Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **6 (1858)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ludwigshafen und Lindau nach Gottlieben und Romanshorn und von letzterem Orte nach verschiedenen Thurgauischen Eisenbahnstationen, sowie über die Lagerung der Salzvorräthe in Romanshorn und auf den Zwischenstationen abgeschlossen worden. Der Vertrag bringt Thurgau den Vortheil einer Frachtermäßigung, während er hinwieder der Nordostbahn Transporte zuführt, die ihr bisanhin entgangen sind.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Es liegt uns in diesem Abschnitte vorerst ob, über die weitere Vollziehung des Vertrages, welcher am 26. August 1857 zwischen der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung und der Nordostbahn-Gesellschaft betreffend Herstellung der Verbindungsbahn zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn von Turgi bis Waldshut abgeschlossen worden ist, Bericht zu erstatten. Wir haben schon in unserm letztjährigen Geschäftsberichte zur Kenntniß bringen können, daß wir den Vertrag sowohl dem Bundesrathe als der Regierung von Aargau vorgelegt haben, daß uns von Seite des Bundesrathes die Erwiederung, „er habe, da fraglicher Vertrag nichts den Interessen der Eidgenossenschaft Zuwider„laufendes enthalte, gegen die Ausführung desselben nichts einzuwenden und er beschränke sich somit darauf, „von dem Vertrage Vormerkung zu nehmen," und hinwieder von Seite der Regierung von Aargau die Rückantwort, sie habe „auch von dem Standpunkte der kantonalen Interessen aus gegen den Vertrag nichts „einzuwenden", zu Theil ward, und daß dann auf Grundlage dieser Erklärungen die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu dem Vertrage statt gefunden habe. War der Vertrag in Folge dessen in jeder Beziehung rechtsbeständig geworden, so mußte es uns nicht wenig befremden, von dem Bundesrathe die Mittheilung zu erhalten, daß der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen und das Gründungskomite für die untere Glattthalbahn in Bülach mit dem Gesuche an ihn gelangt seien, er wolle jenem Vertrage die Ratifikation verweigern, weil derselbe eine Bestimmung enthalte, nach welcher andere Linien von der direkten Verbindung mit Baden ausgeschlossen seien. Vom Bundesrathe um unsere Vernehmlassung in Sachen angegangen, glaubten wir uns über die Unrichtigkeit der erhobenen Einwendung nicht verbreiten, sondern ausschließlich nachweisen zu sollen, daß ein Eintreten auf das Gesuch schon mit Rücksicht darauf, daß diese Angelegenheit zu gänzlicher Erledigung gediehen sei, als durchaus unstatthaft erscheine. Die Erwiederung des Bundesrathes an die Reklamanten ging dahin, „der fragliche „Vertrag sei ihm seiner Zeit vorgelegt worden und er habe nach Prüfung desselben ohne Ratifikationsförm„lichkeiten einfach erklärt, daß er gegen die Ausführung der Uebereinkunft keine Einwendung zu machen habe, „da sie nichts den Interessen der Eidgenossenschaft Zuwiderlaufendes enthalte; bei dieser Sachlage könne er „daher nicht einem Gesuche Folge geben, welches dahin gehe, dem Vertrage die Ratifikation gar nicht oder „nur unter gewissen Bedingungen zu ertheilen; übrigens sei durch den Beschluß des Bundesrathes „der Ausführung des Staatsvertrages mit Baden v. J. 1852 und der Kompetenz der Eidgenössischen „Behörden in keiner Weise vorgegriffen und sollten später wirkliche Konfliktfälle eintreten, so hätten alsdann „die zuständigen Behörden das Maaßgebende zu verfügen." Da der Bundesrath uns von dem Inhalte seiner Erwiederung an die Reclamanten Kenntniß zu geben sich veranlaßt sah, so hielten wir es für ange-

messen, rückantwortlich „die der Nordostbahn-Gesellschaft in Sachen zustehenden Rechte in jeglicher Richtung „bestens zu verwahren". — Gemäß dem in Rede stehenden Vertrage soll die Verbindungsbahn Turgi-Waldshut spätestens mit 1. Mai 1860 dem Betriebe übergeben werden. Nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten auf dieser Bahnstrecke läßt sich annehmen, daß längstens mit Vollendung der Eisenbahnbrücke über den Rhein, des größten Bauwerkes der Linie, auch die sämmtlichen übrigen Bauten zu Ende geführt sein werden. Die Großherzoglich Badische Oberdirektion des Straßen- und Wasserbaues, unter deren Leitung die Brücke über den Rhein ausgeführt wird, hofft, dieselbe schon bis 1. August laufenden Jahres dem Betriebe übergeben zu können und es darf somit die Eröffnung der ganzen Bahnstrecke Turgi-Waldshut bereits auf diesen nahen Zeitpunkt in Aussicht genommen werden. Da für die von Turgi bis zu der Rheinbrücke reichende Bahnstrecke, deren Bau der Nordostbahn-Gesellschaft obliegt, noch näher gerückte Vollendungstermine aufgestellt sind, so hatten wir uns die Frage vorzulegen, ob nicht die Bahnstrecke Turgi-Koblenz vorerst partiell dem Betriebe übergeben werden solle. Wir verneinten unter Zustimmung des Verwaltungsrathes diese Frage, da jenes Bruchstück doch nicht viel früher als die ganze Linie dem Verkehre hätte anheimgegeben werden können und da solche partielle Bahneröffnungen neben andern Uebelständen namentlich auch denjenigen mit sich bringen, daß die unausweichlichen provisorischen Bauten an den zeitweiligen Endstationen unverhältnißmäßige Kosten veranlassen. — Der Vertrag, über dessen weitere Vollziehung wir Bericht erstatten, schreibt vor, daß die Badische Eisenbahnverwaltung auch die für den Betrieb der Nordostbahn in dem Bahnhofe zu Waldshut erforderlichen Lokalitäten und Einrichtungen herzustellen und der Nordostbahn-Gesellschaft unentgeltlich zur Benutzung zu überlassen habe. Die Unterhandlungen, welche betreffend die Ausführung definitiver Bauten zum Zwecke der Erfüllung dieser Vertragsbestimmung mit der Badischen Oberdirektion des Straßen- und Wasserbaues zu pflegen sind, befinden sich in bestem Gange.

Den Kreis der Eisenbahnunternehmungen anlangend, mit welchen sich die unsrige auf Grundlage von Unterhandlungen, die entweder früher schon zum Abschlusse gediehen oder im Berichtsjahre durchgeführt, beziehungsweise angebahnt worden sind, in direktem Verkehre befindet und mit welchen Verträge betreffend das Durchlaufen der Güterwagen oder ganzer Züge von einer Bahn auf die andere abgeschlossen worden sind, haben wir vorerst zu erwähnen, daß mit der Schweizerischen Centralbahngesellschaft Verträge betreffend Einrichtung eines direkten Verkehres sowie über das Durchlaufen der Güterwagen und ganzer Züge abgeschlossen sind, deren wir theilweise schon in dem letztjährigen Geschäftsberichte Erwähnung thun konnten. Wir stehen gegenwärtig mit dem Direktorium der Centralbahn betreffend einige in diesen Verträgen anzubringende Modifikationen, welche sich auf Grundlage der mittlerweile gemachten Erfahrungen als nothwendig herausgestellt haben, in Unterhandlung. — Mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen sind in neuerer Zeit Verträge betreffend Einführung eines direkten Personen- Gepäck- und Waarenverkehres, sowie bezüglich des Durchlaufens der Güterwagen auf ähnlichen Grundlagen, wie es früher mit der Centralbahn-Gesellschaft geschehen ist, förmlich abgeschlossen worden. Schon geraume Zeit vorher sind in Folge von Anerbietungen, welche wir der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen machten, die Vorschriften dieser Verträge faktisch zur Ausübung gebracht worden. — Die mit der Württembergischen Centralbehörde für die Verkehrsanstalten

abgeschlossenen, schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten Verträge über direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Nordostbahn und der Württembergischen Staatsbahn und betreffend gemeinschaftliche Besorgung des Seetransportes zwischen Romanshorn und Friedrichshafen sind, abgesehen von einigen untergeordnetern Modifikationen, im Wesentlichen in unverändertem Bestande geblieben. — Die Unterhandlungen, welche wir gemäß einer in unsern vorjährigen Geschäftsbericht niedergelegten Mittheilung mit der Generaldirektion der Bayerischen Verkehrsanstalten betreffend Einrichtung eines direkten Verkehres zwischen der Nordostbahn und den Bayerischen Eisenbahnen angeknüpft hatten, sind mittlerweile dahin gediehen, daß der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwischen diesen beiden Bahnen mit dem 1. August des Berichtsjahres ins Leben getreten ist, während in Betreff der Einführung eines direkten Güterverkehres ein Abschluß noch nicht erzielt werden konnte. — Die Direktion der Badischen Verkehrsanstalten sprach den Wunsch gegen uns aus, wir möchten schon vor Eröffnung der Verbindungsbahn Turgi-Waldshut, welche vertragsgemäß die Einrichtung eines direkten Verkehres zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn zur Folge haben wird, zur Einführung eines direkten Waarenverkehres zwischen den beiderseitigen Bahnen in der Weise Hand bieten, daß die Badische Eisenbahnverwaltung den Transport der Güter zwischen Baden und Waldshut vermittelst gewöhnlicher Fuhrwerke besorgen und sich dabei auf den Standpunkt stellen würde, wie wenn die Badische Bahn bis Baden reichte und die Uebergabe der Güter von der Badischen Verwaltung an die Nordostbahn-Gesellschaft und umgekehrt in Baden stattfände. Wir glaubten diesem Ansuchen um so eher entsprechen zu sollen, als wir uns nicht verhehlten, daß Gütertransporte, welche auf diese Weise wenigstens einem Theile der Nordostbahn gesichert werden, sonst sehr leicht mit gänzlicher Umgehung unserer Bahn nach Zürich und Winterthur gelangen könnten. Der Verwaltungsrath gab seine Zustimmung zu dieser Anschauungsweise dadurch zu erkennen, daß er einem von uns mit der Direktion der Badischen Verkehrsanstalten abgeschlossenen sachbezüglichen Vertrage seine Genehmigung ertheilte. — Endlich dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß der im Frühling des Berichtsjahres eingeführte direkte Personen- Gepäck- und Güterverkehr zwischen der Nordostbahn und der Schweizerischen Westbahn, welcher durch die Centralbahn und die Dampfschifffahrt auf den Jurasee'n vermittelt wird, fortbesteht, daß nun auch ein direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen der Nordostbahn und der Französischen Ostbahn über das Gebiet der Centralbahn hin eingerichtet ist, daß im Laufe des Berichtsjahres der zwischen der Württembergischen Staatsbahn und der Nordostbahn bestehende direkte Personen- Gepäck- und Waarenverkehr auf die Centralbahn über das Gebiet der Nordostbahn hin ausgedehnt worden ist und daß wir eben damit beschäftigt sind, die gleiche Erweiterung des zwischen der Nordostbahn und den Bayerischen Bahnen bestehenden direkten Verkehres herbeizuführen. Wir glauben auch schließlich noch besonders hervorheben zu dürfen, daß in Folge unserseits erfolgter Anregungen ein direkter Personen- Gepäck- und Güterverkehr zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Centralbahn unter Durchlaufen der beiderseitigen Güterwagen und ebenso ein direkter Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Französichen Ostbahn ins Leben getreten ist.

Konnten die Unterhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Einrichtung eines direkten Verkehres und bezüglich des Durchlaufens der Wagen zu Ende geführt werden, so sind hinwieder andere betreffend die Mitbenutzung der Bahnhöfe von Winterthur und Wallisellen, sowie

dann auch der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zur Zeit noch schwebend. — Die Unterhandlungen betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes in Winterthur waren schon im Frühsommer des Berichtsjahres so weit gediehen, daß ein von unserer Seite auf Grundlage wiederholter Konferenzialverabredungen ausgearbeiteter Entwurf zu einem sachbezüglichen Vertrage der Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen mitgetheilt werden konnte. Obschon nun mittlerweile eine Einigung namentlich auch über die Quote, mit welcher sich die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen an der Verzinsung des auf den Bahnhof Winterthur verwendeten Kapitales und an den Kosten der Besorgung des Dienstes auf dem Bahnhofe zu betheiligen hat, noch nicht erzielt worden ist, so geben wir uns doch der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß auch die Unterhandlungen betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes in Winterthur in einer Verständigung ihren Abschluß finden werden. — Die den Bahnhof Wallisellen beschlagenden Unterhandlungen sind einfacherer Natur und es hat zwischen den Abordnungen der beiderseitigen Gesellschaften in Betreff aller wesentlichern Punkte bereits eine vorläufige Vereinbarung stattgefunden, die wohl nur noch in die Form eines abschließlichen Vertragsentwurfes gebracht werden muß, um auch diesen Theil der Unterhandlungen zu einem ersprießlichen Ziele zu führen. — Von besonderer Wichtigkeit sind endlich die in Betreff der Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen obschwebenden Unterhandlungen. Deßhalb sowie um des Interesses willen, das sie besonders auch in den dabei betheiligten Landesgegenden finden dürften, glauben wir etwas einläßlicher auf dieselben eintreten zu sollen. In einer unter dem 23. Februar 1858 an uns gerichteten Zuschrift sprach der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen „seine Ansicht dahin aus, daß er sich bei dem Umstande, „daß der Wagenwechsel und die Umladung in Wallisellen wegen der geringen Entfernung dieser Station von „Zürich ganz besonders unbequem sei und daß die in einer ziemlich unbewohnten und der Entwickelung eines „irgend bedeutenden Verkehres nicht günstigen Gegend gelegene Durchgangsstation Wallisellen kaum als Endpunkt „der Glattthallinie werde betrachtet werden können, sondern daß als solcher offenbar und folgerichtig nur Zürich „selbst angesehen werden müsse, zu dem Begehren der Gestattung durchgehender Fahrten für Personen und „Güter über Wallisellen nach und von Zürich, immerhin gegen angemessene Vergütung, berechtigt glaube," weßhalb er uns „um unsere beförderliche Rückäußerung, ob wir hiemit einverstanden und ob wir bereit „seien, die Sache auf dem Konferenzwege zu behandeln, ersuche." Unsere Erwiederung ging dahin, „daß, wenn „wir entschieden in Abrede stellen müssen, daß der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen ein derartiges „Recht zustehe, und wenn wir diese unsere Anschauungsweise für dermaßen selbstverständlich ansehen, daß wir „eine Begründung derselben für überflüssig halten müßten und daher unterlassen, hinwieder von uns anerkannt werde, daß für uns unter Umständen Konvenienz vorliegen könnte, zu einer Einrichtung, wie sie angestrebt werde, Hand zu bieten." Dabei wiesen wir übrigens schon von vornherein darauf hin, „daß wir „bei daherigen Verhandlungen den natürlichen Zusammenhang, welcher zwischen einer derartigen Einräumung „und dem Vorgehen der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in Betreff der Herstellung anderweitiger Fortsetzungen ihrer Linien bestehe, vor allem aus ins Auge zu fassen im Falle wären." Bei den Konferenzen, welche Ende Mai und Anfangs Juni des Berichtsjahres zwischen Delegirten der beiderseitigen Gesellschaften stattfanden und in welchen namentlich die schon erwähnten Unterhandlungen bezüglich der Mitbe-

nutzung des Bahnhofes Winterthur durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gefördert wurden, drang unsere Abordnung, unter Hervorhebung der Wünschbarkeit einer Verständigung über die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen vom Standpunkte der Verkehrsinteressen aus, auf Fortsetzung der Konferenzen namentlich auch Behufs Verhandlung dieses wichtigen Punktes. Es wurde dann auch wirklich beschlossen, eine weitere Konferenz zu dem angegebenen Zwecke abzuhalten und auf dieselbe sachbezügliche Instruktionen der beiderseitigen Gesellschaftsbehörden einzuholen. Die Abordnung der Vereinigten Schweizerbahnen erklärte sich aber wiederholt verhindert, einer solchen Konferenz beizuwohnen. Mittlerweile war im Anfange des Monats Juli von Mitgliedern des in Paris residirenden Comité's der Vereinigten Schweizerbahnen durch eine Mittelsperson das Ansuchen an uns gerichtet worden, wir möchten diesem Comité die Anerbietungen zur Kenntniß bringen, welche wir betreffend die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in die Instruktion an unsere Abordnung zu jener verabredeten weitern Konferenz niedergelegt hätten. Wir entsprachen diesem Wunsche sofort bereitwillig, ohne daß unsere Eröffnungen zu dortseitigen Erwiederungen Veranlassung gegeben hätten. Nur der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen äußerte in einer unter dem 17. Juli an uns gerichteten Zuschrift sein im Hinblick auf die angeführten Thatsachen wohl nicht begründetes Befremden darüber, daß wir, indem wir jene Mittheilung dem Parisercomité gemacht, ihn gewissermaßen umgangen hätten, und knüpfte an diese Ausstellung die Erklärung, daß er, bevor die Bundesversammlung über den ihr vorgelegten Entwurf zu einem Nachtragsgesetze betreffend die Eisenbahnen entschieden haben werde, zu einer Fortsetzung der Unterhandlungen nicht Hand bieten könne. Dieser Entscheid erfolgte am 30. Juli. Am 23. August sodann theilte uns der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen unter Berufung auf seine Zuschrift vom 17. Juli mit, „er werde binnen Kurzem im Falle „sein, uns sachbezügliche Mittheilungen zugehen zu lassen." Als diese aber gleichwohl fortwährend ausblieben, und die Eröffnung der Linthlinie durch die Presse in nahe Aussicht gestellt wurde, sahen wir uns genöthigt, in einer am 3. October an den Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen gerichteten Zuschrift vorerst einen Rückblick auf die in Sachen stattgehabten Verzögerungen zu werfen und sodann schließlich zu erklären, „daß wir bei dieser Sachlage lediglich darauf angewiesen seien, auf der einen Seite die endliche Abhaltung „der schon Anfangs Juni beschlossenen Konferenz Behufs Erzielung einer Verständigung über die Einrichtung „der Station Wallisellen sowie über die Vermittlung des Verkehres zwischen der Glattthal- und der Nordost„bahn im Allgemeinen und den Transport der in Wallisellen von der Glattthallinie auf die Nordostbahn „oder von der letztern auf die erstere übergehenden Reisenden namentlich auch auf der Bahnstrecke Wallisellen„Zürich im Besondern neuerdings und nachdrücklich in Vorschlag zu bringen, auf der andern Seite aber auch „alle und jede Verantwortlichkeit für die Inkonvenienzen, welche aus der ohne unsere Schuld, ja entgegen un„sern fortgesetzten Anregungen stattfindenden Verzögerung der dießfalls erforderlichen Vereinbarungen für das „Publikum entstehen dürften, des Bestimmtesten von uns abzulehnen." In Folge dieser Zuschrift erklärte nun der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen, „mit uns über die sämmtlichen berührten Punkte in „Konferenzverhandlungen treten zu wollen," worauf dann endlich am 16. Oktober die längst verabredete Konferenz stattfand. In dieser Konferenz wiederholten wir die Anerbietungen betreffend Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen,

welche wir schon Anfangs Juli in der angegebenen Weise dem Parisercomité mitzutheilen veranlaßt worden waren. Es wurden dieselben durchgesprochen und unserseits in Berücksichtigung erfolgter Ausstellungen modifizirt. Die Schlußverabredung an der Konferenz ging dahin, daß nach einer noch vorzunehmenden Actenvervollständigung die Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen den hierseitigen Delegirten zu erklären habe, ob sie im Allgemeinen auf Grundlage der von uns gemachten Anerbietungen in weitere Unterhandlungen einzutreten geneigt sei, wobei es die Meinung habe, daß, wenn diese Erklärung im bejahenden Sinne abgegeben werde, dann von der hierseitigen Abordnung ein bis in alle Einzelnheiten gehender Vertragsentwurf ausgearbeitet werden solle. Nachdem die Actenvervollständigung am 3. November stattgefunden hatte, gab die Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen der unsrigen am 23. Dezember die Erklärung ab, „daß sie grundsätzlich und im Allgemeinen ganz bereit sei, auf Grundlage der in der Konferenz „vom 16. Oktober gepflogenen Besprechung und unserseits gemachten Propositionen eine definitive Vereinba„rung mit uns zu erzielen." Unsere Abordnung arbeitete nun verabredetermaßen einen Vertragsentwurf aus und übermittelte denselben unter dem 18. März abhin den dortseitigen Delegirten. Wir glauben die wesentlichsten Bestimmungen dieses Entwurfes um so unbedenklicher in unsern Geschäftsbericht aufnehmen zu sollen, als die Hauptgrundlagen unserer sachbezüglichen Anerbietungen schon längst, wenn auch theilweise entstellt, in die Oeffentlichkeit gedrungen sind. Die wichtigsten Artikel des Vertragsentwurfes sind folgende: „Die „Nordostbahn-Gesellschaft räumt der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen das Recht der Mit„benutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich Behufs Vermittlung desjenigen „Verkehres ein, welcher auf der Bahnlinie Chur — Glarus — Wallisellen an letzterem Orte anlangt, dort von den „Vereinigten Schweizerbahnen auf die Nordostbahn übertritt und nach Zürich, beziehungsweise über Zürich „hinaus geht oder welcher sich in der entgegengesetzten Richtung bewegt. Ueberall, wo in dem Vertrage von „einer Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft der „Vereinigten Schweizerbahnen die Rede ist, soll darunter eine Mitbenutzung ausschließlich zur Vermittlung des „in diesem Artikel bezeichneten Verkehres verstanden sein" . . „Damit die Bahnstrecke Wallisellen-Zürich durch die „zwei kontrahirenden Gesellschaften neben einander in einer beiderseits thunlichst ungehemmten Weise betrieben „werden könne, verpflichtet sich die Nordostbahn-Gesellschaft, noch vor der Einführung des Fahrtenplanes „für den Sommer 1859 auf jener Bahnstrecke das zweite Geleise zu legen, wobei es die Meinung hat, daß „dann das eine Geleise für die von Wallisellen nach Zürich und das andere für die in der umgekehrten Rich„tung sich bewegenden Züge der beiden Gesellschaften benutzt werden soll" . . „Die Mitbenutzung des Bahnhofes „Zürich durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen erstreckt sich auf den ganzen inneren und äuße„ren Bahnhof mit Ausnahme derjenigen Bestandtheile, welche ausschließlich für den Dienst der einen oder „der andern der beiden kontrahirenden Gesellschaften bestimmt sind. (Diese Bestandtheile werden nun in dem „Vertragsentwurfe der Reihe nach aufgeführt.)" . . „Die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich durch die Gesellschaft „der Vereinigten Schweizerbahnen schließt in sich, daß das auf demselben angestellte Dienstpersonal der Nordost„bahn auch die gesammten zur Bedienung der Bahnzüge der Vereinigten Schweizerbahnen erforderlichen Ver„richtungen, worunter jedoch die Reinigung des Betriebsmaterials, die Vornahme von Reparaturen an demsel„ben, die sämmtlichen Manipulationen mit dem Brennmateriale und das Fassen von Wasser für die Lokomotiven „nicht verstanden sein sollen, besorgt" . . „Die Nordostbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, der Gesellschaft der Verei-

„nigten Schweizerbahnen ein Grundstück abzutreten, beziehungsweise für dieselbe ein Grundstück zu erwerben, „welches, an den Bahnhof in Zürich in seiner jetzigen Begrenzung unmittelbar anstoßend, zur Herstellung „der ausschließlich für den Dienst der Vereinigten Schweizerbahnen bestimmten Gebäude, Materialablagerungs„plätze u. s. w. zu benutzen, dabei übrigens in den Bereich des Bahnhofes, wenn auch als eine besondere „Abtheilung desselben, zu ziehen ist. Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen hat der Nordostbahn„Gesellschaft die Auslagen zu ersetzen, welche der letzern um dieses Grundstückes willen erlaufen sind oder noch „erlaufen werden" . . „Die Planirung der ausschließlich für den Dienst der Vereinigten Schweizerbahnen be„stimmten Abtheilung des Bahnhofes Zürich sowie die Herstellung und Unterhaltung der Gebäude und Ge„genstände des Oberbaues auf derselben werden der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anheimge„geben" . . „Unter Vorbehalt der der Nordostbahn-Gesellschaft Kraft ihrer allgemeinen und besondern Vor„schriften für das Dienstpersonal zustehenden Disziplinargewalt ist die Anstellung, Besoldung und Entlassung „des Personales, welches den Dienst auf der ausschließlich von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbah„nen benutzten Abtheilung des Bahnhofes Zürich zu versehen hat, Sache der letztern Gesellschaft" . . „Der „Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen steht die Aufstellung eines beliebigen Fahrtenplanes für ihre „auf der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich sich bewegenden Bahnzüge zu. Es ist derselbe jedoch dem Fahrten„plane der Nordostbahn in der Art anzupassen, daß der letztere durch den erstern in keiner Weise gestört „wird. Jedenfalls soll durch den Fahrtenplan für die Vereinigten Schweizerbahnen die Abfahrt der Bahn„züge der letztern von Zürich, beziehungsweise Wallisellen jeweilen mindestens eine Viertelstunde vor oder „nach der Abfahrt der in gleicher Richtung mit jener sich bewegenden Züge der Nordostbahn festgesetzt wer„den" . . „Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen ist auch zur Anordnung von Extrazügen auf der „Bahnstrecke Wallisellen-Zürich berechtigt. Für die Ausführung von solchen ist jedoch jeweilen im einzelnen „Falle die Bewilligung der Bahnhof-Inspektion Zürich nachzusuchen, welche sie zu ertheilen verpflichtet ist, „wenn nicht Rücksichten der Sicherheit oder eines ungehemmten Betriebes der Nordostbahn im Wege stehen" . . „Die Taxen, welche auf der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich für den Transport derjenigen Personen, Waaren „u. s. w., die in Wallisellen von den Vereinigten Schweizerbahnen auf die Nordostbahn oder von der letztern „auf die erstern übergehen, bezogen werden, fallen in ihrem ganzen Umfange der Gesellschaft der Vereinigten „Schweizerbahnen zu" . . „Die Taxen für den Transport von Personen, welche sich von Zürich nach Oerlikon „oder nach Wallisellen oder von Oerlikon nach Wallisellen begeben oder diese drei Distanzen in der umge„kehrten Richtung zurücklegen und welche sich zu dem Ende hin der Bahnzüge der Vereinigten Schweizer„bahnen bedienen sollten, fallen der Nordostbahn-Gesellschaft zu, ohne daß die letztere der Gesellschaft der „Vereinigten Schweizerbahnen für den Transport solcher Personen eine Entschädigung zu leisten hätte" . . „Der Betrag der Taxen für die Transporte der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen auf der Bahn„strecke Wallisellen-Zürich wird, soweit die Taxen dieser Gesellschaft zufallen, von der letztern nach Belieben, „immerhin jedoch unter Beachtung der diesfalls bestehenden konzessionsgemäßen Verpflichtungen, festgesetzt" . . „Der von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Walli„sellen Zürich und des Bahnhofes Zürich zu bezahlende Pachtzins besteht in den nachfolgenden Leistungen: „1) Die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bezahlt der Nordostbahn-Gesellschaft einen zu 5 % berechne„ten jährlichen Zins des vierten Theiles des jeweiligen für die Bahnstrecke Wallisellen-Zürich verwendeten Bau-

„kapitales *). Diese Bahnstrecke fällt von der letzten Zürichwärts gelegenen Weiche des Bahnhofes Walli„sellen bis zu der ersten gegen Wallisellen hin liegenden Weiche des Bahnhofes Zürich in Berechnung; „2) die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bezahlt der Nordostbahn-Gesellschaft einen zu 5 % berech„neten jährlichen Zins des sechsten Theils des jeweilen auf den Bahnhof Zürich, soweit er von der Gesell„schaft der Vereinigten Schweizerbahnen mitbenutzt wird, verwendeten Baukapitales **); 3) die Gesellschaft „der Vereinigten Schweizerbahnen betheiligt sich mit denselben Quoten an den Kosten der Unterhaltung der „Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes Zürich, soweit sie den letztern mitbenutzt, wie „sie auch, falls der gegenwärtige Vertrag im Verfolge aufgehoben werden sollte, für den dannzumaligen „durch Abnutzung (dépérissement) entstandenen Minderwerth der Bahnlinie Wallisellen-Zürich und der von „ihr mitbenutzten Bestandtheile des Bahnhofes Zürich in dem gleichen Verhältnisse Ersatz zu leisten hat; „4) die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betheiligt sich endlich mit den gleichen Quoten an den „Besoldungen und Löhnen des für die Bewachung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich und des Bahnhofes „Zürich, sowie für die Bedienung der Station Oerlikon und des Bahnhofes Zürich angestellten Personales, „soweit das letztere nicht ausschließlich für den Dienst der Nordostbahn oder der Vereinigten Schweizerbahnen „bethätigt ist. Diese Bestimmung findet für den Fall, daß besondere Lokomotiven zur Besorgung des Dienstes „auf dem Bahnhofe in Zürich verwendet werden, auf die darüber erlaufenden Kosten analoge Anwendung" . . „Der Vertrag tritt sofort in Kraft und mit der Einführung des Sommerfahrtenplanes für 1859 in Wirk„samkeit. Er ist 5 Jahre lang, von dem Zeitpunkte des Abschlusses desselben an gerechnet, unaufkündbar. „Nach Ablauf dieses Zeitraumes kann er von beiden Kontrahenten jederzeit unter Beobachtung einer Kün„dungsfrist von einem halben Jahre aufgekündet werden. Der Nordostbahn-Gesellschaft steht dieses Kündungs„recht auch innerhalb jener 5 Jahre zu, falls die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen eine oder beide „ihrer in die Nordostbahn ausmündenden Linien über dieselbe hinaus selbst ausdehnen oder die Erbauung „solcher Eisenbahnen ihrerseits unterstützen würde. Sollte die Nordostbahn-Gesellschaft von dem ihr unter „der ebenerwähnten Voraussetzung eingeräumten Kündungsrechte Gebrauch zu machen in den Fall gesetzt wer„den oder würde die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nach Ablauf der 5 Jahre den gegenwärti„gen Vertrag künden, so wäre die Nordostbahn-Gesellschaft berechtigt, von der Gesellschaft der Vereinigten „Schweizerbahnen Rückerstattung der auf die Legung des zweiten Geleises zwischen Wallisellen und Zürich ver„wendeten Kosten zu verlangen, wogegen die Schwellen, Schienen und Befestigungsmittel, aus welchen dasselbe „besteht, der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen Behufs sofortiger Entfernung zur Verfügung zu „stellen wären. Würde hinwieder die Nordostbahn-Gesellschaft nach Ablauf der 5 Jahre diesen Vertrag aufkün„den, so hätte sie für die Legung des zweiten Geleises zwischen Wallisellen und Zürich keine Entschädigung zu „beanspruchen, dagegen das von der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für Herstellung der zu ihrem

---

*) Der Vertragsentwurf stellt sich hiebei auf den Standpunkt, daß über die Bahnstrecke Wallisellen-Zürich der Verkehr von 4 Linien, nämlich derjenigen von Schaffhausen, von Romanshorn, von Rorschach und von Chur-Glarus, vermittelt werde.

**) In dem Vertragsentwurfe wird hiebei von der Annahme ausgegangen, daß der Bahnhof Zürich außer den 4 in der vorigen Anmerkung aufgeführten Verkehrslinien noch die 2 weitern Zürich-Waldshut und Zürich-Aarau, wenn auch die beiden letztern eine Strecke weit nur Eine Linie bilden, zu bedienen bestimmt sei.

„ausschließlichen Gebrauche dienenden Gebäulichkeiten, Materialablagerungsplätze u. s. w. erkaufte Areal gegen „Ersatz des dafür bezahlten Kaufpreises, sowie die auf demselben hergestellten Gebäude und Gegenstände des „Oberbaues sammt Zubehörden, gegen Vergütung des dannzumaligen Werthes derselben zu übernehmen." Wir sind nunmehr einer rückantwortlichen Erklärung über diesen Vertragsentwurf Seitens der Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gewärtig.

III. Capitalbeschaffung.

Nachdem gegen den Schluß des Berichtsjahres verschiedene noch schwebende Baufragen von erheblicher finanzieller Tragweite hatten zur Erledigung gebracht werden können und da uns nun zum Theile in Folge dessen in Betreff der sämmtlichen noch nicht zu Ende geführten oder erst noch in Angriff zu nehmenden Bauten unserer Unternehmung verbindliche Uebernahmsverträge von Unternehmern oder doch genauer ausgearbeitete Kostenvoranschläge vorgelegt werden konnten, sahen wir uns in die Lage gesetzt, auf zuverlässigern Grundlagen, als es früher nie der Fall sein konnte, eine Zusammenstellung des für die gänzliche Vollendung der Nordostbahn erforderlichen Kapitales zu veranstalten. Die Anfertigung einer solchen Zusammenstellung erschien aber um so dringlicher, als die Konjunkturen für die Aufnahme eines Schlußanleihens sich äußerst vortheilhaft gestalteten und darum, sollte der günstige Augenblick nicht unbenutzt verstreichen, die erforderlichen Einleitungen zum Abschlusse des Anleihens, wozu die Feststellung seines Betrages vor Allem gehörte, ohne Verzug zu treffen waren. Ein von uns angefertigtes und auch dem Verwaltungsrathe vorgelegtes Tableau ergab, daß, falls weitere Hochbauten auf dem Bahnhofe Zürich auf spätere Zeit verschoben werden, was als durchaus thunlich und auch in mehrfacher Beziehung als zweckmäßig erscheint, noch ein Schlußanleihen von Fr. 2,970,029 oder in runder Summe von 3 Millionen Franken aufgenommen werden müsse. Dabei heben wir hervor, daß in dieses Tableau theils eine Summe von Frk. 500,000 für „Unvorhergesehenes", wozu noch Frk. 29,971, um welche der Betrag des Anleihens zum Zwecke der Abrundung der zu entlehnenden Summe erhöht wurde, hinzuzurechnen sind, theils eine Position von Fr. 352,000 für „Legung des zweiten Geleises zwischen Wallisellen und Zürich" für den Fall des Abschlusses des von uns der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anerbotenen Vertrages betreffend Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich aufgenommen wurde, worin zum größten Theile die Erklärung dafür zu finden ist, daß der Schlußbedarf der Nordostbahn-Unternehmung nunmehr auf 3 Millionen Franken angeschlagen wird, während der letztjährige Geschäftsbericht bloß 2 Millionen in Aussicht nahm. Der Verwaltungsrath beschloß auf unsern Vorschlag dann wirklich, ein Schlußanleihen im Betrage von 3 Millionen Frkn. pari und zu 4½ % verzinslich aufzunehmen, wobei es die Meinung haben solle, daß vermittelst desselben der gänzliche Ausbau des Nordostbahnnetzes zu bewerkstelligen und nur die Ausführung weiterer Hochbauten auf dem Bahnhofe Zürich einer spätern Zeit vorzubehalten sei, und ebenso trat der Verwaltungsrath unserm Antrage bei, das Anleihen mit Rücksicht auf den verhältnißmäßig geringen Betrag der zu entlehnenden Summe und im Hinblicke auf die günstigen Konjunkturen, die damals obwalteten, nicht zu fester Uebernahme zu begeben, sondern einfach auf dem Bureau der Nordostbahn und ferner gegen Zusicherung der üblichen Provision von ½ % für Entgegennahme der Zeichnungen bei verschiedenen Geldinstituten und Bankhäusern zu freier Unterzeichnung