der Direktion die erforderlichen Schlussnahmen zu berathen habe, alles jedoch unter Vorbehalt der Ratifikation des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung der Aktionäre, und in der Meinung, dass zum Abschlusse eines Kaufvertrages nur Hand zu bieten sei, wenn gleichzeitig die Angelegenheit der Baumoratorien ihre definitive Erledigung im Sinne einer gänzlichen Liberirung der Nordostbahn von ihren Bauverpflichtungen finde.

Die Direktion, in Verbindung mit der erwähnten Kommission, ernannte nun eine Delegation von vier Mitgliedern zur Führung der mündlichen Unterhandlung, und die daherige Besprechung fand am 13. November in Bern statt. Von Seite des Bundesrathes wohnten derselben bei die Herren Welti und Hammer, und es wurde der hierseitigen Abordnung eröffnet, die sich widerstreitenden Interessen der Nordostbahn und der Moratoriumsgegenden seien am Besten durch den Bund zu versöhnen und zwar auf dem Wege des Rückkaufs. Der Bund wolle dabei kein Geschäft machen, könne aber auch keine Baupflicht übernehmen, sondern wünsche, dass den Komites billige Propositionen gemacht werden. Die Unterhandlungen darüber sollten gleichzeitig mit denen über den Kaufpreis der Nordostbahn geführt werden.

Die hierseitige Delegation theilte den Beschluss des Verwaltungsrathes mit, wonach die Nordostbahn von den Bauverpflichtungen gänzlich liberirt sein müsse, bevor sie in Kaufverhandlungen eintreten könne. Eine Besprechung des Kaufpreises halte sie daher zur Zeit nicht für opportun.

Man einigte sich schliesslich darüber, dass von Seite des Bundesrathes mit den Komites unterhandelt werde, und dass die Nordostbahn sich inzwischen über den Kaufpreis schlüssig machen und ein Verzeichniss der Kaufobjekte aufstellen solle.

Da die ferneren Verhandlungen nicht mehr ins Berichtsjahr, sondern ins laufende Jahr fallen, so könnten wir hier abbrechen; wir glauben aber den Wünschen unserer Aktionäre zu entsprechen, wenn wir noch einige weitere Mittheilungen folgen lassen.

Nachdem die bundesräthliche Delegation die Abgeordneten der Komites der Reihe nach zu Verhandlungen nach Bern eingeladen hatte, gaben die meisten der letztern im Laufe des Monats Januar schriftliche Erklärungen an Herrn Bundesrath Welti, Vorstand des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements, ab, die wir hier wörtlich folgen lassen:

I. Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn (26. Januar 1887).

„Auf Ihre Einladung hin geben wir Ihnen untenstehend unter Ratifikationsvorbehalt seitens unserer Gesellschaftsorgane und der betheiligten Landesgegend die allgemeine Umschreibung der Anforderungen, an welchen das Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn festhalten müsste, falls der Bund den Rückkauf der Eisenbahnlinien der Schweizerischen Nordostbahn bewerkstelligen und damit gleichzeitig auch die — reduzirten — Verpflichtungen dieser Gesellschaft bezüglich der sogenannten Moratoriumslinien zu eigener Erfüllung übernehmen würde:

I. Erstellung und Betrieb einer rechtsufrigen Zürichseebahn nach Massgabe der Konzessionsbestimmungen und nach Massgabe des Vertrages zwischen der Nordostbahngesellschaft und dem Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn betreffend den Bau und Betrieb dieser Linie, vom 5./30. Juni 1873, und zwar in der Meinung,

dass der Bau der Strecke Stadelhofen bis Bahnhof Rappersweil mit einer Trajekteinrichtung zwischen der Station Tiefenbrunnen und der Station Wollishofen für die Ermöglichung eines durchgehenden Güterverkehrs sofort nach erfolgtem Rückkauf der Nordostbahn durch den Bund in Angriff genommen und innert noch zu vereinbarender Frist dem Betriebe übergeben werde, und

dass für die Erstellung des Verbindungsstückes Stadelhofen bis Bahnhof Zürich Frist eingeräumt wird bis nach Ablauf von 15 Jahren, vom Zeitpunkt des erfolgten Rückkaufes durch den Bund an gerechnet.

II. Vorbehalten bleibt die Verständigung über spezielle Fragen, wie z. B. Wahl des definitiven Trace der Bahn, Subventionen der Landesgegend etc.

III. Für die Dauer des Provisoriums sollen für den Betrieb der Bahnstrecke Stadelhofen-Rappersweil folgende Grundsätze zur Anwendung kommen:

a) Besorgung des Güterverkehrs zu gleichen Taxen und Bedingungen, wie wenn die Bahn bereits fertig gebaut, und zwar das Verbindungsstück Stadelhofen-Bahnhof nach dem schon genehmigten Trace erstellt wäre, d. h. gemäss den für dieses Trace sich ergebenden Tarifen, ohne Zuschlagstaxe.

Völlige Gleichstellung der rechtsufrigen Stationen mit allen übrigen Stationen der Nordostbahn, speziell mit denjenigen der linksufrigen Zürichseebahn mit Bezug auf Taxen, direkte Tarife mit schweizerischen und ausländischen Stationen, Transportbedingungen etc. etc., namentlich auch bezüglich der Lieferfristen.

b) Mit Bezug auf den Personenverkehr: Organisation eines genügenden und richtigen Tramwaydienstes, sei es eines selbständigen oder eines solchen der Zürcher Tramwaygesellschaft, von der Station Stadelhofen zum Bahnhof Zürich, zur Verbindung mit den korrespondirenden Zügen, bei möglichst geringem Zeitverlust.

c) Gleichstellung des rechten Ufers mit dem linken, soweit dies die Verhältnisse gestatten, namentlich wird verlangt:

Eine genügende Anzahl täglicher Züge, Anschluss an die im Bahnhof ein- und auslaufenden Früh- und Spätzüge;

direkte Gepäckabfertigung nach Bahnhof Zürich und weiter;

Ausgabe von direkten Billeten nach allen bedeutenden Stationen der Schweiz;

Berechnung der Personentaxen nach den effektiven Distanzen.

Wie wir schon in der Besprechung mit Ihnen und den bundesräthlichen Delegirten vom 14. dies erklärten, sollen diese Eröffnungen lediglich den Charakter eventueller Erklärungen haben. Wir halten in erster Linie auch dem Bunde als eventuellem Rückkäufer gegenüber an all den Rechten fest, wie diese sich aus den Verträgen mit der Nordostbahngesellschaft betreffend den Bau und Betrieb einer rechtsufrigen Zürichseebahn ergeben. Dieser Standpunkt soll aber keineswegs unsere Geneigtheit ausschliessen, mit Ihnen die Angelegenheit auch späterhin auf dem Wege der Unterhandlungen weiter zu führen.“

II. Initiativ-Komite für eine Eisenbahn Eglisau-Schaffhausen (29. Januar 1887).

„Die Delegation des Initiativkomite für die nordostbahnliche Moratoriumslinie Eglisau-Schaffhausen, bestehend aus den Herren Regierungsrath Nägeli in Zürich, Nationalrath Scheuchzer in Bülach, Bezirksrath Siegrist in Rafz und Regierungsrath Moser-Ott in Schaffhausen, welche am 20. d. M. zu einer Konferenz mit den Herren Bundesräthen Welti, Ruchonnet und Hammer behufs mündlicher Besprechung über die fragliche Moratoriumslinie eingeladen worden ist, beehrt sich anmit, dem Verlangen, die gestellten Begehren schriftlich einzugeben, in Folgendem nachzukommen:

„Es ist uns von unserm grössern Komite die Instruktion geworden, auf dem Begehren der Ausführung „des mit der Nordostbahn unterm 7. November 1873 abgeschlossenen Vertrages zu beharren. Das Komite „hält dafür, dass die im Moratoriumsvertrage vom 1. Juni 1877 vorgesehene Erstarkung der Nordostbahn „eingetreten, und letztere somit anzuhalten ist, die bezüglichen Verpflichtungen successiv zu erfüllen."

Diese von uns gestellte Forderung ist der bestimmte Ausdruck der uns von unserm grössern Komite ertheilten Instruktion.

Im Übrigen verweisen wir auf unser Expose vom 28. Januar 1886, das wir am 26. April v. J. an Herrn Ingenieur Koller zu Handen der bundesräthlich angeordneten Dreierkommission eingegeben haben."

III. Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen (2. Dezember 1886).

„Der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen, nach Anhörung des Berichtes seiner Abgeordneten, der Herren Regierungspräsident Vogler in Frauenfeld, Dr. Hanhart in Diessenhofen und Bankpräsident Habicht-Oechslin in Schaffhausen, über die am 22. November 1886 im Bundesrathshause in Bern abgehaltene Konferenz mit der bundesräthlichen Delegation, und zwar den Herren Bundesräthen Welti, Ruchonnet und Hammer, betreffend die Moratoriumslinie Etzweilen-Schaffhausen,

in Bestätigung der in genannter Konferenz durch die herwärtigen Abgeordneten an die bundesräthliche Delegation ausgesprochenen Bereitwilligkeit, zur Auslösung der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft von der Bauverpflichtung der Eisenbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen und zur vollständigen Aufhebung der s. Z. abgeschlossenen, heute noch zu Kraft bestehenden Verträge zwischen dem Gründungskomite der genannten Eisenbahnlinie und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft Hand zu bieten,

erklärt hiemit heute schriftlich zu Handen der genannten bundesräthlichen Delegation:

„I.

Wir erklären uns bereit, die Schweizerische Nordostbahngesellschaft von den in den Verträgen vom 13. Januar 1873, 15. Februar 1873, 28. Juni 1873 und 29. Dezember 1874 zwischen dem Gründungskomite Etzweilen-Schaffhausen und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft ausgesprochenen und präzisirten, in den, unter bundesräthlicher Leitung zum Abschlusse eines Baumoratoriums für die Nordostbahngesellschaft am 3. und 4. Mai und 1. Juni 1877 in Bern stattgefundenen Konferenzen zwischen Abgeordneten der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft und Abgeordneten der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen und Vertretern der Regierungen der Kantone Thurgau und Schaffhausen neuerdings bestätigten Bauverpflichtungen vollständig zu entbinden unter folgenden Bedingungen:

1. Sämmtliche erworbenen Rechte und Konzessionen der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen gehen an die, nach Austritt der Nordostbahngesellschaft, verbleibende Eisenbahngesellschaft Etzweilen-(Feuerthalen)-Schaffhausen über.

2. Die Nordostbahngesellschaft überlässt der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen sämmtliche vorhandene, in den Archiven der Nordostbahn liegende oder sonst in ihrem Besitze befindlichen Pläne und Berechnungen sammt Berichten, welche auf den Bau dieser Linie Bezug haben, und zwar unentgeltlich.

3. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft übernimmt sämmtliche bis zum Abschlusse eines Auslösungsvertrages ergangene und ergehende Kosten und Auslagen, die Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Schaffhausen betreffend, wie sie in den Büchern der Nordostbahn zu Lasten der Unternehmung gebucht sind und sowohl an ihre Angestellten, als an das Gründungskomite und den Verwaltungsrath Etzweilen-Schaffhausen verausgabt wurden, auf sich, ohne Rückentschädigung.

4. Der Verwaltungsrath Etzweilen-Schaffhausen übernimmt zu Lasten seiner Unternehmung seine sämmtlichen eigenen, seit dem Tage der letzten Zahlung durch die Nordostbahngesellschaft, ihm erwachsenen Kosten.

5. Die Nordostbahn gewährt der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen die freie Mitbenutzung des Bahnhofes Etzweilen und des vom Mooshölzli-Ecke bis in den Bahnhof Etzweilen führenden, zirka 1,6 Kilometer langen Stückes Bahnlinie des Bahnstückes Stammheim-Etzweilen unentgeltlich und ohne Einkaufstaxe, immerhin aber in der Meinung, dass die durch Einführung der Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen erforderlichen besondern baulichen Auslagen von der letztern Unternehmung zu tragen wären, sowie dieselbe dasjenige Personal, welches speziell in Folge Einführung dieser Linie angestellt werden muss, zu bezahlen hat. Ebenso partizipirt die Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen, vom Tage des Betriebes an, an den Einlagen in den Erneuerungsfond für das Bahnstück Mooshölzli-Ecke bis Mitte Bahnhof Etzweilen und zwar pro rata der aus- und eingehenden Wagenachsen der Nordostbahn und der Eisenbahn Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen. — Nähere Detailvereinbarungen hinsichtlich der Mitbenutzung bleiben vorbehalten, und es wird im Streitfalle der Entscheid dem Bundesrathe anheimgegeben.

6. Die Nordostbahngesellschaft bezahlt an die Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen eine Auslösungssumme von rund einer Million Franken, unter folgenden nähern Bestimmungen:

a) Die Auslösungssumme wird vom Tage des Abschlusses des Vertrages an durch die Nordostbahn ausbezahlt in vier gleichen Raten an den Verwaltungsrath Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen, die erste innerhalb eines Monats, die folgenden drei je nach Verfluss von weitern drei Monaten ohne Zins.

b) Die Auslösungssumme darf nur zum Bau einer normalspurigen Eisenbahn Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen mit Normal- oder Sekundärbetrieb verwendet werden. Dieselbe ist unter Zuzug der Betheiligung der interessirten Landesgegend zunächst zum beförderlichen Bau des Theilstückes Etzweilen-Feuerthalen zu verwenden. Soweit in Folge dieser Mitbetheiligung der Landesgegend die Auskaufssumme nicht volle Verwendung finden sollte, so ist der erübrigte Theil zinstragend anzulegen und speziell für eine künftige Überführung der Linie von Feuerthalen in den Bahnhof Schaffhausen zu verwenden.

c) Der schweizerische Bundesrath überwacht und garantirt die Vollziehung des Auslösungsvertrages und hat das Aufsichtsrecht über die Verwendung der Auslösungssumme.

„II.

Die Ratifikation des Auslösungsvertrages durch die Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen bleibt vorbehalten.

„III.

Diese Erklärung ist gültig sechs Monate lang vom 1. Dezember 1886 an.

Neben dieser, mit der Offerte unserer Abgeordneten, in der Konferenz vom 22. November übereinstimmenden Erklärung macht nun aber der Verwaltungsrath der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen in Folge seiner heutigen Berathung noch folgenden zweiten Vorschlag:

Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft wird von ihren die Eisenbahnlinie Etzweilen-Schaffhausen betreffenden, im Eingange dieses Aktenstückes näher präzisirten Bauverpflichtungen vollständig entbunden, unter folgenden Bedingungen:

1. Die Schweizerische Nordostbahngesellschaft erbaut auf ihre alleinigen Kosten das Bahnstück Etzweilen-Feuerthalen.

2. Dasselbe soll normalspurig, modifizirt für Sekundärbahnbetrieb, aber immerhin so gebaut werden, dass dasselbe den Anforderungen für eventuellen spätern Normal-Transitverkehr Etzweilen-Bahnhof-Schaffhausen in Bezug auf Kurven, Steigungen und Qualität des Unter- und Oberbaues entspricht.

3. Das Trace der Bahn, die Zahl und Anlage der Stationen sollen dem Projekt Gysin entsprechen, die Anlage der Station Feuerthalen dagegen soll dem durch die Nordostbahn seiner Zeit aufgestellten Plan entsprechen und für die spätere Überführung der Bahn in den Bahnhof Schaffhausen bestmöglichst geeignet sein.

4. Die Nordostbahngesellschaft übernimmt den Betrieb wesentlich nach Projekt Gysin auf ihre eigene Rechnung.

5. Die Nordostbahn übernimmt alle aufgelaufenen und noch sich ergebenden, verrechneten und nicht verrechneten Kosten des Verwaltungsrathes Etzweilen-Schaffhausen sowohl als ihre eigenen, die Bahn Etzweilen-Schaffhausen betreffenden.

6. Die nähern Bestimmungen betreffend Bau und Betrieb sind näherer Vereinbarung zwischen dem Verwaltungsrath Etzweilen-Schaffhausen und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorbehalten; — bei Nichtübereinstimmung entscheidet der Bundesrath.

7. Das Bahnstück soll innert der Frist von 18 Monaten von heute an gebaut und dem Betrieb übergeben werden.

8. Die Ratifikation des Auslösungsvertrages durch die Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen wird vorbehalten.

9. Dieser Vorschlag ist gültig sechs Monate lang vom heutigen Tage an."

IV. Komite für eine Eisenbahn Dielsdorf-Niederweningen (27. Januar 1887).

„Ihrer Einladung nachkommend, haben wir Ihnen mitzutheilen, dass wir uns betreffend den Bau einer Eisenbahn von Dielsdorf nach Niederweningen mit der Nordostbahn eventuell gütlich abzufinden und auf weitere vertraglich und konzessionsgemäss festgesetzte Ansprüche zu verzichten geneigt wären, falls die Nordostbahn uns in nächster Zeit eine Sekundärbahn mit Normalspur erstellen und auf eine Gemeindesubvention verzichten würde."

V. Initiativ-Komite für eine Eisenbahn Thalweil-Zug-Goldau (31. Januar 1887).

„Unter Bezugnahme an die am 12. dies mit Ihnen gepflogene Konferenz in Bern bezüglich des Vertrages, den wir am 4. Juli 1872 mit der Nordostbahn für Erbauung der Eisenbahn Thalweil-Zug abgeschlossen haben, beehren wir uns anmit, Ihrem Wunsche gemäss, unsern Standpunkt, den wir mündlich erörtert, auch noch schriftlich klar zu legen.

Da die von uns bewilligte Moratoriumsfrist mit Ende 1885 abgelaufen, so verlangen wir in erster Linie nunmehr die beförderlichste Ausführung des Vertrages durch die Nordostbahn. Um aber unserseits zu beweisen, dass wir bereit sind, der Nordostbahn, trotz ihres bisherigen Bestrebens, sich ihren Vertragsverpflichtungen zu entziehen, die Ausführung der Baute Thalweil-Zug nach Kräften zu erleichtern, erklären wir uns bereit, unsern Auftraggebern Folgendes zu proponiren:

1. Eine nach Zeit und Umfang noch zu vereinbarende Taxerhöhung für den Personen-Lokalverkehr;
2. Eine zu vereinbarende Reduktion der Züge;

3. Acceptirung des Trace via Sihlbrücke mit einer Steigung bis auf 18 ‰ und einem Kostenaufwand von Fr. 6,549,000. — nach Moser (diese Kosten lassen sich heute, ebenfalls nach Moser, auf zirka 5 1/2 Millionen reduziren).

   Wir legen eine Abschrift des Gutachtens von Herrn Ingenieur Moser bei, wonach Thalweil-Sihlbrücke mit 12 ‰ und Sihlbrücke-Zug mit Umgehung des Tunnels mit 18 ‰ erstellt werden können. Ferner fügen wir bei eine Abschrift des Kostenvoranschlages für diese Linie von Robert Moser, betragend Fr. 6,549,000. —, Kapitalzinse und Rollmaterial inbegriffen, datirt 1. Februar 1872. Wie schon bemerkt, wird heute in Folge billigerer Arbeitslöhne diese Rechensumme nach Herrn Moser um 15—20 % zu reduziren sein.

4. Eventuellst eine Mehrleistung aller oder einzelner betheiligten Gegenden, sei es in der Form etwelcher Erhöhung der Subventionen, sei es in der Form einer höhern Zinsvergütung.

Die Nordostbahn hat jederzeit die Schwierigkeit der Geldbeschaffung in den Vordergrund gestellt; mit unserer Offerte fällt dieser Grund dahin, um so mehr, da sie durch die Erbauung Thalweil-Zug vertraglich jährlich zirka Fr. 50,000. — Zins auf den Obligationen des Kantons Zürich auf der Reppischbahn, sowie Fr. 13,400. — Konzessionsgebühr für Zürich-Zug-Luzern erspart.

Daraus ergibt sich, dass der eidgenössische Expertenbericht für unsere Linie nicht mehr zutreffend ist, abgesehen davon, dass er grobe Irrthümer enthält.

In Wirklichkeit betragen:

Kosten Thalweil-Zug	Fr.	5,500,000. —	Cts. per 20 Kilometer
Betriebskosten (Durchschnitt der Nordostbahn) .	„	11,000. —	„ per Kilometer
Betriebseinnahmen nach dem eidgenössischen Expertenbericht	„	29,630. —	„ „ „

während der Expertenbericht aufweist:

Kosten Thalweil-Zug	„	8,778,000. —	„ } 21,7 Kilometer
ferner für ein zweites Geleise Thalweil-Zürich, das vor der Hand nicht nöthig	„	873,000. —	„ } 21,7 Kilometer
Betriebskosten	„	17,325. —	„ per Kilometer
Betriebseinnahmen	„	29,630. —	„ „ „

Es ergibt sich also in Wirklichkeit eine ganz günstige Rechnung für die Linie Thalweil-Zug. Wie die Experten auf eine Betriebsausgabe von Fr. 17,325. — kommen, ist Laien und Fachleuten gleich unbegreiflich, und man möchte fast meinen, dass die Herren Experten die Pläne, Kostenberechnungen und Broschuren der Konkurrenzbahn Biberbrücke-Brunnen besorgt und dabei Thalweil-Zug möglichst in Schatten gestellt haben, ja, da sie selbst zur Beschaffung der Mittel für diese Konkurrenzlinie persönlich nach Paris gereist sind, es darauf abgesehen haben, Thalweil-Zug durch ungeheuerliche Übertreibungen unmöglich zu machen, und ihr Schosskind Biberbrücke-Brunnen damit zu fördern. Jedenfalls darf man unter solchen Verhältnissen mit Ruhe annehmen, dass die Betriebseinnahmen von Fr. 29,630. —, welche die Experten für Thalweil-Zug berechnen, nicht zu hoch gegriffen. — Wenn wir einerseits die strikte Ausführung des Vertrages durch die Nordostbahn bestimmt fordern, so wollen wir anderseits, für den Fall, dass die fünf andern sogenannten Moratoriumsverträge losgekauft werden können, uns nicht absolut weigern, in diesbezügliche Unterhandlungen einzutreten; dabei hat es nicht etwa die Meinung, dass wir in diesem Falle auf den Bau der Linie Thalweil-Zug verzichten, sondern wir erklären ausdrücklich, dass wir nur in einen Loskauf des Vertrages eintreten, wenn uns eine genügende Entschädigung geboten wird, womit wir die Bahn durch eine andere

Gesellschaft ausführen lassen können, und wenn uns genügend schützende Bedingungen zugesichert werden, damit eine Gesellschaft für Thalweil-Zug neben der Nordostbahn bestehen kann. Wir stellen daher für einen allfälligen Loskauf des Vertrages unter Ratifikationsvorbehalt unserer Auftraggeber, folgende Bedingungen:

1. Loskaufssumme Fr. 3,000,000. —, sofort zu bezahlen.
2. Wenn eine der sechs Moratoriumslinien durch die Nordostbahn oder den Bund gebaut wird, so muss auch Thalweil-Zug nach Vertrag durch die Nordostbahn gebaut werden, da wir diese Linie als diejenige betrachten, welche den grössten Interessenkreis hat, und der die Priorität vor allen andern mit Recht zukommt.
3. Die Nordostbahn erkennt gegenüber Thalweil-Zug das Recht der kürzern Linie, d. h. Thalweil-Zug wird in den betreffenden Verband als gleichberechtigt aufgenommen.
4. Die Nordostbahn sichert billigste Benützung der Strecke Thalweil-Zürich und der Bahnhöfe Zug, Thalweil, Zürich und Enge zu, von denen letzterer um so eher bald aus seiner provisorischen Anlage heraustreten dürfte. Ein diesbezüglicher Vertrag wird vorbehalten.
5. Die Nordostbahn erwirbt die Konzession Sihlbrücke-Zug, tritt die ganze Konzession Thalweil-Zug unentgeltlich dem Komite ab und sorgt für eine Verlängerung von fünf Jahren.
6. Die Nordostbahn sichert durchgehende Wagen ab der Gotthardbahn und von Luzern über Thalweil-Zug-Zürich zu.
7. Die Nordostbahn verpflichtet sich, auf Verlangen des Komite den Betrieb der Linie Thalweil-Zug zu Selbstkosten zu übernehmen.

Wir glauben übrigens, dass es im Interesse der Nordostbahn liegt, die Linie Thalweil-Zug selbst zu bauen und zu betreiben; wir sind, wie oben angeführt, bereit, ihr soweit entgegen zu kommen, dass wir für die Beschaffung eines namhaften Theiles des Baukapitals zu $3\,^1/_4\,^0/_0$ für 10 Jahre sorgen und das Bauprogramm so reduziren, dass eine sehr befriedigende Rendite dieser Linie mit Sicherheit erwartet werden darf. Die Frage, ob die Nordostbahn erstarkt sei, kann hier nicht mehr gestellt werden, sondern der Bundesrath wird zum Entscheide kommen müssen, dass diese Linie ohne weitern Aufschub von der Nordostbahn gebaut werden kann und gebaut werden muss. Es wird damit auch der Grundsatz der Gleichberechtigung der Moratorien nicht verletzt, da, soviel uns bekannt, kein anderes Komite der Nordostbahn dieses Entgegenkommen bietet.

In allem Übrigen auf unsere frühern Eingaben Bezug nehmend, gewärtigen wir Ihren Entscheid und benutzen den Anlass, u. s. w."

VI. Regierungsrath des Kantons Aargau (betreffend die Linie Koblenz-Stein).

(1. Februar 1887).

„In Antwort auf Ihre Namens der bundesräthlichen Delegation an uns gerichtete Anfrage vom 27. vor. M. (Nr. 897) beehren wir uns, Ihnen Folgendes mitzutheilen:

Unmittelbar nach der Konferenz betreffend die Linie Koblenz-Stein beauftragten wir die Herren Ingenieur Christen in Waldenburg und Gysin in Zürich zu Abfassung eines Expertengutachtens über Bau und Betrieb einer Strassenbahn von Koblenz nach Stein. Dieses Gutachten liegt gegenwärtig vor und befindet sich bereits in Händen der Gemeinderäthe der bei dieser Linie betheiligten Gemeinden. Wir beabsichtigen nun, mit Delegationen der Gemeinderäthe eine Besprechung zu veranstalten, um zu vernehmen, welche Stellung die betheiligte Landesgegend gegenüber diesem Projekt einnimmt. Die daherige Konferenz ist auf den 12. Februar (nach Laufenburg) angeordnet.

Sobald diese Konferenz stattgefunden haben wird, werden wir alsdann in der Lage sein, Ihnen den von unserm Vertreter in Aussicht gestellten Bericht mit aller Beförderung erstatten zu können."

(15. Februar 1887).

„Wir sind nunmehr in der Lage, Ihnen zu Handen der bundesräthlichen Delegation die Bedingungen mitzutheilen, unter welchen wir in Unterhandlungen über die Erfüllung der Baupflicht der Nordost- und der Centralbahn bezüglich der Linie Koblenz-Stein eintreten können.

Im Einverständniss der betheiligten Landesgegend halten wir grundsätzlich daran fest, dass durch die genannten beiden Eisenbahngesellschaften, eventuell durch den Bund eine normalspurige Strassenbahn nach dem Projekt der Herren Christen und Gysin erstellt und betrieben werde.

Sollte der Bau und Betrieb dieser Bahn weder von den Bahngesellschaften noch vom Bund übernommen werden wollen, so müssten wir eine Abfindungssumme verlangen, die gross genug wäre, damit aus derselben einerseits die Bahn erbaut und anderseits das muthmassliche jährliche Betriebsdefizit gedeckt werden könnte.

Nach dem Gutachten der Herren Christen und Gysin wäre diese Abfindungssumme folgendermassen zu berechnen:

Der Bau der Bahn ist veranschlagt zu . .	Fr. 2,330,000. — Cts.
Das muthmassliche jährliche Betriebsdefizit beträgt Fr. 42,000. — Cts., zu 4 % berechnet, ist hiefür ein Kapitalwerth einzusetzen von . . .	„ 1,050,000. — „
Total . .	Fr. 3,380,000. — Cts.

Demgemäss proponiren wir Ihnen als Grundlage für die weitern Verhandlungen:

in erster Linie:

Bau und Betrieb einer normalspurigen Strassenbahn durch die Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn, eventuell durch den Bund;

in zweiter Linie:

Leistung einer Abfindungssumme von Fr. 3,380,000. — Cts.

Für den definitiven Abschluss eines Vertrages behalten wir uns die Ratifikation des Aargauischen Grossen Rathes vor.

Wir hoffen, dass das in dieser Proposition liegende bedeutende Entgegenkommen unsererseits die Verhandlungen fördern und zu einem guten Abschluss bringen werde.

Sollte eine gütliche Vereinbarung auf dieser Grundlage nicht zu Stande kommen, so müssten wir uns unsere vertragsmässigen Rechte gegenüber den beiden Bahngesellschaften im vollen Umfang vorbehalten."

Diese Erklärungen wurden uns sofort mitgetheilt, gleichzeitig mit der Einladung zu einer zweiten Konferenz, welche am 12. Februar 1887 stattfand, an welcher die Herren Bundesräthe Welti, Hammer und Ruchonnet Theil nahmen, und die Eingaben der Komites nach einander besprochen wurden. Die Delegation der Nordostbahn wurde ebenfalls zu schriftlicher Beantwortung derselben aufgefordert, und es wurde diese Antwort von der Direktion in Verbindung mit der verwaltungsräthlichen Kommission in folgendem Wortlaute beschlossen und unterm 21. März 1887 an Herrn Bundesrath Welti zu Handen der dortseitigen Delegation abgesandt:

„In der Konferenz der Delegirten des hohen Bundesrathes mit denjenigen der Nordostbahn, die unterm 12. v. M. in Bern abgehalten worden ist, haben die Begehren vorgelegen, welche auf Ihren Wunsch von den Vertretern

der sogenannten Moratoriumslinien mit Bezug auf den Bau der letztern und beziehungsweise auf die Ablösung der daherigen Bauverpflichtungen eingereicht worden waren. Es stand damals einzig noch die Erklärung der hohen Regierung des Kantons Aargau als Vertreterin der Linie Koblenz-Stein aus, welche Erklärung seither nun ebenfalls eingegangen ist.

Die Delegation der Nordostbahn hat sich bei der Konferenz ausser Stand erklärt, auf diese Willenskundgebungen sofort mit bestimmten Gegenvorschlägen zu antworten, und sie ist daher von Ihnen eingeladen worden, sich auf dieselben schriftlich vernehmen zu lassen.

Nachdem die Direktion der Nordostbahn sich inzwischen wegen der Linie Koblenz-Stein auch mit dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn ins Einvernehmen gesetzt hat, sind wir nunmehr im Falle, auf die erwähnten Begehren die nachstehenden Erklärungen abzugeben, beziehungsweise die nachfolgenden Gegenbemerkungen zu machen.

Bei Aufstellung der letztern haben wir geglaubt, uns nicht darauf beschränken zu sollen, Vergleichsvorschläge bloss für den Fall der Erwerbung des Nordostbahnnetzes durch den Bund einzureichen; es schien uns vielmehr geboten, unsere Propositionen auch für den Fall zu machen, dass der Rückkauf der Bahn aus welchem Grund immer nicht zu Stande kommen sollte. Zu diesem unserm Vorgehen sind wir durch folgende Erwägungen veranlasst worden:

Nach den uns von der bundesräthlichen Delegation in der Konferenz vom 13. November vor. J. gemachten Eröffnungen hat der Bundesrath aus dem Grunde geglaubt, den Rückkauf der Nordostbahn mit der Regelung der Moratoriumsangelegenheit in Verbindung bringen zu sollen, weil er der Ansicht ist, dass es nur auf diesem Wege möglich sein werde, eine den Rücksichten allseitiger Billigkeit thunlichst entsprechende Wahrung der widerstreitenden Interessen zu finden. So sehr wir nun auch den daherigen Bestrebungen des Bundesrathes unsere dankbare Anerkennung zollen, so dürfen wir doch auch nie ausser Acht lassen, dass eine baldige definitive Regelung der Moratoriumsangelegenheit allseitig dringendst gewünscht wird, dass aber zum Schaden aller Betheiligten viel kostbare Zeit verloren gehen würde, wenn die Verhandlungen vorläufig einzig auf der vom Bundesrathe in Vorschlag gebrachten Basis weiter gepflogen werden, aber schliesslich zu keinem befriedigenden Resultate führen sollten. Nach einem solchen Misserfolge würde wohl auch ein Versuch, eine gütliche Verständigung auf anderer Grundlage anzubahnen, mit vermehrten Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Dem Wunsch aber, dem eventuellen schiedsrichterlichen Entscheide vorgängig, kein Mittel unversucht zu lassen, das eine friedliche Austragung der Angelegenheit zu ermöglichen geeignet erscheint, können wir nicht entsagen. Wir wollen Ihnen auch nicht verhehlen, dass wir nach der bisherigen Haltung der Vertreter der Moratoriumslinien uns des Eindruckes nicht erwehren können, es werde der vom Bundesrathe in Aussicht genommene Rückkauf der Nordostbahn wohl kaum vermögen, eine Verständigung mit den Landesgegenden über eine Ablösung der Bauverpflichtungen zu bewirken, damit aber der Rückkauf selber vielleicht ernstlich in Frage gestellt sein.

Bei der Formulirung unserer nachfolgenden Erklärungen haben wir uns von dem ernsten Bestreben leiten lassen, sowohl hinsichtlich des Umfanges der von der Nordostbahn zu übernehmenden Leistungen, als in Bezug auf Masshalten in unsern Ansprüchen auf Entgegenkommen Seitens der Landesgegenden so weit als nur möglich zu gehen.

Wir fügen bei, dass wir für alle unsere Erklärungen, durch welche auf die Nordostbahn und beziehungsweise Schweizerische Centralbahn Verpflichtungen übernommen werden oder auf Rechte derselben Verzicht geleistet wird, jetzt und im Verlaufe späterer Verhandlungen und ohne dass dies jeweils ausdrücklich wiederholt wird, stets die Genehmigung des Verwaltungsrathes und der Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn und beziehungsweise der Schweizerischen Centralbahn vorbehalten.

Des Fernern betonen wir, dass die Verwaltung der Nordostbahn sich durch die Betheiligung an den im Gange befindlichen Verhandlungen keineswegs des Rechtes begeben will, die Frage, ob und inwieweit rechtlich gültige und gerichtlich klagbare Verpflichtungen der Nordostbahn vorliegen, dem gerichtlichen Entscheide zu unterstellen,

sofern und soweit eine Verständigung mit den Betheiligten nicht möglich werden sollte, und der Nordostbahn in Folge dessen Leistungen zugemuthet werden wollten, welche dieselbe als zu unbillig und zu drückend erachten müsste.

Dies vorausgeschickt, gehen wir nun zu den sachlichen Erklärungen über.

Was zunächst die auszusetzenden Abfindungssummen anbelangt, so nehmen wir davon Umgang, denjenigen Komites gegenüber, welche bereits grundsätzlich abgelehnt haben, auf Verhandlungen über Ablösung der Bauverpflichtung einzutreten, bezügliche spezielle Anerbietungen zu machen. Wir könnten uns ohnehin nicht entschliessen, in unsern Abfindungsofferten erheblich weiter zu gehen, als es bereits geschehen ist, zum Theil aus dem Grunde, weil wir die gemachten Offerten überhaupt für angemessen erachten, zum Theil desshalb, weil der Nachtheil, welcher der Nordostbahn aus dem Bau einzelner Moratoriumslinien droht, vorwiegend im Einnahmenausfall auf ihren andern Linien zu suchen ist, dieser Nachtheil aber auch dann bestehen bliebe, wenn die betreffenden Linien von anderer Seite gebaut würden. Gerade durch die Aussetzung grosser Abfindungsbeträge würde aber der Bau dieser Konkurrenzlinien nicht verhindert, sondern gegentheils gefördert werden. Dieses Bedenken besteht nun allerdings im Falle des Rückkaufes des ganzen Nordostbahnnetzes durch den Bund nicht, und wir erklären uns daher bereit, dem Bundesrathe für diesen Fall eine Gesammtsumme von 4 Millionen Franken zu gutfindender Verwendung für unsere Mitkontrahenten zur Verfügung zu stellen, soferne damit die Nordostbahn von allen ihren Verpflichtungen bezüglich der zurückgestellten Linien liberirt werden kann. Nicht inbegriffen in der genannten Summe wäre der noch festzustellende Beitrag der Schweizerischen Centralbahn für Ablösung ihrer Verpflichtungen bezüglich der Linie Koblenz-Stein. Hinsichtlich der Abfindungssummen, welche die Nordostbahngesellschaft auch im Falle ihres Fortbestandes an diejenigen Komites, die wenigstens die Möglichkeit einer Ablösung noch offen lassen, zu leisten geneigt ist, verweisen wir auf die speziellen Erklärungen bei den einzelnen Linien.

Als selbstverständlich nehmen wir an, dass die Abfindungssummen gemäss der Vereinbarung mit dem Bundesrathe vom 8. April 1885 in die Aktiven der Bilanz, Ziffer V (zu amortisirende Verwendungen) eingestellt werden können.

Soweit eine Ablösung der Baupflicht nicht sollte erzielt werden können, erklärt sich die Nordostbahn bereit, die betreffenden Linien successiv innerhalb 12 Jahren vom Perfektwerden der Verständigung an zu erstellen, sofern die Bauverträge und respektiven Konzessionen die unten näher anzugebenden Modifikationen erhalten und in der Meinung, dass, wenn über die Reihenfolge des Baues eine allseitige Verständigung nicht möglich sein sollte, es Sache des Bundesrathes als bestellten Schiedsrichters wäre, diese Reihenfolge zu bestimmen, wobei aber immerhin darauf Bedacht genommen werden müsste, die der Nordostbahn aus dem Bau und Betrieb erwachsenden Lasten auf die Gesammtbaufrist thunlichst gleichmässig und in billiger Weise zu vertheilen. Hinsichtlich der eventuellen Baufrist für die Linie Thalweil-Zug wird auf den speziellen Vorbehalt bei Besprechung dieser Linie verwiesen.

Für den Fall, dass sich der Ausführung der Bauten zeitweise ausserordentliche Schwierigkeiten entgegenstellen sollten, z. B. in Folge Ausbruch eines Krieges oder einer längere Zeit andauernden Geldkrisis, müsste dem Bundesrathe das Recht vorbehalten bleiben, auf Verlangen der Nordostbahn die Baufrist entsprechend zu verlängern.

Die speziellen Erklärungen, die wir für die einzelnen Linien abzugeben im Falle sind, sind folgende:

„I. Rechtsufrige Zürichseebahn.

Nächst der Linie Thalweil-Zug ist die rechtsufrige Zürichseebahn diejenige Moratoriumslinie, durch deren Bau und Betrieb die Nordostbahn am schwersten belastet würde. Es müssen darum mit Bezug auf dieses Projekt erheblich weitergehende Zugeständnisse beansprucht werden, als solche vom Komite gemacht werden wollen. Wir stellen den Begehren des letztern folgende Vorschläge entgegen:

1. Die Nordostbahn erklärt sich zur Bauausführung im Sinne der allgemeinen Bemerkungen im Eingange des Schreibens und unter folgenden speziellen Bedingungen und Vorbehalten bereit:

a) Der Bau ist unter bleibender Entbindung der Nordostbahn von der Verpflichtung zur Fortsetzung der Linie bis in den Bahnhof Zürich auf die Strecke Rapperswyl-Stadelhofen zu beschränken, wobei die Wahl des Trace, speziell auch eines der obern Projekte, mit etwaigen von der Nordostbahn für nothwendig erachteten Modifikationen, der letztern anheimgestellt bleibt. Stationen sollen angelegt werden in Stadelhofen (ausschliesslich für Personen, Gepäck und landwirthschaftliche Traglasten), in Riesbach (beim Tiefenbrunnen), Zollikon (Haltstelle), Küsnacht, Erlenbach, Herrliberg, Meilen, Ütikon, Männedorf, Ötikon (Stäfa), Ürikon und Feldbach.

b) Für den durchgehenden Güterverkehr ist zwischen den Stationen Riesbach (Tiefenbrunnen) und Wollishofen eine Trajektverbindung zu erstellen und gleichzeitig mit Eröffnung der Bahn dem Betriebe zu übergeben.

c) Zur Beförderung der Personen sollen während des Sommers in jeder Richtung täglich mindestens sechs, während des Winters mindestens fünf Bahnzüge zur Ausführung gebracht werden. Eine Verpflichtung zum Anhalten auf sämmtlichen Stationen besteht jedoch nur für die in der Zürcherischen Konzession vom 17. Juni 1871 festgesetzte Zahl von je 4 Zügen.

d) In dem durch die Trajektverbindung (litt. *b*) zu vermittelnden Verkehr sind für die Berechnung der Taxen von und nach dem Bahnhofe Zürich die effektiven Distanzen des dem Gutachten der Herren Koller, Buri und Grandjean vom 10. August 1886 zu Grunde gelegten Trace der Strecke Bahnhof Zürich-Stadelhofen-Tiefenbrunnen massgebend.

e) Seitens der Landesgegend ist der Nordostbahn ein Darleihen von 5 Millionen Franken, einschliesslich des Staatsbeitrages, zu beschaffen, das während der Bauperiode zu 4 %, vom Tage der Betriebseröffnung an dagegen während 15 Jahren zu durchschnittlich 2 % zu verzinsen ist.

f) Die Erstellung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen ist Sache der betreffenden Gemeinden.

g) Die Bestimmungen unter *a*, *b*, *c* und *d* sollen der Konzession einverleibt, d. h. es soll diese entsprechend modifizirt werden. Privatrechtlichen Charakter erhalten nur die Bestimmungen unter *e* und *f*.

h) Alle weiter gehenden Begehren des Komite für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn, wie solche in dem Schreiben desselben an den Vorstand des Eisenbahndepartements vom 26. Januar d. J. enthalten sind, werden in dem Sinne abgelehnt, dass lediglich auf die Bestimmungen der Konzession und auf die gesetzlichen Vorschriften verwiesen wird.

i) Das Komite verzichtet auf weitere Geltendmachung der zu seinen Gunsten lautenden gerichtlichen Urtheile betreffend die Ausrichtung von Dividenden an die Inhaber der Prioritätsaktien und anerkennt auch für die Folge das Recht der Nordostbahn, die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom hohen Bundesrathe genehmigten und eventuell auf Klage des letztern vom Bundesgerichte festgestellten Bilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

2. Hinsichtlich einer eventuell an Stelle der Bauausführung tretenden Abfindungssumme verweisen wir auf das im Eingange (Seite 17) Gesagte.

„II. Linie Eglisau - Schaffhausen.

Wir haben der Erklärung des Initiativkomite für diese Linie mit Bedauern entnommen, dass dasselbe jede Konzession und jedes Entgegenkommen ablehnt und einfach auf dem Vertrage von 1873 beharren will. Obgleich wir einer solchen Erklärung gegenüber ebenfalls einfach auf den Schiedsspruch des Bundesrathes abstellen könnten,

wollen wir doch, um die vermittelnde Stellung der hohen Behörde nicht zu erschweren, der genannten Erklärung folgende Anerbieten gegenüberstellen:

1. Die Nordostbahn ist zur Bauausführung im Sinne der im Eingange dieses Schreibens enthaltenen allgemeinen Bemerkungen und unter folgenden speziellen Bedingungen und Vorbehalten einverstanden:

a) Für die Rheinbrücke bei Eglisau ist von den zuständigen Behörden ein den Taxberechnungen zu Grunde zu legender Distanzzuschlag von 4 Kilometern zu bewilligen.

b) Das Subventionsdarleihen soll um den gesetzlichen Staatsbeitrag des Kantons Zürich erhöht werden. Dasselbe ist während der Bauzeit zu 4 % per Jahr, vom Tage der Betriebseröffnung an dagegen während 15 Jahren zu durchschnittlich 2 % per Jahr zu verzinsen.

c) Die Erstellung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen ist Sache der betreffenden Gemeinden.

d) Das Komite verzichtet auf fernere Geltendmachung des zu seinen Gunsten gefällten gerichtlichen Urtheiles betreffend Ausrichtung einer Dividende an die Prioritätsaktien für das Jahr 1880 und anerkennt auch für die weitern verflossenen Jahre und für die Folge das Recht der Nordostbahn, die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom Bundesrathe genehmigten oder auf Klage des letztern vom Bundesgerichte festgestellten Bilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

2. Hinsichtlich einer eventuell an Stelle der Bauausführung tretenden Abfindungssumme verweisen wir auf das im Eingange (Seite 17) Gesagte.

„III. Linie Etzweilen-Schaffhausen.

Zu der Erklärung des Verwaltungsrathes dieser Linie haben wir zunächst zu bemerken, dass wir von den unter Ziffer I derselben zitirten Verträgen nicht alle als perfekt geworden anerkennen können.

Im Übrigen entnehmen wir der Erklärung gerne die Geneigtheit des Verwaltungsrathes, die Nordostbahn ihrer Bauverpflichtungen gänzlich zu entbinden, können aber in der unter Ziffer I. 6 geforderten Auslösungssumme von einer Million Franken eine angemessene Konzession nicht erblicken. Auch auf die eventuelle (zweite) Proposition des Verwaltungsrathes können wir nicht eintreten.

Bei dieser Linie müssen wir überhaupt darauf aufmerksam machen, dass die bestehenden Vereinbarungen in einem für die Nordostbahn ganz wesentlichen Theile ohne Schuld der letztern nicht mehr vollzogen werden können und daher in ihrer Totalität hinfällig geworden sind. Es ist nämlich der Nordostbahn vertraglich eine Vertretung in den Gesellschaftsorganen zugesichert, die Bezeichnung einer solchen nun aber durch das inzwischen erlassene Bundesgesetz über das Obligationenrecht verunmöglicht worden, indem gemäss Art. 664 desselben die Wahl der Verwaltung zu den ausschliesslichen Befugnissen der Generalversammlung der Aktionäre gehört.

Gleichwohl sind wir, um auch hier in loyalster Weise unser Entgegenkommen zu zeigen, bereit, eine Abfindungssumme von Fr. 500,000 auszurichten unter folgenden nähern Bestimmungen:

a) Wir acceptiren die vom Verwaltungsrathe der Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen unter Ziffer I, 1—4 und litt. *a*, *b* und *c* von Ziffer 6 seiner Eingabe formulirten Bedingungen.

b) Die Nordostbahn gewährt der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen die Mitbenutzung des Bahnhofes Etzweilen und eines zirka 1,6 Kilometer langen in diesen Bahnhof führenden Stückes Bahnlinie der Strecke Stammheim-Etzweilen ohne Einkauf, in der Meinung jedoch, dass die durch Einführung der Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen nothwendig werdenden besondern Bauausgaben von der letztern Unternehmung zu tragen wären, namentlich auch die Kosten der Erstellung eines zweites Geleises auf vorerwähntem Bahnstücke, falls ein solches nothwendig werden sollte.

c) Für Benutzung des erwähnten Bahnstückes partizipirt die Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen an den Bewachungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten desselben nach Massgabe der darüber geführten Lokomotiv- und Wagenachsen.

d) Ebenso partizipirt die Linie Etzweilen-Feuerthalen-Schaffhausen an der Verzinsung der Station Etzweilen, sowie an den Kosten des Betriebes, der Bewachung, des Unterhaltes und der Erneuerung desselben pro rata ihrer ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen.

e) Der Verwaltungsrath der Unternehmung Etzweilen-Schaffhausen verzichtet auf fernere Geltendmachung des zu seinen Gunsten gefällten gerichtlichen Urtheiles betreffend Ausrichtung von Dividenden an die Prioritätsaktien und anerkennt auch für die Folge das Recht der Nordostbahn, die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom Bundesrathe genehmigten oder auf Klage des letztern vom Bundesgerichte festgestellten Bilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

„IV. Linie Dielsdorf-Niederweningen.

In der Erklärung dieses Komite können wir ebenfalls eine angemessene Konzession nicht erblicken. Der Begriff einer Sekundärbahn ist beim Mangel aller diesfälligen gesetzlichen Bestimmungen ein ganz unsicherer, und es könnte desswegen nicht auf die Gemeindesubvention verzichtet werden. Das Komite hat uns erklärt, dass es durch keinen Moratoriumsvertrag gebunden sei, und gerichtliche Schritte in Aussicht gestellt, die wir gewärtigen müssen.

Unsere im Eingange dieses Schreibens abgegebenen allgemeinen Erklärungen gelten gleichwohl auch für diese Linie, mit folgenden speziellen Vorbehalten:

a) Die Landesgegend hat der Nordostbahn ein Darleihen von Fr. 157,000 zu beschaffen, das während der Bauzeit zu 4 % per Jahr zu verzinsen ist, von der Betriebseröffnung an dagegen 20 Jahre lang unverzinslich sein soll; eventuell bleibt hinsichtlich der Subvention die Erklärung der Nordostbahn vom 2. August 1872 massgebend.

b) Die Erstellung der Zufahrten zu den Stationen ist ausschliesslich Sache der betreffenden Gemeinden.

c) Das Komite anerkennt das Recht der Nordostbahn, die bereits beschlossenen Dividenden auszurichten und auch in der Folge die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom Bundesrathe genehmigten, eventuell auf Klage des letztern durch das Bundesgericht festgestellten Jahresbilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

Selbstverständlich würde mit dem Momente der angedrohten Klageinleitung unsere Offerte hinfällig.

„V. Linie Thalweil-Zug.

Vor Allem aus bestreiten wir dem sich der Nordostbahn jetzt gegenüberstellenden Initiativ-Komite für Thalweil-Zug-Goldau die Sachlegitimation. Den Vertrag betreffend Ausführung der linksufrigen Zürichseebahn nebst der Abzweigung von Thalweil nach Zug hat die Nordostbahn seiner Zeit mit dem Central-Komite für Begründung einer linkseitigen Zürichseebahn abgeschlossen, und wir können nicht zugeben, dass sich nun ein ganz anderes Komite an die Stelle jenes Mitkontrahenten setze.

Sodann ist mit Bezug auf diese Linie zu bemerken, dass der zitirte Vertrag zum weitaus grössten Theile längst erfüllt ist, und die Baukosten für die erstellte Linie einen Betrag erreicht haben, wie er für dieselbe und für die Abzweigung von Thalweil nach Zug zusammen in Aussicht genommen war.

Endlich ist darauf aufmerksam zu machen, dass für die Strecke von der Zürich-Zuger'schen Kantonsgrenze bis Zug noch keine Konzession besteht, und daher erst noch zu gewärtigen wäre, ob eine solche von den zuständigen Behörden überhaupt ertheilt werden wird.

Dennoch wollen wir uns zu Handen desjenigen Komite, das in Sachen legitimirt ist, zu folgenden Propositionen herbeilassen:

1. Die Nordostbahn bezahlt dem Komite eine Abfindungssumme von Fr. 600,000, fällig ein Jahr nach Acceptation der Offerte.

2. Eventuell erklärt sich die Nordostbahn unter den Eingangs aufgeführten allgemeinen und den nachfolgenden speziellen Bedingungen und Vorbehalten bereit, den Bau und Betrieb der Linie zu übernehmen:

a) Die Wahl des Trace bleibt innerhalb der Bestimmungen von Art. 1, Ziffer 2 des Vertrages vom 4. Juli 1872 der Nordostbahn überlassen.

b) Die Linie ist unter allen Umständen nicht früher als ein Jahr nach Eröffnung der Linie Zug-Goldau dem Betriebe zu übergeben (Art. 5 des zitirten Vertrages).

c) Für die Taxberechnung auf den Strecken mit über 12 ‰ Steigung und auf den Tunnelstrecken ist von den zuständigen Behörden ein Distanzzuschlag von 50 % zu gewähren.

d) Seitens der Landesgegend ist der Nordostbahn ein Darleihen von 2 Millionen Franken, einschliesslich des Staatsbeitrages zu beschaffen, das während der Bauperiode zu 4 %, vom Tage der Betriebseröffnung an dagegen während 15 Jahren zu durchschnittlich 2 % zu verzinsen ist.

e) Das Komite anerkennt das Recht der Nordostbahn, die bereits beschlossenen Dividenden auszurichten und auch in der Folge die Reinerträge der Unternehmung, wie solche jeweilen durch die vom Bundesrathe genehmigten, eventuell auf Klage des letztern durch das Bundesgericht festgestellten Jahresbilanzen nachgewiesen werden, nach Gutfinden zu verwenden.

„VI. Linie Koblenz-Stein.

Zu unserm Bedauern sind wir heute noch nicht in der Lage, zu dem Vorschlage der hohen Regierung des Kantons Aargau betreffend Bau einer normalspurigen Strassenbahn bestimmte Stellung zu nehmen. Die von den Herren Christen und Gysin in ihrem Gutachten vom 26. Dezember 1886 aufgestellten Berechnungen sind nach der eigenen Angabe der Experten nur eine mehr oder minder oberflächliche Schätzung auf Grund einer Terrainbesichtigung und an der Hand einer Siegfried-Karte im Massstabe von 1 : 25,000, weil für ein eingehenderes Tracestudium die verfügbare Zeit nicht ausreichte. Unter diesen Umständen haben es die Verwaltungen der Schweizerischen Centralbahn und der Nordostbahn für durchaus nothwendig erachtet, den Befund der Experten noch einer nähern Prüfung durch den Oberingenieur der Nordostbahn zu unterstellen. Die bezüglichen Aufträge sind bereits ertheilt, und wir werden nicht ermangeln, Ihnen sofort nach Eingang des Berichtes weitere Eröffnungen zu machen.

Wir glauben, dass kein billig Denkender uns das Zeugniss versagen werde, dass in unsern vorstehenden Erklärungen die Bereitwilligkeit dokumentirt sei, für die an den Moratoriumslinien interessirten Landesgegenden Opfer zu bringen, die auf eine lange Reihe von Jahren hinaus, wenn nicht für immer, schwer auf der Nordostbahn lasten werden. Wir müssen darum aber auch jetzt schon die bestimmte Erklärung abgeben, dass die Nordostbahn nicht in der Lage wäre, bei den folgenden Verhandlungen Zugeständnisse zu machen, die in irgend welcher Richtung erheblich weiter gehen würden, es wäre denn, dass ihr dafür in irgend einer Form ausreichende Kompensationen gewährt werden könnten.

Im Übrigen enthalten unsere Offerten mehrfach nur die Grundzüge für eine Verständigung, und muss eine präzisere und detaillirte Regelung der Angelegenheit den fernern Verhandlungen vorbehalten bleiben.

Indem wir nunmehr Ihren weiteren Eröffnungen entgegensehen, benutzen wir diesen Anlass, Sie, hochgeachteter Herr Bundesrath, unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Zürich, den 21. März 1887.

Im Namen der Delegirten der Schweizerischen Nordostbahn:

Studer."

Ueber die weitere Behandlung der Angelegenheit sind wir zur Zeit, da wir unseren Bericht schliessen müssen, nicht im Stande Mittheilungen zu machen.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Im Berichtsjahre hat sich die schon im letztjährigen Geschäftsbericht angekündigte Verschmelzung der Konferenz der Reformtarifbahnen mit der allgemeinen schweizerischen Eisenbahnkonferenz vollzogen, nachdem die Westschweizerischen Bahnen auf den 1. März 1886 ihren neuen internen, auf dem Reformsystem beruhenden Gütertarif in Kraft gesetzt, und damit das genannte System für alle Konferenzverwaltungen Geltung erlangt hatte. Demzufolge werden wir unsere Mittheilungen über Gütertarifangelegenheiten, welche die Gesammtheit der schweizerischen Bahnen betreffen und Bedeutung genug haben, um in unsern Berichten erwähnt zu werden, von jetzt an wieder mit den übrigen Mittheilungen betreffend die Thätigkeit der Eisenbahnkonferenz vereinigen.

In dieser Hinsicht ist zunächst die Niedersetzung einer Kommission für Angelegenheiten des Gütertarifwesens zu erwähnen, welche auf Anregung der Konferenz der Reformtarifbahnen von der Eisenbahnkonferenz beschlossen wurde. Diese Kommission hat alle Fragen betreffend die Anwendung, Abänderung oder Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vorzuberathen, darüber bestimmte Anträge zu formuliren und (soweit nöthig) die Vollziehung der einschlägigen Konferenzbeschlüsse zu besorgen. Hiemit wird bezweckt, der Weiterbehandlung des Gütertarifwesens die wünschbare Sorgfalt und Stetigkeit zu sichern, sowie auch einer nachtheiligen Verzögerung bei Erledigung der zur Erörterung gelangenden Fragen nach Möglichkeit vorzubeugen, ohne die allgemeine Konferenz in allzu starkem Masse hiefür in Anspruch zu nehmen. In die Kommission ordnet jede Verwaltung einen Vertreter ab; dieselbe hat einen ständigen Sekretär, während ihr Präsidium der jeweiligen, alljährlich wechselnden Präsidialverwaltung der Konferenz zukommt.

Hinsichtlich der Art, wie Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften und der zugehörigen Güterklassifikation in Ausführung zu bringen seien, hatte noch die Konferenz der Reformtarifbahnen Erörterungen mit dem Eisenbahndepartement, die wir ihrer prinzipiellen Bedeutung wegen etwas eingehender erwähnen zu sollen glauben. Noch im Vorjahre nämlich, nach Vorlage der von den Reformtarifbahnen auf den 1. April 1885 beschlossenen Neuausgabe der genannten Tarifvorschriften, welche namentlich bezweckte, dem Verkehr im Anschluss an entsprechende Änderungen der deutschen Tarifvorschriften eine grössere Zahl von Vortheilen zum Theil sehr wesentlicher Art zuzuwenden, eröffnete das Departement uns als Präsidialverwaltung der Reformtarifbahnen mit Schreiben vom 30. März 1885, dass es künftig Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften nur nach vorausgegangener Vorlage eines Entwurfs zulassen und den Bahnen mit Rücksicht auf die Art und Weise des Zustandekommens der Reformtarife das Recht, einseitig Änderungen an denselben vorzunehmen, nicht zugestehen könne. In einer vorläufigen Antwort bemerkten wir, unter Hinweis auf die den Bahnen nach Konzessionen und Gesetz hinsichtlich Bildung ihrer Tarife zukommende Rechtsstellung, dass wir diese Eröffnung der Konferenz der Reformtarifbahnen vorlegen werden und es als der Sache förderlich ansehen würden, wenn das Departement uns Aufschluss darüber geben wollte, in welcher Richtung es die verlangten bezüglichen Vorlagen einer Prüfung unterstellen zu sollen glaube. „Ihre Äusserung (fügten wir bei) legt nämlich die Vermuthung nahe, dass Sie die freie Verfügung über Zulassung oder Nichtzulassung der von den Reformtarifbahnen beschlossenen Änderungen glauben beanspruchen zu sollen, und dass Sie sich hiebei insbesondere als verpflichtet erachten, Änderungen, welche nach irgendwelcher Richtung Tariferhöhungen mit sich zu bringen scheinen, entgegenzutreten, selbst wenn letztere durch gleichzeitige Ermässigungen