

## Bundesrathsbeschluß

betreffend

die Verpflichtungen der Nordostbahngesellschaft gegenüber  
den sogenannten Moratoriumslinien.

(Vom 23. Juni 1887.)

---

Der schweizerische Bundesrath,

hat

in Erledigung der ihm durch die Moratoriumsverträge der Nordostbahn, sowie durch den Bundesbeschluß vom 14. Februar 1878 zur Entscheidung übertragenen Frage den Akten entnommen :

Die Nordostbahn hat in den Jahren 1872 und 1873 eine Reihe von Verträgen abgeschlossen, wodurch sie sich theils zum Bau und Betrieb verschiedener Bahnlilien, theils zur Betheiligung bei derartigen Unternehmungen verpflichtete.

Diese Verträge sind nach der Zeit des Abschlusses geordnet folgende :

- 1) Vertrag zwischen dem aargauischen Regierungsrathe, Namens des Kantons Aargau, und den Eisenbahngesellschaften der schweiz. Centralbahn und der schweiz. Nordostbahn, vom 25. Februar 1872;
- 2) Vertrag mit dem Centrankomite für Begründung einer linksseitigen Zürichseebahn, vom 4. Juli 1872;
- 3) Vertrag mit dem Komite der Eisenbahn Dielsdorf-Niederweningen, betreffend den Bau einer Eisenbahn zwischen diesen Ortschaften, vom 2. August 1872;

- 4) Vereinbarung mit dem Gründungskomite für die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen zur Betheiligung bei einer Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Schaffhausen, vom 15. Februar 1873;
- 5) Vertrag mit dem Initiativkomite zur Anstrengung einer Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen, vom 7. Mai 1873;
- 6) Vertrag mit der Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn, vom 5. Juni 1873.

Zu Anfang des Jahres 1877 sah sich die Nordostbahn veranlaßt, die Erklärung abzugeben, daß sie sich außer Stande befinde, die von ihr theils allein, theils in Gemeinschaft mit der Centralbahn durch die genannten Verträge übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen, und ersuchte den Bundesrath auf Grund eines Programmes um seine Dazwischenkunft zum Zwecke einer Verständigung mit den bei den Verträgen betheiligten Kantonalbehörden und Komites.

Da dieses Interventionsgesuch von den Regierungen der Kantone Schaffhausen, Aargau und Thurgau unterstützt wurde, gewährte der Bundesrath seine lediglich geschäftliche Vermittlung, bestehend in der Veranlaßung und Leitung der zu dem angestrebten Zwecke nöthigen Verhandlungen (siehe Botschaft des Bundesrathes vom 15. Dezember 1877).

Diese Verhandlungen führten zum Abschluß der sogenannten Moratoriumsverträge, welche von der Nordostbahn mit den Eingangs erwähnten Kontrahenten (mit Ausnahme des „Komite der Eisenbahn Dielsdorf-Niederweningen“ und der Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn) am 1. Juni 1877 abgeschlossen wurden.

Jeder dieser Verträge enthält folgenden Artikel:

„Zur Inangriffnahme der Arbeiten an der Linie . . . wird der schweiz. Nordostbahngesellschaft Frist bis Ende 1885 gewährt, und zwar in dem Sinne,

„a. daß dazumal der Bundesrath zu entscheiden hat, ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um die Arbeiten an den Linien . . . . . und eventuell Zürich-Rappersweil und Dielsdorf-Niederweningen an die Hand zu nehmen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe, und

„b. daß, wenn in der Zwischenzeit ein Bewerber die Linie . . . . . auf einen frühern Zeitpunkt zu vollenden

übernehmen wollte, die Nordostbahngesellschaft gehalten wäre, die Konzessionen demselben abzutreten, sofern sie nicht binnen Frist die gleiche Verpflichtung erfüllen zu wollen erklären würde.“

Am 16. Januar 1878 kam auch ein Vertrag mit der „Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn“ zu Stande, dessen erster Artikel also lautet:

„Die Bestimmungen des am 3. und 4. Mai und 1. Juni 1877 von den Unternehmungen Bülach-Schaffhausen, Etzweilen-Schaffhausen, Thalweil-Zug und Koblenz-Stein der schweizerischen Nordostbahn gewährten Moratoriums, wonach die Bauten bis Ende 1885 eingestellt bleiben dürfen und der Bundesrath zu entscheiden hat, ob dannzumal die Nordostbahngesellschaft wieder genügend erstarkt sei, um die Arbeiten wieder aufzunehmen, und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe, finden auch auf die rechtsufrige Zürichseebahn Anwendung.“

Ueber die Linie Dielsdorf-Niederweningen kam eine Vereinbarung nicht zu Stande.

Mit Schreiben vom 1./2. November 1877 stellte die Nordostbahn an die Bundesversammlung das Gesuch, es möchte dieselbe für die sechs genannten Linien diejenigen Fristverlängerungen gewähren, welche den getroffenen Moratoriumsvereinbarungen entsprechen. Diesem Gesuche haben die beiden Räte durch Beschluß vom 14. Februar 1878 Folge gegeben, indem sie in Bezug auf die in den Konzessionen bestimmten Fristen einerseits und in Bezug auf die dem Bundesrathe übertragene Entscheidung anderseits in Art. 3 des genannten Beschlusses folgende Bestimmung trafen:

„Unter Vorbehalt erworbener Rechte werden die für die Bahnkonzessionen Thalweil-Zug, Etzweilen-Schaffhausen, Bülach-Schaffhausen, Koblenz-Stein, rechtsufrige Zürichseebahn und Dielsdorf-Niederweningen von den kantonalen und Bundesbehörden für den Finanzausweis, Beginn der Erdarbeiten und Inbetriebsetzung dieser Linien aufgestellten Fristen um 8 Jahre erstreckt.

„Soweit unter den Betheiligten eine diesbezügliche Vereinbarung besteht, hat der Bundesrath nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden, ob die Nordostbahngesellschaft wieder genügend erstarkt sei, um den Bau der vorgenannten Linien an Hand zu nehmen (beziehungsweise, was die Linien Etzweilen-Schaffhausen und Koblenz-Stein betrifft, ihre bezüglichen Vertragspflichten zu erfüllen), und in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe,

und er wird dann unvorgreiflich den gesetzlichen Befugnissen der Bundesversammlung für jede einzelne Linie die Ausweis- und Baetermine neu festsetzen.“

Durch diesen Beschluß wurde die Baufrist für sämtliche sechs Bahnen, also auch für die rechtsufrige Zürichseebahn und die Linie Dielsdorf-Niederweningen, um 8 Jahre erstreckt, obschon im Zeitpunkte des Beschlusses (14. Februar 1878) beide Bahnen sich weigerten, dem Moratorium beizutreten.

Um den Schwierigkeiten zu entgehen, welche sich bei der vertragsmäßigen Erledigung der Baufrage voraussehen ließen, sagte auf den Wunsch der Moratoriumslinien der Bundesrath im Oktober 1883 seine Vermittlung zur Erzielung eines gütlichen Abkommens zu; beide Theile traten darauf ein, aber es blieben die Verhandlungen ohne Erfolg. — Ein späterer Vergleichsversuch, der von der Nordostbahn eingeleitet wurde, hatte kein besseres Ergebniß.

Bei dieser Sachlage sah sich der Bundesrath verpflichtet, auf die Vorbereitung der ihm übertragenen Entscheidung Bedacht zu nehmen und zunächst von der Nordostbahn eine Darstellung und einen Ausweis über alle diejenigen Verhältnisse einzuverlangen, welche bei dieser Entscheidung in Betracht fallen.

Insbesondere wurde verlangt:

- 1) die Baukostenrechnung für jede der einzelnen Linien, unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Preisverhältnisse;
- 2) die sowohl für jede der einzelnen Linien besonders herzustellende, als auch unter der Voraussetzung der Erstellung der sämtlichen verschobenen Linien hinsichtlich der Gesamtheit derselben zu entwerfende Berechnung der muthmaßlichen Betriebsergebnisse in Einnahmen und Ausgaben;
- 3) die Darstellung der Wirkungen, welche der Betrieb jeder einzelnen der verschobenen Linien sowohl als der Gesamtheit derselben muthmaßlich auf die Betriebsergebnisse des dormaligen Nordostbahnnetzes haben wird.

Die Nordostbahn kam diesem Auftrage durch Einsendung eines reichhaltigen Aktenmaterials, dessen letzter Theil am 25. November 1885 einlangte, nach. Schon vor diesem Termine, am 17. November, ernannte der Bundesrath eine Expertenkommission in den Personen der Herren Ingenieure G. Koller in Bern, M. Buri in Basel und Jules Grandjean in Chaux-de-Fonds, und stellte denselben die Aufgabe,

- 1) für jede einzelne der Moratoriumslinien unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Preisverhältnisse eine Baukostenberechnung aufzustellen ;
- 2) die muthmaßlichen Betriebsergebnisse in Einnahmen und Ausgaben zu berechnen, und zwar sowohl für jede einzelne Linie als für die Gesammtheit der verschobenen Linien ;
- 3) die Wirkungen darzustellen, welche der Betrieb jeder einzelnen der verschobenen Linien sowohl als der Gesammtheit derselben muthmaßlich auf die Betriebsergebnisse des dermaligen Netzes der Nordostbahn haben wird.

Die Experten wurden angewiesen, in erster Linie das von der Nordostbahn vorgelegte Material zu ergänzen und einer genauen Prüfung zu unterstellen, ferner sich mit den Vertretern der verschiedenen Linien in Verbindung zu setzen und dieselben zu veranlassen, sich sowohl über die Frage der Baukosten zu äußern, als namentlich auch die in deren Bereich liegenden Angaben über die Verhältnisse den Experten zur Verfügung zu stellen; im Weitern die Vertreter der Bahnen vor der Kommission anzuhören, um sie auf alle maßgebenden Punkte aufmerksam zu machen und ihnen freizustellen, ihre Anliegen auch schriftlich entweder der Kommission oder dem Departemente einzureichen. Endlich wurden die Experten angewiesen, durch Besichtigung des Terrains sich die erforderlichen Aufschlüsse zu verschaffen.

In der ersten Hälfte des vorigen Jahres ging die Expertise dem bundesrätlichen Programm zufolge vor sich und am 10. August 1886 waren die Sachverständigen in der Lage, ihren schriftlichen, sehr einläßlichen Bericht zu erstatten, aus dem sich namentlich auch ergibt, daß alle Beteiligten die Gelegenheit erhalten und benützt haben, sich über ihre Interessen mündlich und schriftlich auszusprechen.

Die Prüfung dieses Berichtes, der sowohl der Nordostbahn, als den Moratoriumsbahnen, sowie den betreffenden Regierungen und der Centralbahn mitgetheilt wurde, veranlaßte den Bundesrath (aus Gründen, deren Erörterung nicht an diese Stelle gehört) zu dem Beschlusse, es seien mit der Verwaltung der Nordostbahn über den käuflichen Erwerb dieser Unternehmung zu Handen des Bundes Vertragsunterhandlungen anzuknüpfen.

Infolge dieses Beschlusses wurden von einer Delegation des Bundesrathes neue Vergleichsverhandlungen zwischen der Nordostbahn und den Vertretern der Moratoriumslinien angebahnt und am Schlusse derselben die Nordostbahn veranlaßt, sich in bestimmter Weise schriftlich über die ihr mitgetheilten Begehren der Komites

auszusprechen. Am 21. März d. J. langten die Anerbietungen der Nordostbahn ein und wurden den Beteiligten mit der Einladung eröffnet, ihre endgültigen Erklärungen bis zum 20. Mai an das Eisenbahndepartement gelangen zu lassen. Sämmtliche eingegangene Antworten lauten ablehnend, und es stellen sich die Differenzen als so bedeutend heraus, daß der Bundesrath die Fortsetzung der Unterhandlungen als durchaus erfolglos betrachten müßte.

Bei dieser Sachlage hat der Bundesrath gegenüber den sämmtlichen bei den Moratoriumsverträgen Beteiligten die Verpflichtung, diejenige Entscheidung zu treffen, welche ihm durch die genannten Verträge übertragen und zu welchen er durch den Bundesbeschluß vom 14. Februar 1878 ermächtigt worden ist. Bei diesem Entscheid fällt die Linie Dielsdorf-Niederweningen außer Betracht, da dieselbe einen Moratoriumsvertrag nicht abgeschlossen hat und eine Urtheilskompetenz durch die auch für diese Bahn geltende Konzessionsverlängerung nicht begründet worden ist.

Die Entscheidung des Bundesrathes stützt sich auf folgende Erwägungen:

Die zu entscheidenden Fragen gehen dahin:

ob die Nordostbahn wieder genügend erstarkt sei, um die Arbeiten an den Linien Thalweil-Zug, Etzweilen-Schaffhausen, Bülach-Schaffhausen, Koblenz-Stein, Zürich-Rapperswyl und Dielsdorf-Niederweningen an die Hand zu nehmen, und  
in welcher Reihenfolge dies zu geschehen habe.

1) In erster Linie ist zu erörtern, welchen Maßstab der Bundesrath bei der Beurtheilung der „Erstarkung“ der Nordostbahn anzulegen habe. Nach dem Wortlaut der Verträge soll die letztere genügend sein, „um die Arbeiten an den Moratoriumslinien an die Hand zu nehmen“. Der Sinn, welchen die Kontrahenten mit diesen Worten verbunden haben, ergibt sich aus den Bestimmungen der von ihnen abgeschlossenen Bauverträge. Vier dieser Verträge sprechen sich ohne Ausnahme dahin aus, daß die Nordostbahn den Bau und Betrieb der betreffenden Eisenbahnlinien zu übernehmen und der fünfte (Etzweilen-Schaffhausen), daß sie sich bei dem Bau und Betrieb dieser Linie zu betheiligen habe. Es folgt hieraus, daß nach dem Willen der Kontrahenten die Untersuchung sich nicht bloß auf die Erörterung der Mittel beschränken darf, welche erforderlich sind, um, im engeren Sinne des Wortes, „den Bau der Linien an die Hand zu nehmen“, sondern daß der Bundesrath festzustellen hat, ob die Nordostbahn im Stande sich befinde,

die aus dem Bau und dem Betrieb der neuen Bahnen sich voraussichtlich ergebenden Lasten zu übernehmen, ohne ihren finanziellen Bestand und ihre den Konzessionen und den Gesetzen gemäße Leistungsfähigkeit zu gefährden. Diese Auffassung ist auch dem Gutachten der Experten und den Schlußfolgerungen desselben zu Grunde gelegt; dasselbe gelangt zu dem Schlusse, daß die Nordostbahn durch den künftigen Betrieb der von ihr zu erbauenden Linien eine jährliche Einbuße von Fr. 1,741,911 erleiden werde. Diese Einbuße muß durch die Erträgnisse der jetzigen Linien der Nordostbahn gedeckt werden. Die Rechnung des Jahres 1886 weist einen Reingewinn auf von Fr. 1,349,704. 50; derselbe wird sich in Folge der vorgenommenen Schuldenkonversion die folgenden Jahre um Fr. 448,000 vermehren und demnach in Zukunft, wie anzunehmen ist, in runder Summe Fr. 1,800,000 betragen. Aus diesem Zahlenverhältniß, bei welchem sich die Deckung des Defizits der Moratoriumslinien ergibt, darf aber keineswegs die Erstarkung der Nordostbahn im Sinne des Vertrages abgeleitet werden. Neben der Größe des Reinertrages kommt die Art der Verwendung desselben für die Entscheidung der Erstarkungsfrage wesentlich in Betracht.

Das Expertengutachten geht von der Annahme aus, es werde die Nordostbahn die zum Bau der Moratoriumslinien nöthigen Gelder auf dem Wege des Anleihens beschaffen und die Zinse des letztern aus den jährlichen Reinerträgnissen bestreiten; offenbar ist aber auch der andere Fall in's Auge zu fassen, daß die Reinerträgnisse zur Bestreitung der Baukosten herbeigezogen werden und die Contrahirung von Bauschulden entweder gar nicht oder nur in beschränktem Maße nothwendig wird. Der Unterschied ist in die Augen springend.

Im erstern Falle vermehrt die Nordostbahn ihre Obligationenschuld während der Bauperiode um den endlichen Betrag von annähernd Fr. 40,000,000 (wobei der Antheil der Centralbahn für die Linie Koblenz-Stein in Abzug gebracht und die Geldbeschaffungskosten nach dem Expertengutachten mit rund 3 Millionen Franken zugerechnet sind). Aus dieser Schuld erwächst eine bleibende jährliche Zinslast von Fr. 1,600,000, welche somit der von den Experten berechneten Totaleinbuße von rund Fr. 1,740,000 beinahe gleichkommt. Dieser Sachlage gegenüber kann die Nordostbahn auch bei einer Jahresreineinahme von Fr. 1,800,000 keineswegs als „erstarkt“ betrachtet werden. Abgesehen davon, daß diese Zahlen, als auf bloßer Schätzung beruhend, nicht auf absolute Richtigkeit Anspruch machen können, würden durch die Kapitalbeschaffung die Passiven der Nordostbahn Jahr für Jahr vermehrt, die Wahrscheinlichkeit, für den Bau unrentabler Linien Kredit zu finden,

stetig verringert und am Ende der Bauperiode die heutige Bauverpflichtung vom finanziellen Standpunkt aus nicht etwa getilgt, sondern in eine Obligationsschuld umgewandelt, deren Zinslast nicht bloß die Leistungsfähigkeit der Nordostbahn, sondern sogar ihre Existenz in Frage stellt, sobald der bei den erfahrungsmäßigen Wechselfällen einer Eisenbahnunternehmung in Rechnung zu ziehende Fall eintritt, daß sich die Reineinnahmen um einen nicht sehr bedeutenden Betrag von etwa Fr. 200,000 vermindern.

Für den Fall, daß die Baukosten der Moratoriumslinien auf dem Wege des Anleiheus beschafft werden sollen, ist demnach die Frage der Erstarkung zur Zeit zu verneinen.

Wesentlich verschieden gestaltet sich die Antwort unter der zweiten der oben erwähnten Voraussetzungen, auf den Fall nämlich, daß zur Bestreitung der Baukosten die jährlichen Reineinnahmen herbeigezogen werden. Wird in dieser Weise vorgegangen, so erscheinen die mit dem Anleihen verbundenen Bedenken als erledigt. Durch die Zuwendungen aus dem Reingewinn wird die in den Baukosten sich darstellende Schuld jährlich vermindert, die finanzielle Erstarkung der Nordostbahn nimmt also stetig zu, sie wird dadurch in die Lage versetzt, die allfällig nöthige Vermehrung der Baugelder sich auch auf dem Wege des Anleiheus leichter zu beschaffen, und am Schlusse der Bauperiode findet sich zufolge des Wegfalles der Anleiheuzinse voraussichtlich auch der größte Theil der von den Experten berechneten Totaleinbuße beseitigt.

Wenn nun ferner in Betracht gezogen wird, daß abgesehen von weitem bei dem Finanzausweise zu erörternden finanziellen Mitteln die Moratoriumslinien die Summe von Fr. 10,282,000 als Anleihen aufzubringen haben, und daß laut Rechnung für das Jahr 1886 die „noch nicht bezahlten Dividenden“ die Summe von Fr. 2,947,862. 50 ausmachen, so gelangt der Bundesrath zu dem Schlusse, daß die Nordostbahn bei Inanspruchnahme der jährlichen Reingewinne genügend erstarkt sei, um den Bau der verschobenen Moratoriumslinien an die Hand zu nehmen und die gebauten Linien zu betreiben.

2) Durch die Erklärung des Bundesrathes, daß die Nordostbahn genügend erstarkt sei, wird dieselbe verpflichtet, die Mittel, welche ihre finanzielle Stärke ausmachen, zum Bau der verschobenen Linien zu verwenden und sich jeder Maßregel zu enthalten, durch welche die Erstarkung wieder gefährdet werden könnte.

Es kann daher der Nordostbahn nicht freistehen, die Baukosten der Moratoriumslinien in beliebiger Weise zu decken, sondern es hat dieselbe denjenigen Grundsätzen Rechnung zu tragen, welche

in diesem Beschlusse über die Frage der Erstarkung aufgestellt sind. Diese Grundsätze wird der Bundesrath im einzelnen Falle, bei der Erledigung der Jahresrechnungen, sowie bei Prüfung des für die einzelnen Linien zu leistenden Finanzausweises, in Vollziehung setzen.

Selbstverständlich bleiben im Weiteren alle gesetzlichen Verfügungen, welche der Bundesrath als solcher zu treffen hat, vorbehalten.

3) Nach den Moratoriumsverträgen hat der Bundesrath sich nicht bloß über die Frage auszusprechen, ob die Nordostbahn den Bau der Linien an die Hand zu nehmen habe, sondern er hat eventuell auch zu bestimmen, in welcher Reihenfolge dies geschehen soll. Ueber diesen Punkt ist vorerst grundsätzlich zu bemerken: Die Garantie, welche für die Moratoriumslinien in der Erstarkung der Nordostbahn liegt, muß für alle dieselbe sein. Die später zum Bau gelangenden Linien dürfen nicht Gefahr laufen, daß die Mittel zu ihrer Ausführung schwieriger oder gar nicht aufzubringen seien, und die volle Gleichberechtigung der einzelnen Linien darf daher auch nicht durch die Anordnung des successiven Baues angetastet werden. Diesem Ansprüche der Moratoriumslinien hat die Nordostbahn dadurch gerecht zu werden, daß in der oben ausgeführten Weise durch Zuziehung der Reinerträge die Erstarkung nicht bloß erhalten, sondern im Verlaufe der Bauperiode erhöht wird.

Was die Reihenfolge selbst anbelangt, so ist es der Sache angemessen, daß dieselbe nicht von vornherein für alle Linien aufgestellt werde. Die Bestimmung der Reihenfolge soll aus sachlichen Gründen geschehen, welche aus dem öffentlichen Bedürfnis sowohl als aus den jeweiligen Verhältnissen der Nordostbahn zu entnehmen sein werden und demnach zur Zeit noch nicht in Berechnung gezogen werden können. Der Bundesrath wird ohne Verzug zur Bezeichnung der zuerst zu bauenden Linie schreiten, sobald die Untersuchungen über die in Betracht kommenden Verhältnisse ergänzt sein werden.

4) Durch den Spruch, daß die Nordostbahn genügend erstarkt sei, um den Bau der Moratoriumslinien an die Hand zu nehmen, entscheidet der Bundesrath kraft des unter den Parteien geschlossenen Kompromisses eine rein civilrechtliche Frage, ohne dadurch den Rechten und Pflichten, welche die eidgenössischen Behörden in Eisenbahnsachen ausüben, irgend etwas zu vergeben, wie auch in gleicher Weise der Bundesbeschluß vom 14. Februar 1878 die gesetzlichen Befugnisse der Bundesversammlung vorbehalten hat (Art. 3, Al. 2). Die über den Bau der Moratoriumslinien abge-

schlossenen Verträge sind nur unter den Kontrahenten verbindlich, und es übernimmt daher die Eidgenossenschaft durch den Entscheid, daß die Bedingung der Baupflicht eingetreten sei, keinerlei Verbindlichkeit, bei den Beschlüssen, welche in Betreff der Konzessionsverlängerung zu fassen sein werden, die Bestimmungen jener Verträge zur Vollziehung zu bringen. Die Bundesbehörden behalten sich vielmehr vor, auch gegenüber den Moratoriumslinien in allen Fällen die öffentlichen Interessen gemäß den gesetzlichen und verfassungsmäßigen Rechten und Pflichten in gleicher Weise zu wahren, wie dieses gegenüber denjenigen Bahnen stattfindet, zu deren Bau eine privatrechtliche Verpflichtung nicht besteht.

Gestützt auf obige Thatsachen und Erwägungen hat der Bundesrath in Entscheidung der ihm durch die Moratoriumsverträge, sowie durch den Bundesbeschluß vom 14. Februar 1878 (Art. 3, Al. 2) zur Erledigung übertragenen Frage

beschlossen:

1. Die Gesellschaft der schweizerischen Nordostbahn ist genügend erstarkt, um den Bau

der linksseitigen Zürichseebahn (Thalweil-Zug),  
der Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen und  
der rechtsufrigen Zürichseebahn

an die Hand zu nehmen und, was die Linie Koblenz-Stein und diejenige von Eetzweilen nach Schaffhausen betrifft, die bezüglichen Vertragsverpflichtungen zu erfüllen.

2. Der Bundesrath wird die Reihenfolge bestimmen, in welcher die Erfüllung der obigen Verpflichtungen zu geschehen hat, und es erhält das Eisenbahndepartement den Auftrag, den daherigen Bericht und Antrag ohne Verzug vorzulegen.

3. Die gesetzlichen Befugnisse der Bundesbehörden in Bezug auf die Verlängerung der für diese Linien erteilten Konzessionen, den Finanzausweis, sowie in Bezug auf die Baulermine, bleiben vorbehalten.

Bern, den 23. Juni 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Droz.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

## **Bundesrathsbeschluß betreffend die Verpflichtungen der Nordostbahngesellschaft gegenüber den sogenannten Moratoriumslinien. (Vom 23. Juni 1887.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.06.1887
Date	
Data	
Seite	483-492
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 584

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.