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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 2 (1854)

Artikel: Auszug aus dem Protokolle der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft abgehalten in Zürich den 30. April 1855

Autor: [s.n.]

Kapitel: 1: Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730486

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: 15.12.2025

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

Der Präsident der Direktion und der Generalversammlung, Herr Regierungspräsident Dr. A. Escher, eröffnet die Versammlung mit der Verlesung des Geschäftsberichtes der Direktion über das Jahr 1854, welcher also lautet:

Tit.!

Der zweite Geschäftsbericht der Direktion der Nordostbahn, der Ihnen anmit vorgelegt wird, begreift das Jahr 1854 und zerfällt in die gleichen Hauptabtheilungen, welche in dem ersten Geschäftsberichte enthalten sind. Einzig ist, da bei dem Punkte, bis zu welchem die Nordostbahn mittlerweile gediehen ist, mancherlei Verhandlungen mit andern Eisenbahn-Unternehmungen, deren Schienenwege in die Nordostbahn jedenfalls einmünden werden oder in Betreff welcher eine solche Verbindung wenigstens in Frage kommt, Statt zu finden hatten, die Hinzufügung einer weitern diese Verhandlungen beschlagenden Hauptabtheilung nothwendig geworden, die der Natur der Sache nach auch in künftigen Geschäftsberichten jeweilen wird fortgeführt werden müssen und darum in dem gegenwärtigen Berichte um so unbedenklichere Aufnahme gefunden hat.

I. Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde.

a) Konzessionen. Wir hatten schon in unserm letztjährigen Berichte das Vergnügen, Ihnen melden zu können, daß die Konzessionen für die sämmtlichen die Nordostbahnunternehmung bildenden Linien ertheilt und von Bundeswegen genehmigt seien und zwar in einer durchweg einheitlichen und für die Unternehmung günstigen Weise. Es erübrigt uns daher hier nur noch der Verhandlungen zu gedenken, welche während des Berichtsjahres mit Rücksicht auf die durch die Konzession des Kantons Thurgau an die Nordostbahnunternehmung und durch Staatsverträge der Kantone Zürich und Thurgau mit dem Kanton St. Gallen offen behaltene Möglichkeit einer Fortführung der Nordostbahn bis Rorschach Statt gefunden haben. Die eben erwähnten Staatsverträge bestimmen im Hinblicke darauf, daß unsere Gesellschaft eine solche Verlängerung der Nordostbahn unter Umständen in ihrem Interesse finden könnte, „es sei der Bahnhof in Rorschach so anzulegen, daß in demselben der Anschluß der Nordostbahnlinie mit thunlichster Leichtigkeit und so, daß die Weiterbeförderung auf andere Linien ohne Umladen möglich sei, bewerkstelligt werden könne." Kraft dieser Vertragsbestimmung hat die Regierung von Zürich auf höchst verdankenswerthe Weise in fortwährender Entgegennahme unserer daherigen Wünsche gegenüber der Regierung von St. Gallen die erforderlichen Schritte gethan, um die Anlage des Bahnhofes in Rorschach in der vertragsmäßig bestimmten Weise zu erwirken. Sind auch die daherigen Verhandlungen noch nicht zum Abschlusse gediehen, so darf doch eine Erledigung derselben in einer für die Nordostbahngesellschaft annehmbaren und dabei den St. Gallischen Interessen die vollste Rechnung tragenden Weise in Aussicht genommen werden.

b) Genehmigung des Tracé's der Bahn. Die Feststellung des Tracé's stand auf der ganzen Linie von Romanshorn bis Zürich nur noch für die kleine Strecke vom Hard bis Zürich aus. Es hing nämlich dieselbe von der Entscheidung der Frage ab, ob der gegenwärtige Bahnhof in Zürich beibehalten oder verlegt werden solle. Diese Frage wurde auf Grundlage sehr einläßlicher Untersuchungen von einer Mehrheit des Verwaltungsrathes dahin entschieden, es seien im Nordbahnhofe unter Benutzung der vorhandenen Gebäulichkeiten und des zu demselben gehörenden Areales diesseits und jenseits der Sihl diejenigen Einrichtungen zu treffen, welche für einen sichern und zweckmäßigen Betrieb des Personen- und Waarenverkehrs unumgänglich nothwendig erscheinen, und es habe demzufolge die Direktion bei der Einrichtung des Bahnhofes alle diejenigen Ersparnisse eintreten zu lassen, welche mit der Erreichung des oben bezeichneten Zweckes vereinbar sind. Vermittelst dieses Beschlusses war zugleich auch das Tracé der Bahn vom Harde bis Zürich bestimmt und es wurde nun noch für dasselbe die hoheitliche Genehmigung nachgesucht. Die Regierung von Zürich erklärte sich dahin, daß sie der Ausführung der Bahn auf Grundlage des ihr vorgelegten Tracéplanes zwar nicht entgegentrete, daß sie jedoch im Hinblicke auf die Wünschbarkeit einer Fortführung der Nordostbahn bis an den See und von dem Bestreben ausgehend, daß der Zukunft in dieser Beziehung so wenig als möglich vorgegriffen werde, nicht umhin könne, mit ihrer Erklärung die Empfehlung zu verbinden, im alten Bahnhofe und Behufs Einführung der Ostbahn in denselben bloß die nothwendigsten Bauten und auch diese nur in thunlichst provisorischer Weise ausführen zu lassen. — Erscheint nun in Folge dieser Entscheidung das Tracé auf der ganzen Linie von Zürich bis Romanshorn als festgestellt, so wurde im weitern für das Tracé der Nordostbahn von Baden bis Thurgi und von da theils bis Brugg, theils bis und mit dem Uebergange über die Limmat in der Richtung gegen den Rhein, die Genehmigung der Regierung von Aargau nachgesucht und, nachdem einige Vorbehalte, die anfänglich gemacht worden, zu verschiedenen Verhandlungen Veranlassung gegeben, auf eine für die Gesellschaft annehmbare Weise ausgewirkt. Der Plan zu dem Tracé der kleinen Bahnstrecke von Aarau bis zu der Aargau-Solothurn'schen Kantonsgrenze in der Wöschnau ist der Regierung von Aargau ebenfalls vorgelegt worden. Es ist uns aber bis zur Stunde keine daherige Entscheidung zugekommen.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen. Neben der bereits erwähnten das Tracé vom Harde bis Zürich beschlagenden und die Beibehaltung des gegenwärtigen Bahnhofes an letzterm Orte in sich schließenden Vorlage an die Regierung von Zürich wurde auch der Plan betreffend die Anlage des Bahnhofes in Aarau der Aargauischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt. Die Direktion befindet sich zur Zeit noch ohne Erwiederung auf ihre dießfällige Eingabe. — Zu den bereits früher festgesetzten Stationen und Haltstellen auf der Linie von Zürich bis Romanshorn sind einige neue hinzugefügt worden. Fürs erste wurde an der Ausmündung des Kemptthales auf die Nordostbahn, bei dem sogenannten Kupferhammer, eine Station zu errichten beschlossen. Vielfache Wünsche, die aus der dabei betheiligten, theilweise verkehrsreichen Gegend laut geworden waren, die bedeutende Entfernung der Stationen Effretikon und Winterthur, zwischen denen füglich noch eine weitere Station angebracht werden konnte, die günstigen Terrainverhältnisse, welche die Errichtung einer Station an besagter Stelle ohne erhebliche Kosten möglich machten, sowie Anerbietungen von Landabtretungen und ähnlichen Leistungen, welche verschiedene Betheiligte für den Fall der Gewährung einer Station Kemptthal gemacht hatten, bestimmten die Direktion bei ihrer Schlußnahme, deren Genehmigung durch die Regierung von Zürich nicht ausbleiben konnte. Sodann wurde, um den bedeutenden Ortschaften Müllheim und Wigoldingen

die Benutzung der Nordostbahn näher zu legen, zwischen diesen beiden Ortschaften und der Eisenbahnbrücke über die Thur bei Heschikofen eine Haltstelle Müllheim zu errichten beschlossen und zwar um so eher, da die betheiligten Gemeinden erklärten, die durch die Errichtung der Haltstelle veranlaßte Vermehrung der Baukosten auf sich nehmen zu wollen. Mag nun auch die Zahl der Stationen und Haltstellen auf der Bahnstrecke von Zürich bis Romanshorn etwas groß erscheinen, so ist hinwieder wohl im Auge zu behalten, daß natürlich nicht mit allen Zügen an jeder Station oder Haltstelle angehalten zu werden braucht. Auf den Bahnlinien im Kanton Aargau, für deren Tracé die Genehmigung der Aargauischen Regierung eingeholt worden ist, nämlich auf den Strecken Baden-Brugg und Aarau-Wöschnau, sollen in Thurgi und Brugg Stationen errichtet werden.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge. Waren auch die Straßen- und Wasserübergänge der Nordostbahn im Kanton Thurgau schon während des Jahres 1853 mit der dortigen Regierung im allgemeinen vereinbart worden, so blieben doch im Berichtsjahre noch manche in dieses Gebiet einschlagende Punkte zu erledigen übrig. Im Kanton Zürich hatte im Laufe des Jahres 1853 nur für wenige Straßen- und Wasserübergänge der Nordostbahn die Genehmigung der Regierung eingeholt werden können. Dagegen wurde im Berichtsjahre für die sämmtlichen, sehr zahlreichen Uebergänge, deren hoheitliche Gutheißung noch ausstand, dieselbe nachgesucht und erlangt. Die Bestimmung des Ueberganges über die Glatt bot, weil er in einer Weise Statt finden sollte, welche einer allfälligen zukünftigen Glattkorrektion nicht im Wege stünde, sondern eher förderlich wäre, besondere Schwierigkeiten dar. Vermittelst einer etwelchen Verlegung der Glatt wird nun der Uebergang über dieselbe so bewerkstelligt, daß, falls später die Glattkorrektion fortgeführt würde, die gegenwärtig im Baue begriffene Eisenbahnbrücke unverändert stehen bleiben könnte und somit weder eine Störung des Bahnbetriebes, noch eine Vermehrung der Kosten der Glattkorrektion um der Eisenbahn willen in Aussicht stünde. Die Anlage der Bahn im Kemptthale erheischte, um allzu häufigen Ueberbrückungen der Kempt auszuweichen und um anderweitigen Uebelständen zu begegnen, mehrfache Korrektionen dieses Gewässers. Bot sich dabei, nachdem mehrere bereits von anderer Seite her erworbene Wasserrechte hatten expropriirt werden müssen, die Gelegenheit dar, dieselben durch Auswirkung neuer zu vermehren, so wurde davon um so eher Gebrauch gemacht, als die in solcher Weise erlangte sehr bedeutende Wasserkraft beim Verkaufe einen beträchtlichen Erlös abzuwerfen verspricht und die Gründung eines großen industriellen Etablissements vermittelst dieser Wasserkraft neue Alimentation für die Bahn in Aussicht stellt. Von besonderer Wichtigkeit war dann noch die Ueberbrückung der Heerstraße zwischen Zürich und Winterthur bei Baltensweil. Daß die Regierung von Zürich das in dem Bahndamme anzubringende Gewölbe für die Straße senkrecht auf die Axe der Bahn zu erstellen und somit in der kürzesten Linie durch den Bahndamm hindurch zu führen gestattete, darf als eine wesentliche Erleichterung für unsere Unternehmung dankbar anerkannt werden. Es dürfte sich übrigens die Regierung von Zürich um so eher in der Lage erachtet haben, dieses Zugeständniß zu machen, da, sobald die Eisenbahn zwischen Zürich und Winterthur dem Betriebe übergeben sein wird, die ihr entlang laufende Landstraße einen großen Theil ihrer Bedeutung einbüßen muß. — Im Kanton Aargau ist betreffend die sämmtlichen, sehr zahlreichen Veränderungen an Straßen und Gewässern, welche in Folge der Erstellung der Nordostbahn auf der Strecke Baden-Brugg nothwendig werden, nach vielfachen und zum Theile langwierigen Verhandlungen eine Vereinbarung erzielt worden, welche eine für den Staat und für die Gesellschaft billige genannt werden darf.

e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Nordostbahn sich zieht. — Wir glauben hier vorerst noch des Bundesbeschlusses über Abänderung der Art. 4 u. 6 des Bundesgesetzes betreffend die Enthebung von der Wehrpflicht gedenken zu sollen, der für den Eisenbahnbetrieb von großer Bedeutung ist. Gemäß diesem Beschlusse sind die Angestellten der Eisenbahnunternehmungen, denen die Fürsorge für die Sicherheit des Bahnbetriebs in polizeilicher und technischer Beziehung obliegt, während der Dauer ihrer Anstellung von dem Militärdienste befreit. Die schweizerische Bundesversammlung ist bei diesem Beschlusse von dem gewiß richtigen Standpunkte ausgegangen, daß der Nachtheil, der daraus erwachsen kann, daß die in die technischen und polizeilichen Verrichtungen des Eisenbahndienstes eingeschulten Beamteten und Bediensteten, während sie im Militärdienste stehen, durch minder eingeübte und erfahrene Stellvertreter ersetzt werden müssen, ungleich größer ist als der Vortheil, den die Wehrpflicht dieser Beamteten und Bediensteten dem Staate zu bringen vermöchte. Und auch wenn bloß der Militärdienst in's Auge gefaßt wird, so leisten in Kriegszeiten die technischen und die mit der Handhabung der Bahnpolizei betrauten Beamteten und Angestellten der Eisenbahnen dadurch, daß sie, im Bahndienste verbleibend, für einen möglichst schnellen und sichern Transport der Truppen und des Kriegsmaterials auf der Eisenbahn besorgt sind, wohl einen ungleich wichtigern Militärdienst, als derjenige wäre, den sie in der gewöhnlichen Weise zu thun im Falle sein würden. — Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Heumonat 1852 enthielt die Bestimmung, daß Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Lokomotiven und Coke, die für die Eisenbahn vom Auslande bezogen werden, vom Eingangszolle befreit werden sollen. Es erschienen somit in dieser Aufzählung mehrere für Eisenbahnen erforderliche Gegenstände nicht, für die gemäß dem Zolltarife ein sehr bedeutender Zoll hätte bezahlt werden müssen, ohne daß ein erheblicher Grund obgewaltet hätte, sie von der Verzollung ausnahmsweise nicht zu befreien, während dagegen anderes Eisenbahnmaterial zollfrei gewesen wäre. Unter diesen Gegenständen verdienen besonders die Schienenbefestigungsmittel aller Art, von denen nur die Schienenstühle für zollfrei erklärt waren, die Ausweichungsvorrichtungen, die eisernen Eisenbahnbrücken und endlich und ganz besonders auch die Waggons für den Personen- und Waarentransport hervorgehoben zu werden. Hätte der Zoll für die Waggons nach dem Zolltarife bezahlt werden müssen, so wären für die Personenwagen 10 % und für die Güterwagen 5 % des Werthes zu bezahlen gewesen. Es hätte dieses, um ein Beispiel anzuführen, auf den Wagen, welche die Nordostbahngesellschaft einzig für die Strecke von Zürich bis Romanshorn bedarf, auch wenn die Zollbefreiung der Räder und Achsen in Anschlag gebracht wird, einen Zollbetrag von Frk. 76,000 ausgemacht. Unter diesen Umständen erachtete es die Direktion als ihre Pflicht, eine einläßliche, die sachbezüglichen Verhältnisse darlegende Eingabe an das eidgenössiche Post- und Baudepartement zu richten mit dem Schlußgesuche, es möchte der Bundesversammlung eine Vorlage gemacht werden, welche die Zollbefreiung der für die Eisenbahnen erforderlichen Materialien im Allgemeinen ausdehnen und namentlich auch auf die oben namhaft gemachten Gegenstände erstrecken würde. Zugleich lud die Direktion die übrigen schweizerischen Eisenbahngesellschaften unter Mittheilung ihrer Eingabe an das eidgenössische Post- und Baudepartement ein, dieses Gesuch unterstützen zu wollen. Die Bundesbehörden liehen der Vorstellung ein williges Ohr. Es faßte nämlich in Folge derselben die Bundesversammlung am 19. Heumonat 1854 den Beschluß, es sollen in Abänderung der sachbezüglichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Eisenbahnen, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Ausweichungsvorrichtungen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbrücken, Eisenbestandtheile zum Baue von eisernen Brücken, Räder, Achsen, Lokomotive und Coke, die für Eisenbahnen vom Auslande bezogen werden, vom

Eingangszolle gänzlich befreit, und für Waggons aller Art, welche für die Eisenbahnen aus dem Auslande eingeführt werden, 1½ % vom Werthe, eben das Aequivalent des Zolles, welchen inländische Waggonfabriken für die zu ihrer Fabrikation nothwendigen, aus dem Auslande zu beziehenden Stoffe bezahlen müssen, als Zoll bezogen werden. Die Bundesversammlung führte durch diesen Beschluß die Absicht, die schon früher bei ihr obgewaltet, es solle alles für die Eisenbahnen erforderliche Material, das aus dem Auslande bezogen würde, von dem schweizerischen Eingangszolle befreit, dabei jedoch der inländischen Industrie, welche solches Material produziren möchte, durch Erlassung des Zolles auf den zu dieser Fabrikation erforderlichen Stoffen ihre volle Konkurrenzfähigkeit mit dem Auslande erhalten werden, nunmehr vollständig durch. Sie scheint dabei von dem sehr natürlichen Gefühle geleitet worden zu sein, daß, wenn sich der Bund trotz der großen Vortheile, welche ihm die Eisenbahnen in volkswirthschaftlicher und auch in administrativer Beziehung bringen, mit seinen Finanzen bei der Erstellung derselben nicht betheiligen wolle, er dann hinwieder nicht noch eine Steuer von den Eisenbahnunternehmungen durch den Bezug des Zolles und vollends eines sehr hohen Zolles auf den für die Eisenbahnen erforderlichen Materialien erheben solle. — Gemäß dem bereits erwähnten Bundesgesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen hat der Bundesrath diejenigen Bestimmungen aufzustellen, welche nothwendig sind, um in technischer Beziehung die Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen zu sichern. Das eidgenössische Post- und Baudepartement, dem die Beantragung des dießfälligen Reglementes bei dem Bundesrathe oblag, hatte ein Gutachten von den schweizerischen Eisenbahngesellschaften über diesen so wichtigen Gegenstand zu erhalten gewünscht, und es war die Nordostbahngesellschaft im Besondern angegangen worden, die verschiedenen schweizerischen Gesellschaften zur Abgabe eines solchen Gutachtens zu vereinigen. Die Aufgabe war im Hinblicke auf die verschiedenen Lokomotiven- und Wagensysteme, welche von den einzelnen Gesellschaften gewählt worden waren, eine schwierige. Wenn nämlich für die Nordostbahn, die Centralbahn, die St. Gallische und die Rheinfallbahn im Hinblicke auf die bei diesen Bahnen vorkommenden Terrainschwierigkeiten, welche die Anwendung starker Steigungen und Kurven nothwendig machen, Wagen und Lokomotiven nach amerikanischem Systeme, d. h. mit beweglichen Untergestellen, dagegen für die übrigen schweizerischen Eisenbahnen Wagen und Lokomotiven nach englischem Systeme, d. h. mit festen Untergestellen, werden in Anwendung gebracht werden, so bestand nun die Aufgabe darin, eine Anordnung ausfindig zu machen, kraft welcher es trotz dieser Verschiedenheit ermöglicht würde, daß wenigstens Güterwagen von beiden Systemen — für die Personenwagen ist das Bedürfniß bei Weitem nicht so dringend — nicht bloß auf jede schweizerische, sondern auch auf die französischen und deutschen Bahnen übergehen und in Folge dessen Waaren ohne Umladung an die entferntesten Orte der Schweiz, Frankreichs und Deutschlands gelangen können. Die Art und Weise, wie wir diese Aufgabe zu lösen vorschlugen, hatte sich der Zustimmung der übrigen schweizerischen Eisenbahngesellschaften zu erfreuen, und es wurde hierauf unser Vorschlag von dem Bundesrathe auf den Antrag des Post- und Baudepartementes in die Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom 9. August 1854 niedergelegt. Es soll nun auf den sämmtlichen schweizerischen Bahnen die Höhe der Zug- und Stoßvorrichtungen der Wagen 3,2 Fuß über den Schienen, und die Entfernung der Buffer der auf englische Art gebauten Wagen von der Wagenachse 2,9 Fuß betragen, während sich diese Entfernung bei den französischen Wagen auf 2,85 Fuß und bei den deutschen Wagen auf 2,92 Fuß beläuft, folglich nahezu gleich ist. Und sodann sollen, da die nach amerikanischem Systeme gebauten Wagen nicht wie die nach englischem Systeme konstruirten Buffer haben, sondern in der Mitte durch eine feste Kuppelstange verbunden werden, die nach amerikanischem Systeme gebauten Güterwagen auf den schweizerischen Bahnen

die Einrichtung erhalten, daß besondere Buffer in dieselben eingesteckt werden können, welche zu diesem Zwecke auf der Grenzstation in Bereitschaft zu halten sind. In Folge dieser Vorschriften können nun die nach amerikanischem und nach englischem Systeme gebauten Güterwagen auf allen schweizerischen Bahnen benutzt werden und auch auf die französischen und deutschen Bahnen übergehen. — Daß die Errichtung von Telegraphenlinien längs der Eisenbahnen für einen leichten und sichern Betrieb der letztern von der größten Bedeutung ist, liegt auf flacher Hand. Sie erscheint als doppelt wichtig auf Bahnen mit bloß Einem Schienengeleise, wie, theilweise allerdings bloß vorläufig, alle schweizerischen Eisenbahnen angelegt werden. Gemäß dem Bundesgesetze über die Eisenbahnen ist eine Eisenbahnverwaltung berechtigt, wenn längs ihrer Bahn eine Telegraphenlinie erstellt wird, an dieser Hauptleitung ausschließlich für ihren Dienst und auf ihre Kosten einen besondern Draht und für diesen in den Bahnhöfen und Stationen Telegraphenapparate anzubringen. Um von dieser Berechtigung Gebrauch machen zu können, mußte darauf hingewirkt werden, daß die öffentliche Telegraphenleitung zwischen Winterthur und Frauenfeld, wo sie gegenwärtig der Landstraße entlang geführt ist, an die Eisenbahn verlegt, und daß auf der Strecke von Frauenfeld bis Romanshorn, wo zur Zeit noch keine Telegraphenleitung besteht, eine solche längs der Eisenbahn ausgeführt werde. Es wurden die erforderlichen Schritte, um dieß zu erwirken, bei den Bundesbehörden gethan, und sie hatten den gewünschten Erfolg. Es wird nun eine öffentliche Telegraphenleitung von Winterthur bis Romanshorn längs der Eisenbahn ausgeführt und ein besonderer Draht an derselben für die Beförderung der Bahndienstdepeschen angebracht. Aber nicht bloß der telegraphischen Korrespondenz längs der Nordostbahn, sondern auch derjenigen zur Verbindung unserer in Romanshorn ausmündenden Bahn mit ihren Fortsetzungen jenseits des Sees glaubte die Direktion ihre Aufmerksamkeit zuwenden zu sollen. Sie schloß daher einen Vertrag mit dem eidgenössischen Post- und Baudepartement betreffend Errichtung eines unterseeischen Telegraphen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen und betreffend Benutzung desselben mit Prioritätsrecht für Eisenbahndepeschen ab, dem zur Zeit nur noch die Ratifikation durch den Bundesrath mangelt, jedoch sicherem Vernehmen nach nur so lange mangeln wird, als ein damit zusammenhängender Vertrag der Eidgenossenschaft mit Württemberg die endgültige Gutheißung Seitens dieses letztern Staates nicht erhalten haben wird. — Nachdem die Erdarbeiten zur Fortführung der Nordostbahn im Kanton Aargau in Angriff genommen worden waren, glaubte die Direktion in einem einläßlichen Memoriale eine finanzielle Betheiligung des Kantons Aargau bei unserer Unternehmung nachsuchen zu sollen, wie auch die Kantone Zürich und Thurgau sich zu einer solchen herbeigelassen hatten, und wie auch die übrigen schweizerischen Eisenbahngesellschaften fast ohne Ausnahme sich der ökonomischen Unterstützung der Kantone, in deren Gebiet sie bauen, zu erfreuen haben. Die Eingabe hatte Unterhandlungen zur Folge, und aus diesen ging ein Vertrag betreffend Betheiligung des Kantons Aargau bei der Nordostbahnunternehmung durch Uebernahme von Aktien hervor, den eine Abordnung der Regierung von Aargau und der Vorstand der Direktion im letzten Monate des Berichtsjahres unter beidseitigem Ratifikationsvorbehalte abschlossen. Mittlerweile eingetretener Verhältnisse wegen hat der Große Rath von Aargau die Betheiligungsfrage noch nicht lösen zu können, sondern ihre Behandlung auf einen nun nicht mehr entfernten Zeitpunkt verschieben zu sollen geglaubt.