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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 5 (1857)

Artikel: Fünfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 28. April 1858 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

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

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730478

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.08.2025

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

Tit.!

Die Direktion der Nordostbahngesellschaft hat anmit die Ehre, ihren fünften das Jahr 1857 umfassenden Geschäftsbericht zu erstatten. Sie läßt ihn, um eine Zusammenhaltung und Vergleichung desselben mit seinen Vorgängern zu erleichtern, in die gleichen Hauptabschnitte zerfallen, welche in diesen vorkommen.

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

a) Conzessionen.

In dieser Abtheilung haben wir zuerst der Anhandnahme des Baues der Eisenbahnlinie von Turgi bis zur Schweizerischen Grenze im Rheine in der Richtung nach Waldshut zum Anschlusse an die bis dorthin geführte Badische Staatsbahn zu gedenken. Der § 8 der uns von dem Kanton Aargau ertheilten Konzession schreibt unter anderm vor: „Wenn die Gesellschaft nicht binnen vier „Jahren, von dem Zeitpunkte der Genehmigung gegenwärtiger Konzession durch die Bundesversammlung „(4. August 1853) an gerechnet, den Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahnlinie von „Baden nach Koblenz macht, so erlischt die Konzession für diese Bahnlinie und es steht dann für die „letztere der Gesellschaft lediglich ein Prioritätsrecht im Sinne des § 4 (Vorrang vor andern Bewerbern „unter Annahme der von den letztern angebotenen Bedingungen) zu." Hätten wir uns auch darauf berufen können, daß in Folge des doppelspurigen Baues der Linie Baden-Turgi und der bei Anlaß der Inangriffnahme dieses Baues mit dem Bundesrathe und der Regierung von Aargau gepflogenen Korrespondenz der Anfang der Erdarbeiten für die Linie nach Koblenz als erfolgt und somit die ebenerwähnte Bestimmung des § 8 der Konzession als erfüllt zu betrachten sei, so gebot doch die Vorsicht, nicht außer Acht zu lassen, daß diese Rechtsanschauung auch bestritten und möglicherweise nicht zur Anerkennung gebracht werden könnte, und daß die Nordostbahngesellschaft in diesem Falle, wenn sie, was wir als unausbleiblich ansehen, später doch die Eisenbahn nach Waldshut hätte bauen wollen, dieß voraussichtlich nicht mehr gemäß den Bestimmungen der von ihr im Jahre 1853 für diese Linie ausgewirkten Konzession, sondern unter neuen, vielleicht von Mitbewerbern um die Konzession angebotenen, weit ungünstigern Bedingungen hätte thun müssen. Aber auch abgesehen von diesem Umstande glaubten wir den Bau der Linie nach Waldshut nicht länger verschieben zu sollen. In dem § 1 der Statuten der Nordostbahngesellschaft ist als Zweck derselben neben einer Verbindung Zürichs mit Aarau, beziehungsweise dem Westen der Schweiz auch diejenige von Zürich mit Basel angegeben. Die Verwirklichung dieses letztern Zweckes unserer Unternehmung durch den Bau der Linie nach Waldshut durfte nicht mehr verzögert werden, nach-

dem die Herstellung der Hauensteinlinie als eine vollendete Thatsache zu betrachten, die Badische Staatsbahn bis Waldshut vorgeschoben, somit die Entstehung einer dritten Eisenbahn zwischen Zürich und Basel durch den Bötzberg oder längs des Schweizerischen Ufers des Rheines als wenigstens faktisch so viel als ausgeschlossen anzusehen war und demnach gegen die Anhandnahme des Baues der Linie von Turgi nach Waldshut nicht mehr eingewendet werden konnte, daß sie das Zustandekommen einer den Interessen Zürichs und der östlichen Schweiz noch mehr zusagenden Verbindungslinie mit Basel erschwere oder gar verunmögliche. Die Inangriffnahme des Baues der Waldshuterlinie erschien aber um so dringlicher, nachdem das Bestreben zu Tage getreten war, der Turgi-Waldshuterlinie durch einen andern Anschluß der Ostschweiz an die Badische Staatsbahn zuvorzukommen, durch welchen die Interessen Zürichs und der Nordostbahngesellschaft gleich empfindlich verletzt worden wären. Wir ließen daher den Bau der Waldshuterlinie auch zwischen Turgi und Koblenz vor dem 4. August 1857 beginnen und wiesen uns vor diesem Zeitpunkte darüber, daß dieß geschehen sei, bei dem Bundesrathe und bei der Regierung von Aargau aus. Ueberdieß leisteten wir vor jenem Termine dem Bundesrathe den durch den Konzessionsgenehmigungsbeschluß der Bundesversammlung verlangten Ausweis über den Besitz der erforderlichen Mittel für die Durchführung des Baues der Waldshuterlinie. Der Bundesrath und die Regierung von Aargau bescheinigten uns, daß wir den daherigen uns gemäß der Konzession und der Bundesgenehmigung derselben obliegenden Verpflichtungen nachgekommen und daß somit die für die Waldshuterlinie im Jahre 1853 uns ertheilte Konzession und die Genehmigung derselben durch die Bundesversammlung nicht erloschen seien.

Obgleich die Nordostbahngesellschaft sich im Besitze der Konzession für die Bahnstrecke Aarau-Wöschnau befindet, so wird diese Linie doch in Folge eines mit der Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages von der letztern gebaut und seiner Zeit auch betrieben. Die Nordostbahngesellschaft bleibt aber nichtsdestoweniger Konzessionärin für diese Linie und es haben daher auch alle mit der Regierung von Aargau dießfalls zu pflegenden Verhandlungen von der Nordostbahngesellschaft auszugehen. Gemäß der Konzession für die Bahnstrecke Aarau-Wöschnau wäre die letztere gleichzeitig mit der Linie Olten-Wöschnau zu vollenden gewesen. Diese Frist war jedoch in Folge der Vereinbarung eines Tracé's, welches sehr umfangreiche Bauarbeiten erheischt, bis 1. August 1857 erstreckt worden. Da aber die Centralbahngesellschaft auch diese verlängerte Frist nicht für genügend hielt, so erwirkten wir von der Regierung von Aargau nach längern Verhandlungen die Erstreckung der Frist bis zum 1. Mai 1858, dem Zeitpunkte, auf welchen wir die Bahnstrecke Brugg-Aarau zu vollenden versprochen haben. Diese Fristverlängerung erscheint um so gerechtfertigter, als die Vollendung der Bahnstrecke Aarau-Wöschnau vor derjenigen der Linie Brugg-Aarau keinen Zweck gehabt hätte. Der gegenwärtige Stand der Bauten gestattet, die gleichzeitige Eröffnung der beiden Bahnlinien Brugg-Aarau und Aarau-Wöschnau gemäß den zur Zeit dießfalls bestehenden Verpflichtungen in sichere Aussicht zu nehmen.

Betreffend eine Bahn von Zürich nach der innern Schweiz hatten wir mit einem Gründungskomité, welches sich im Besitze einer Konzession für die Erbauung von Eisenbahnen von der Zug-Schwyzerischen Grenze bei St. Adrian (Richtung nach dem St. Gotthard) und von der Zug-Luzernischen Grenze bei Honau (Richtung nach Luzern) an die Zug-Zürcherische Grenze bei der Sihlbrücke (Richtung nach Zürich) befand, einen Vertrag abgeschlossen, gemäß welchem wir uns verpflichteten, bei dem Großen

Rathe des Kantons Zürich die Konzession für eine Eisenbahn von der Sihlbrücke durch das Sihlthal nach Zürich nachzusuchen, und gemäß welchem wir hinwieder berechtigt waren, die so ausgewirkte Konzession bis zum 1. Mai 1857 dem erwähnten Gründungskomité zu übertragen. Dieser Vertrag sollte der Generalversammlung die volle Freiheit der Entscheidung über die Frage, ob jene Linie in das Netz der Nordostbahn aufgenommen werden solle oder nicht, sichern und zugleich bewirken, daß die Nordostbahngesellschaft sich für den Fall der Bejahung dieser Frage im Besitze der gleichen Konzessionsbestimmungen für die Linie nach der innern Schweiz, wie für die übrigen Linien ihres Netzes, befinde. Der Große Rath ertheilte die Konzession für die Sihlthallinie vor dem 1. Mai 1857 nicht und das Gründungskomité für die Zuger'schen Eisenbahnen bot zu einer Verlängerung des erwähnten Vertrages nicht Hand. Mittlerweile hatte sich im Bezirk Affoltern ein Gründungskomité gebildet, welches eine Verbindungsbahn zwischen Zürich und der innern Schweiz durch die Baldern und den Bezirk Affoltern anstrebte. In Folge einer von der Regierung von Zürich angeordneten Expertenuntersuchung wurde noch eine dritte Schienenverbindung Zürichs mit der innern Schweiz durch das Reppischthal und den Bezirk Affoltern auf die Bahn gebracht. Das Gründungskomité von Affoltern verlangte nun die Konzession für diese Linie. Dieselbe stellte sich unter der Voraussetzung, daß ihr außerhalb des Gebietes des Kantons Zürich eine in dem Expertengutachten in bestimmte Aussicht genommene Fortsetzung gesichert sei, als im Ganzen ebenso günstig wie die Sihlthallinie heraus. Unter diesen Umständen nahmen die Gesellschaftsbehörden keinen Anstand, der Regierung von Zürich in Folge einer daherigen Anfrage zu erklären, sie wollen unter der doppelten Bedingung, daß erstens die Ausführung der von der Zürich-Zuger'schen Kantonsgrenze weiter führenden Linien in einer den herwärtigen Interessen entsprechenden Weise gesichert und daß zweitens in den Bundesbeschluß, betreffend Genehmigung der Konzession für die Reppischlinie, keine Bestimmungen aufgenommen werden, welche den Gesellschaftsbehörden gegenüber den bisher üblich gewesenen als unannehmbar erscheinen würden, von der Sihlthallinie Umgang nehmen und, unter Vorbehalt der Genehmigung der Generalversammlung, von ihrem Prioritätsrechte für eine in Altstetten abzweigende und durch das Reppischthal und den Bezirk Affoltern an die Zürich-Zuger'sche Kantonsgrenze führende Eisenbahnlinie Gebrauch machen. Der Große Rath des Kantons Zürich ertheilte dann dem Gründungskomité von Affoltern, unter Wahrung des Prioritätsrechtes der Nordostbahngesellschaft, die Konzession für diese sogenannte Reppischbahn im Gegensatze zu der projektirten Sihlthalbahn und sogar unter zeitweiligem Ausschlusse derselben. Aber auch dieß geschah nur mit der Klausel, daß die Konzession nicht in Anwendung gebracht werden dürfe, bevor der Inhaber derselben dem Großen Rathe zu seiner Befriedigung den Nachweis geleistet habe, daß die Konzessionen für Fortführung der Eisenbahnlinie außerhalb des Kantons Zürich in einer den Zürcherischen Interessen entsprechenden Weise ertheilt worden seien. In Folge dieser Klausel fand auf Anregung Zürichs hin eine Konferenz von Abgeordneten der Kantone Zürich, Luzern, Schwyz und Zug statt, um über die Fortsetzung, welche für die Reppischlinie auf dem Gebiete der andern Kantone in der Richtung nach dem Gotthard und nach Luzern erhältlich wäre, in Unterhandlung zu treten. Die Konferenz hatte kein anderes Ergebniß, als daß sie den Beweis lieferte, wie wenig Geneigtheit bei den betreffenden Kantonen vorhanden sei, zu derjenigen Fortsetzung der Reppischlinie Hand zu bieten, welche die Experten, von denen der Vorschlag zu dieser Linie ausgegangen war, im Interesse derselben in Aussicht genommen und bei ihren Be-

rechnungen zu Grunde gelegt hatten. Dieser Konferenz folgten keine weitern und die Gesellschaftsbehörden hatten keine Veranlassung mehr, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen, bis in neuerer Zeit von Seiten des Gründungskomité's der sogenannten Ost-Westbahn mit dem im Besitze der Zuger'schen Konzession stehenden Gründungskomité Unterhandlungen betreffend Abtretung dieser Konzession gepflogen wurden. Anregungen, welche bei uns betreffend Uebernahme der Zuger'schen Konzession gemacht wurden, hatten zur Folge, daß sich die Gesellschaftsbehörden die Frage vorlegen mußten, ob sie zu diesem Ende hin Schritte thun sollen. Eine einläßliche Prüfung der Sachlage führte sie zu dem Entschlusse, sich des Prioritätsrechtes zu getrösten, welches der Nordostbahngesellschaft für eine von Zürich nach der innern Schweiz führende Bahn auf dem Gebiete des Kantons Zürich konzessionsgemäß zusteht, und im übrigen zur Zeit keine Schritte zu thun, um in den Besitz von Eisenbahnkonzessionen auf dem Gebiete des Kantons Zug zu gelangen. Wir gehen überhaupt von der Ansicht aus, daß, wenn auch die Herstellung einer Zweiglinie von Zürich nach der innern Schweiz unstreitig ihre Berechtigung hat, doch in der Schweiz, wie in andern Ländern, zunächst die Hauptverkehrslinien, erst nachher die Zweigbahnen und noch viel später Parallelbahnen der Hauptverkehrslinien gebaut werden sollten, und daß auch, etwa abgesehen von einzelnen Ausnahmen, die Eisenbahnen in der Schweiz in dieser Reihenfolge werden gebaut werden.

Mehrere Bürger des linken Ufers des Zürichsees kamen bei der Regierung des Kantons Zürich zu Handen des Großen Rathes mit dem Gesuche ein, es möchte ihnen eine Konzession für eine Eisenbahn von Zürich dem linken Seeufer entlang bis zur Kantonsgrenze bei Richtersweil Behufs Fortsetzung und Anschlusses derselben an die Südostbahn ertheilt werden. Die Regierung von Zürich fragte uns an, ob wir von dem uns für diese Linie zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch machen wollen. Der Verwaltungsrath beauftragte uns, hierauf zu erwiedern, es halte sich die Nordostbahngesellschaft nach dem Wortlaute ihrer Konzession nicht für verpflichtet, sich über die Beanspruchung des Prioritätsrechtes für die Konzession einer Bahn auszusprechen, bevor die Bedingungen festgestellt seien, zu welchen die fragliche Konzession ertheilt werden wolle. Diese Erklärung scheint als eine gerechtfertigte angesehen worden zu sein. Wenigstens ertheilte dann der Große Rath dem erwähnten Gründungskomité die nachgesuchte Konzession unter Bedingungen, welche mit denjenigen der Konzessionen der Nordostbahn übereinstimmen, jedoch mit Hinzufügung der Klausel, daß die Konzession für das Gründungskomité erst in Kraft trete, wenn nicht binnen einer vom Regierungsrathe zu bestimmenden Frist die Nordostbahngesellschaft von dem ihr zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch mache. Seither blieb diese Angelegenheit auf sich beruhen.

Im Anfange des Berichtsjahres richteten die Direktion der Glattthaleisenbahn-Gesellschaft und ein provisorisches Eisenbahnkomité des untern Glattthales an den Regierungsrath von Zürich zu Handen des Großen Rathes das Gesuch um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Verlängerung der Glattthaleisenbahn von Wallisellen abwärts durch das Glattthal bis an die nordwestliche Kantonsgrenze, sei es bei Weiach oder Niederweningen, Behufs Anschlusses an eine dem Rhein entlang weiter nach Westen führende Eisenbahnlinie. Die Regierung von Zürich vereinbarte vorläufig mit den Konzessionsbewerbern die nachgesuchte Konzession und richtete hierauf an uns die Anfrage, ob wir dieselbe kraft des uns zustehenden Prioritätsrechtes übernehmen wollen. Da nun der Kanton Zürich in § 3 des unterm 29. Brachmonat 1853 mit der Nordostbahn-Gesellschaft

betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahn von Zürich an die Kantonsgrenze bei Dietikon abgeschlossenen Vertrages die Verpflichtung eingegangen hat, „während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an „gerechnet, weder eine Eisenbahn in der Richtung von Zürich nach Dietikon selbst auszuführen, noch „eine Konzession für die Herstellung einer solchen Bahn zu ertheilen", und da nach unserer Ansicht ganz entscheidende Gründe dafür sprechen, daß eine Linie von Wallisellen nach Weiach oder Niederweningen als eine Eisenbahn in der Richtung von Zürich nach Dietikon im Sinne der eben angeführten Vertragsbestimmung zu betrachten ist, so sahen wir uns gemäß der uns obliegenden Pflicht, die wohlerworbenen Rechte der Nordostbahn-Gesellschaft zu wahren, genöthigt, der Regierung von Zürich zu erwiedern, es würde nach unserer Anschauungsweise die Ertheilung der nachgesuchten Konzession mit der mehrerwähnten Vertragsbestimmung im Widerspruche stehen und wir müssen uns deßhalb darauf beschränken, auf die letztere zu verweisen und die Aufrechthaltung derselben zu gewärtigen. Nachdem wir dann noch eine Einladung der Regierung von Zürich, uns eventuell über die Beanspruchung der Konzession für die untere Glattthallinie kraft des uns zustehenden Prioritätsrechtes auszusprechen, mit der Einwendung abgelehnt hatten, daß wir uns zu einer solchen Erklärung, so lange unsere Einsprache gegen die Zulässigkeit der Ertheilung jener Konzession unausgetragen sei, nicht für verpflichtet erachten können, beantragte die Regierung von Zürich dem Großen Rathe nun wirklich, das Gesuch um Ertheilung einer Konzession für die untere Glattthallinie abzuweisen. Der Große Rath aber griff in seiner Mehrheit zu dem Auskunftsmittel, zwar die Konzession zu ertheilen, jedoch nur mit der Klausel, daß sie erst dann in Kraft treten solle, wenn die von der Nordostbahn-Gesellschaft gegen die Ertheilung der Konzession erhobene Einsprache beseitigt sein werde und wenn nicht die Nordostbahn-Gesellschaft, falls sie mit ihrer Einsprache nicht durchgedrungen sein sollte, binnen einer ihr vom Regierungsrathe zu bestimmenden Frist von dem ihr zustehenden Prioritätsrechte Gebrauch zu machen erkläre. Dabei unterließ der Große Rath nicht, die Konzessionsinhaber und die von ihnen zu gründende Gesellschaft für die Auslagen, welche dem Staate um dieses Verhältnisses willen erwachsen möchten, haftbar zu erklären. War auf diese Weise das Recht der Nordostbahn-Gesellschaft auf Ausschluß der untern Glattthalbahn nicht von vornherein zugestanden, sondern der Entscheidung eines Schiedsgerichtes anheim gegeben worden, so handelte es sich nunmehr um die Wahl dieses letztern. Von gegnerischer Seite wurden die Herren Fürsprech Niggeler von Bern und Fürsprech Hoffmann von St. Gallen, von uns die Herren Fürsprech Sulzberger und Postdirektor Stoll in Zürich zu Schiedsrichtern ernannt. Da die Schiedsrichter sich über die Wahl des Obmannes nicht verständigen konnten, so bildete das schweizerische Bundesgericht einen Dreiervorschlag. Nachdem die Parteien nach Vorschrift der Konzession je einen der drei Vorgeschlagenen gestrichen hatten, blieb der Freiherr von Brück in München, Generaldirektor der königlich bayerischen Verkehrsanstalten, als Obmann des Schiedsgerichtes übrig. Der Obmann und die Schiedsrichter haben dem an sie ergangenen Rufe Folge geleistet und es kann nunmehr der Beginn des Schriftenwechsels der Parteien vor dem so konstituirten Gerichte in Aussicht genommen werden. — Gleichzeitig mit der bereits erwähnten Bewerbung bei dem Großen Rathe des Kantons Zürich um die Konzession für die untere Glattthalbahn hatte ein Gründungskomité in Zurzach bei der Regierung von Aargau zu Handen des Großen Rathes die Konzession für eine Eisenbahn von der Zürcher'schen Grenze bei Kaiserstuhl nach Koblenz nachgesucht,

und war der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen mit dem Begehren um Ertheilung einer Konzession für eine Bötzberglinie, beziehungsweise für eine Linie von Koblenz abwärts dem linken Rheinufer entlang bis an die Aargauische Grenze in der Richtung nach Basel bei den Aargauischen Behörden eingekommen. Der Zusammenhang zwischen diesen Gesuchen und demjenigen um Ertheilung einer Konzession für die untere Glattthallinie liegt auf flacher Hand. Da der § 3 der von dem Kanton Aargau der Nordostbahngesellschaft für die Eisenbahnlinien von Dietikon nach Aarau und Koblenz ertheilten Konzession bestimmt, „der Kanton Aargau verpflichte sich, während der nächsten 15 Jahre, vom Tage „der Ertheilung der Konzession an gerech„net, Eisenbahnen in gleicher Richtung, wie die den Gegenstand der fraglichen Konzession bildenden, „weder selbst auszuführen noch eine Konzession für solche zu ertheilen," und da es uns unzweifelhaft schien, daß unter den Eisenbahnlinien, für welche die Konzession nachgesucht wurde, Eisenbahnen „in gleicher Richtung", wie die Linie von Dietikon bis Koblenz, enthalten seien, so hielten wir uns für verpflichtet, bei der Regierung von Aargau zu Handen des Großen Rathes die der Nordostbahngesellschaft Kraft der Konzession zustehenden Rechte zu verwahren. Gleichzeitig verwahrten wir auch das der Nordostbahngesellschaft durch § 4 der Konzession zugesicherte Prioritätsrecht für Ausführung von Zweigbahnen. Es hatte sich nämlich die Regierung von Aargau in dieser Beziehung so wenig als überhaupt in Betreff der erwähnten Konzessionsgesuche mit uns ins Vernehmen gesetzt. Der Große Rath von Aargau glaubte unsern Verwahrungen dadurch ein Genüge zu thun, daß er in die Konzession für eine Eisenbahn von Kaiserstuhl nach Koblenz die Bestimmung aufnahm, es solle diese Konzession erst in Kraft treten, „wenn die Zürcher'sche Konzession einer Glattthal-Eisenbahn von Wallisellen abwärts gegen Kaiserstuhl definitiv ertheilt sein werde," also wenn das oben erwähnte Schiedsgericht sich für die Zulässigkeit der Ertheilung einer Konzession für eine untere Glattthalbahn würde ausgesprochen haben. — Wir können unsere Berichterstattung über diesen Gegenstand nicht schließen, ohne auf die schwierige Stellung aufmerksam gemacht zu haben, in die wir uns in Fällen, wie der eben besprochene, versetzt sehen. Es werden durch Konkurrenzprojekte, welche der Nordostbahn an die Seite gestellt und welche zu großem Theile nicht Behufs ihrer Verwirklichung, sondern zu ganz andern Zwecken auf die Bahn gebracht werden, in denjenigen Landesgegenden, in welchen ihre Erbauung in Aussicht gestellt wird, Hoffnungen und Begehrlichkeiten erweckt, die ohne jene Stratageme gemäß der natürlichen Entwicklung der Dinge noch geraume Zeit geschlummert haben würden. Wenn wir nun lediglich die Ausschlußrechte, welche uns von Staatswegen zugesichert worden sind, damit die erforderlichen Geldmittel für das Zustandekommen der Nordostbahnunternehmung sich finden lassen, zur Geltung bringen, so bestrebt man sich, den Schein auf uns zu laden, als würden wir gewissen Landesgegenden die Wohlthaten der Eisenbahnen vorenthalten, während ja der Staat vom Standpunkte der öffentlichen Interessen aus die Ausschlußrechte der Nordostbahngesellschaft eingeräumt hat und es sich zur Zeit nur darum handelt, diesen in solcher Weise begründeten Rechten Anerkennung zu verschaffen, und während es mehr als zweifelhaft ist, ob, auch wenn die Ausschlußrechte nicht bestünden, die zum Baue der Eisenbahnen in jenen Landesgegenden erforderlichen Summen in der That und Wahrheit verfügbar seien. Trotz allem dem werden wir fortfahren, die Rechte, welche der Nordostbahn wohl nicht in irgend einem Privatinteresse,

sondern zu öffentlichem Nutzen und Frommen eingeräumt worden sind, zu wahren. Unsere Rechtfertigung hiefür finden wir in dem Bewußtsein der Erfüllung einer uns obliegenden Pflicht und in der Ueberzeugung, daß wir dem Zustandekommen neuer Eisenbahnlinien sicherern und wirksamern Vorschub leisten, wenn wir darauf dringen, daß Verpflichtungen, welche bestehenden Eisenbahngesellschaften gegenüber eingegangen worden sind, gehalten werden, als wenn wir zu Mißachtung und Hintansetzung derselben Hand bieten würden.

Es gereicht uns zur Befriedigung, Ihnen mittheilen zu können, daß in Folge der auf die Eventualität einer Fortführung der Nordostbahn bis Rorschach berechneten, in Staatsverträge zwischen den Kantonen Zürich und Thurgau auf der einen und dem Kanton St. Gallen auf der andern Seite niedergelegten Bestimmung betreffend die Anlage des Bahnhofes in Rorschach nunmehr endlich die zum Zwecke der Vollziehung dieser Bestimmung erforderlich gewordenen Vereinbarungen getroffen worden sind. Die Nordostbahngesellschaft kann kraft der bestehenden Verträge, wenn ihr Interesse es erheischen sollte, ihre Linie zu den für die Eisenbahn der Vereinigten Schweizerbahnen von Winterthur bis an die Zürcherische Kantonsgrenze bei Elgg geltenden Konzessionsbedingungen bis Rorschach ausdehnen und es ist der dortige Bahnhof in einer Weise angelegt, welche die Einführung einer solchen nach Rorschach erstreckten Linie der Nordostbahn in denselben ohne irgend eine Schwierigkeit gestattet.

b) Genehmigung des Tracé's der Bahn.

Nachdem es uns im Anfange des Berichtsjahres, freilich nicht ohne Eingehung sehr weit gehender Verpflichtungen, gelungen war, von dem Großen Rathe des Kantons Aargau die Abänderung der uns ertheilten Konzession in dem Sinne zu erlangen, daß uns gestattet wurde, die Bahnlinie von Brugg nach Aarau, statt über Lenzburg, über Rupperswyl zu ziehen, und nachdem diese Konzessionsveränderung die Bundesgenehmigung Seitens des Bundesrathes kraft der ihm von der Bundesversammlung ertheilten Vollmacht erhalten hatte, wirkten wir bei der Regierung von Aargau die Genehmigung des Tracé's für die Eisenbahnlinie von Holderbank über Rupperswyl nach Aarau aus. Von Brugg bis Holderbank war das Tracé früher schon vereinbart worden.

Ebenso haben wir, übrigens theilweise erst in dem gegenwärtigen Jahre, die Genehmigung des Tracé's für die Eisenbahnlinie von Turgi bis zu der Aargauischen, beziehungsweise Schweizerischen Landesgrenze im Rheine bei Koblenz bei dem Bundesrathe, so weit dieß nöthig war, und sodann bei der Regierung von Aargau erlangt. Dem Bundesrathe legten wir einen Situationsplan zur Genehmigung vor, aus welchem die Art, wie der Rheinübergang zwischen Koblenz und Waldshut bewerkstelligt werden sollte, ersichtlich war, und überdieß gaben wir ihm alle zur Beurtheilung unsers Projektes weiter erforderlichen Nachweisungen. Der Bundesrath ertheilte dem Plane seine Genehmigung mit dem einzigen Vorbehalte, daß die Brücke eine Konstruktion erhalte, welche die Möglichkeit sichere, für den Fall von Krieg jede Verbindung leicht zu unterbrechen. Um diesem Vorbehalte gerecht zu werden, beschlossen wir, in dem auf der Schweizerischen Seite gelegenen Landpfeiler der Rheinbrücke eine Minenkammer anzubringen. Die Detailpläne über dieselbe unterbreiteten wir dem Bundesrathe Behufs Einholung seiner Genehmigung. Der Bundesrath sprach seine Zustimmung zu denselben aus mit einigen Modifikationen, welche wir sofort uns gefallen

lassen zu wollen erklärten. Hatten wir auf diese Weise die Seitens des Bundes für das Tracé der Eisenbahnlinie von Turgi bis zur Schweizerischen Grenze bei Koblenz erforderliche Genehmigung erwirkt, so gelang es uns, freilich nur nach sehr weitläufigen Unterhandlungen und erst in der letzten Zeit, auch die Genehmigung der Regierung von Aargau für jenes Tracé in seiner ganzen Ausdehnung zu erlangen. Die Hauptschwierigkeiten, welche sich dabei ergaben, bezogen sich auf die Art, wie die Eisenbahn durch das Dorf Koblenz geführt werden solle und auf die Frage, in welcher Weise auf der Strecke zwischen dem Dorfe Koblenz und dem Rheine eine Kreuzung der Nordostbahn durch eine Fortsetzung der Glattthallinie, wenn die Konzession für eine solche rechtsbeständig würde und wenn sie dann auch wirklich gebaut werden sollte, Statt finden dürfte. In Betreff des erstern Punktes ist nun festgesetzt, daß im Anschlusse an den Schweizerischen Landpfeiler der Rheinbrücke ein Viadukt von 6 Bogen mit je 25′ lichter Weite angebracht werden soll. Den zweiten Punkt anlangend verlangte die Regierung von Aargau von uns die „unumwundene und bestimmte Erklärung, daß die Nordostbahngesellschaft gegen Kreuzungen oder Berührungen ihrer Bahnlinie durch andere Bahnen in dieser oder jener Weise keinerlei Schwierigkeiten erheben werde". Würden wir eine so allgemein lautende Erklärung ausgestellt haben, so hätte man leicht versucht sein können, im Verfolge daraus abzuleiten, wir hätten in den Bau und Betrieb einer solchen Kreuzungsbahn, selbst wenn daraus Beeinträchtigungen des Betriebes der Nordostbahn hervorgehen sollten, eingewilligt. Uebrigens hielten wir dafür, es hänge die Frage der Kreuzung der Nordostbahn durch eine andere Bahn mit der Genehmigung des Bahntracé's in keiner Weise zusammen, und es wäre jene Frage vorkommenden Falls vielmehr auf dem Expropriationswege auszutragen. Wir hielten uns daher für verpflichtet, die Ausstellung jener Erklärung abzulehnen, und es mußte unsere Ablehnung eine um so entschiedenere sein, als es sich um Wahrung wohlerworbener Rechte der Nordostbahngesellschaft von der wichtigsten Natur handelte. Eine längere dießfalls gepflogene Korrespondenz und wiederholte Konferenzen führten endlich in den letzten Tagen zu einer Einigung. Wir gaben wörtlich folgende, mit dem Standpunkte, welchen wir von Anfang an in dieser Angelegenheit eingenommen haben, in vollem Einklange stehende Erklärung ab: „Die Nordostbahngesellschaft gibt die Kreuzung der Bahnstrecke von der „Station Koblenz bis zur Landesgrenze im Rheine durch eine andere Eisenbahn, deren Konzession rechts„beständig geworden, im Grundsatze zu. Dadurch soll jedoch, falls in Folge des Baues oder Betriebes „einer solchen Kreuzungsbahn eine Hemmung des Betriebes der Nordostbahn, von welcher Art dieselbe „auch sein möchte, in Frage kommen sollte, der Nordostbahngesellschaft unbenommen sein, ihre daherigen „Rechte in dem dießfälligen Expropriationsverfahren geltend zu machen. Ueberdieß sollen alle und jede „durch den Bau einer derartigen Kreuzungsbahn verursachten Kosten von der betreffenden neuen Bahnunter„nehmung getragen werden." Die Regierung von Aargau gab sich mit dieser Erklärung zufrieden und ertheilte nunmehr auch noch dem von uns vorgeschlagenen Tracé von der Station Koblenz bis zur Landesgrenze im Rheine ihre abschließliche Genehmigung, wie sie dieß in Betreff des Tracé's von Turgi bis zur Station Koblenz früher schon gethan hatte. Wir befreuen uns, in Folge dessen diese Abtheilung unserer Berichterstattung mit der Mittheilung schließen zu können, daß nun die hohheitliche Tracégenehmigung für alle Linien des Nordostbahnnetzes ausgewirkt ist.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen.

War die Stelle, an welcher der Bahnhof in Aarau angelegt wird, früher schon von uns mit der Regierung von Aargau und der Centralbahngesellschaft vereinbart worden, so fand im Laufe des Berichtsjahres eine solche Verständigung noch in Betreff der auf dem Bahnhofe herzustellenden Bauten und der übrigen in demselben zur Ausführung zu bringenden Einrichtungen statt.

Wir beabsichtigen, die Erweiterung des Bahnhofes in Winterthur, welche seiner Zeit schon in Aussicht genommen worden ist, nunmehr zu bewerkstelligen. Die Erbauung eines definitiven Verwaltungsgebäudes soll damit Hand in Hand gehen. Verhandlungen, welche wir dießfalls mit der Regierung von Zürich zu pflegen in den Fall kamen, sind noch nicht zum Abschlusse gediehen.

Die Stationen auf den im Baue begriffenen Bahnlinien anlangend sind wir mit der Regierung von Aargau dahin übereingekommen, auf der Linie von Brugg bis Aarau nebst der früher schon vereinbarten Station Schinznach noch in Wildegg und Rupperswyl solche anzulegen, und auf der Bahnlinie von Turgi bis zur Landesgrenze bei Koblenz in Würenlingen, Döttingen und Koblenz Stationen zu errichten. Die durchschnittliche Entfernung dieser Stationen von einander beträgt auf der einen und auf der andern Linie ungefähr eine Stunde.

Im Hinblicke auf die bedeutende Entfernung zwischen den Stationen Sulgen und Amrisweil und auf den nicht unerheblichen Verkehr der Ortschaften, welche sich zwischen diesen beiden Stationen in dem Bereiche unserer Bahn befinden, haben wir, wiederholt und sehr angelegentlich geäußerten Wünschen der Regierung von Thurgau Rechnung tragend, der letztern unsere Geneigtheit erklärt, zur Errichtung einer neuen Station in der Gegend von Erlen, also ungefähr in der Mitte zwischen Sulgen und Amrisweil, Hand zu bieten. Wir haben dieß jedoch nur „in der übrigens selbstverständlichen Mei„nung gethan, daß es uns vorbehalten bleibe, mit Beziehung auf das Anhalten der Züge das uns jeweilen „geeignet scheinende zu verfügen.“ Die nähere Bestimmung des Ortes, wo diese neue Station angebracht werden soll, ist noch nicht erfolgt. Es wird dabei mit auf die Opferbereitwilligkeit der zunächst Betheiligten gebührende Rücksicht genommen werden.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge.

Unter dieser Abtheilung haben wir zunächst zu erwähnen, daß in dem Berichtsjahre eine alte Pendenz mit der Regierung von Thurgau betreffend eine von der letztern seiner Zeit an die Genehmigung unsers Projektes der Eisenbahnbrücke über die Thur bei Heschighofen geknüpfte, die Ausführung von Wuhrungsarbeiten an der Thur zwischen der dortigen Straßen- und Eisenbahnbrücke betreffende Bedingung endlich zur Erledigung gebracht werden konnte. Es geschah in einer Weise, welche als eine für beide Theile annehmbare bezeichnet werden darf.

In Folge der Erweiterung des Bahnhofes in Zürich, beziehungsweise der Herstellung des Vorbahnhofes jenseits der Sihl, ist eine Erweiterung der Eisenbahnbrücke über die Sihl behufs Vermehrung der Bahngeleise auf derselben und die Herstellung einer Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke über diesen Fluß nothwendig geworden. Die Herstellung dieser Bauwerke hat zu mannigfachen Verhandlungen mit der Regierung, beziehungsweise der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons

Zürich, sowie mit den Gemeinden Zürich und Außersihl geführt. Es sind dieselben, der Natur der Sache nach weitläufig, noch nicht zum Ziele geführt worden, von diesem aber, wie wir hoffen dürfen, nicht mehr ferne.

Die zahlreichen Straßen- und Wasserübergänge der Eisenbahn auf der Linie Holderbank-Aarau, sowie die durch die letztere herbeigeführten Straßenverlegungen und Flußkorrektionen haben vielfache Verhandlungen mit der Regierung von Aargau in der ersten Hälfte des Berichtsjahres nothwendig gemacht. Sie haben alle zuletzt, wenn auch theilweise erst nach längerer Korrespondenz, zu einer Einigung geführt.

Auch in Betreff der sämmtlichen Straßenübergänge auf der Bahnstrecke von Turgi bis zur Schweizergrenze bei Koblenz ist, abgesehen von einem einzigen, in Betreff dessen die Unterhandlungen noch schwebend sind, der aber nicht zu Weiterungen Veranlassung geben kann, die Zustimmung der Regierung von Aargau ausgewirkt worden. Ebenso hat die letztere die Pläne zu den auf dieser Linie vorkommenden Wasserübergängen, nämlich zu den Brücken über die Limmat bei Turgi, über die Surb bei Döttingen und über den Rhein bei Koblenz, abschließlich genehmigt. In Betreff der Brücke über den Rhein hatte der Einholung der Genehmigung des Bauplanes durch die Regierung von Aargau selbstverständlich eine Einigung über diesen Plan mit dem Großherzogthum Baden vorauszugehen.

e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht.

Wenn wir hier mit den Beziehungen zu dem Bunde beginnen sollen, so haben wir vorerst zu erwähnen, daß wir den am 30. August 1856 mit dem eidgenössischen Postdepartement betreffend die Benutzung der Nordostbahn durch die eidgenössische Postverwaltung abgeschlossenen Vertrag gekündigt haben. Es geschah um des Mißverhältnisses willen, in dem die Entschädigung, welche die eidgenössische Postverwaltung gemäß jenem Vertrage der Nordostbahn-Gesellschaft für den Transport der nicht dem Postregale anheimfallenden, 10 Pfund übersteigenden Paquete zu bezahlen hatte, zu der Taxe steht, welche die Postverwaltung hinwieder von dem Publikum für diese Paquete bezieht. In dem gegenwärtigen Jahre ist bereits ein neuer Vertrag abgeschlossen worden, in welchem jene Entschädigung zwar erhöht, aber nicht auf den vollen Betrag unserer Eilguttaxe festgesetzt ist und in welchen sodann verschiedene für die eidgenössische Postverwaltung sehr günstige Bestimmungen aufgenommen worden sind. Wenn wir uns zu solch' freundlichem Entgegenkommen bereit finden ließen, so geschah es in der Hoffnung, es werde dasselbe die gebührende Würdigung finden, und in dem Bestreben, unserseits nichts zu versäumen, was zu dem wünschbaren Wohlvernehmen zwischen den Bundesbehörden und den Eisenbahngesellschaften beitragen kann. — Nach dem Bundesgesetze über die Eisenbahnen kann die eidgenössische Postverwaltung die Errichtung von fahrenden Postbureaux beschließen. In diesem Falle hat die Postverwaltung die Herstellungs- und Unterhaltungskosten zu tragen, während die Eisenbahnverwaltung den Transport der fahrenden Postbureaux sowie die Beförderung der dazu gehörenden Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen hat. Im Berichtsjahre ward nach längern Unterhandlungen ein Vertrag abgeschlossen, durch welchen diese Verhältnisse im Einzelnen zwischen dem eidgenössischen Postdepartemente und der Nordostbahn-Gesellschaft geregelt wurden. Gemäß mittlerweile stattgehabten münd-

lichen Besprechungen dürfte eine Modifikation dieses Vertrages im beiderseitigen Wunsche liegen. — Betreffend die Unterbringung der für die Post- und Telegraphenverwaltung erforderlichen Lokale in unsern Bahnhof- und Stationsgebäuden fanden auch während des Berichtsjahres wieder vielfache Unterhandlungen zwischen dem eidgenössischen Postdepartemente und uns statt. Da die Bahnhöfe und Stationen oft außerhalb der Städte und Ortschaften, zu denen sie gehören, liegen, somit keine centrale Lage haben, so ist die Verlegung der Post- und Telegraphenlokale in die Bahnhöfe und Stationen durchaus nicht immer eine Bequemlichkeit für das Publikum, und da für die Post- und Telegraphenbureaux stets Räumlichkeiten im Erdgeschosse der Bahnhof- und Stationsgebäude verlangt werden, diese Räumlichkeiten aber gerade auch vorzugsweise für den Eisenbahndienst in Anspruch genommen werden müssen, so haben auch die Eisenbahngesellschaften in der Regel keinen Werth auf die Vereinigung der Post- und Telegraphenbureaux mit den Bahnhof- und Stationslokalitäten zu legen. — Gemäß dem zur Zeit bestehenden eidgenössischen Zolltarife ist für Waaren, welche nur über eine kurze Strecke des schweizerischen Gebietes transportirt werden, ein Durchgangszoll von einem geringern Betrage zu bezahlen, als für Waaren, welche durch eine größere Strecke des schweizerischen Gebietes transitiren. Die Folge davon ist, daß die Waaren vorzugsweise diejenigen Straßen, beziehungsweise Schienenwege aufsuchen, vermittelst welcher sie nur einen möglichst kleinen Theil des schweizerischen Gebietes zurückzulegen haben. Es ist dieß ein Uebelstand, der nicht bloß die schweizerischen Eisenbahnunternehmungen zu Gunsten von ausländischen beeinträchtigt, sondern der auch der Eidgenossenschaft volkswirthschaftlichen und fiskalischen Nachtheil bringt. Wir haben nicht versäumt, in einer an das eidgenössische Handels- und Zolldepartement gerichteten Eingabe die Beseitigung desselben in Anregung zu bringen, und dürfen nicht daran zweifeln, daß diesem Mißverhältnisse beförderlich werde abgeholfen werden.

Zu den Beziehungen zu den Kantonen, durch welche die Nordostbahn sich zieht, übergehend, heben wir zuerst hervor, daß wir für die Veränderungen unserer Statuten, welche durch die Fusion der Rheinfallbahn-Gesellschaft mit der Nordostbahn-Gesellschaft erforderlich geworden sind und diese Fusion in sich schließen, die einfache und vorbehaltlose Genehmigung der Regierungen von Zürich, Schaffhausen, Aargau und Thurgau ausgewirkt haben. — Nachdem die Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn bei ihrem außerordentlichen Zusammentritte am 29. Dezember des Berichtsjahres eine Veränderung der Statuten in dem Sinne beschlossen hatte, daß hinfür auch während der Zeit, da einzelne Linien des Netzes der Nordostbahn-Gesellschaft im Baue begriffen seien, nicht mehr ein fester Zins des Aktienkapitals zu bezahlen, sondern eine Summe als Dividende auf die Aktien zu vertheilen sei, welche jeweilen durch Zusammenrechnung des Reinertrages der im Betriebe befindlichen Bahnabtheilungen, unter Abzug der statutengemäß dem Reservefonde einzuverleibenden Quote desselben, und ferner des der Baurechnung zur Last zu schreibenden zu 4 % zu berechnenden Zinses von denjenigen Summen, welche auf die im Baue begriffenen Linien verwendet worden, ausgemittelt werden solle, legten wir auch diese Statutenveränderung den Regierungen der Kantone, in welchen die Nordostbahn sich befindet, zur Genehmigung vor. Die sämmtlichen Regierungen sprachen die nachgesuchte Gutheißung aus. Da in Folge dieser Statutenveränderung und in Folge des Beschlusses der Generalversammlung, daß sie bereits auf das Berichtsjahr Anwendung finden solle, schon für das Jahr 1857, zum Unter-

schiede von bisher, nicht mehr ein fester Zins für das Aktienkapital, sondern eine Dividende zu bezahlen war, welche nach Elementen zu berechnen ist, die sich nicht durchweg aus den Rechnungen, wie sie der Generalversammlung bisanhin unterbreitet worden sind, ergeben, so legen wir der Generalversammlung dießmal zum ersten Male unter C eine Rechnung Behufs Ausmittlung der Dividende für 1857 vor, welche ihr über die Art, wie diese Dividende gefunden wurde, Aufschluß zu geben bestimmt ist. Es ist wohl hier auch der Ort zu erwähnen, daß, wenn wir im Berichtsjahre znm ersten Male beschlossen haben, mit Ablauf der ersten Hälfte des Jahres Frk. 10 per Aktie auf Abschlag der Dividende auszubezahlen, wir dieses Verfahren nun auch in Zukunft festzuhalten gedenken. — Gemäß den der Nordostbahn-Gesellschaft von den verschiedenen Kantonen ertheilten Konzessionen liegt die Handhabung der Bahnpolizei zunächst der Gesellschaft ob und es sollen die nähern Vorschriften betreffend dieselbe in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung der betreffenden Regierungen zu unterlegenden Reglemente aufgestellt werden. Die Regierung von Aargau hat nun gewünscht, es möchte das für die Centralbahn in dortigem Kantone geltende Reglement auch für die Nordostbahn, soweit sie sich im Kanton Aargau befinde, eingeführt werden, während hingegen die Regierung von Schaffhausen keinen Anstand nahm, das Polizeireglement der Nordostbahn-Gesellschaft, wie es in den Kantonen Zürich und Thurgau in Anwendung gebracht wurde, auch für das Gebiet des Kantons Schaffhausen gelten zu lassen. Wir glaubten dem Wunsche der Regierung von Aargau entsprechen zu sollen, und wenn in Folge dessen nun zwar freilich zwei verschiedene Polizeireglemente auf der Nordostbahn in Anwendung kommen, eines auf den in den Kantonen Zürich, Schaffhausen und Thurgau befindlichen Bahnstrecken und eines auf denjenigen im Kanton Aargau, so haben sich doch bis zur Stunde in Folge dieser Ungleichheit keine Uebelstände bemerklich gemacht. — Dem Ansuchen der Polizeidirektion des Kantons Zürich, den in Uniform reisenden Polizisten die Fahrt auf der Nordostbahn zu derselben ermäßigten Taxe zu gestatten, auf welche das im Kantonaldienste stehende Militär gemäß der Konzession Anspruch hat, glaubten wir bereitwillig entsprechen zu sollen, und wir ließen dann diese Vergünstigung selbstverständlich gleichwie dem Kanton Zürich, so auch den Kantonen Schaffhausen, Aargau und Thurgau zu Theil werden. — Immer bestrebt, hängende Unterhandlungen, wenn irgend thunlich, zur Erledigung zu bringen, haben wir diejenigen, welche in Betreff des Beitrages des Kantons Thurgau an die Hafenbauten in Romanshorn immer noch schwebend waren, im Berichtsjahre endlich zum Ziele führen können. Der Kanton Thurgau bleibt zu der Unterhaltung der Dämme und zu der Reinhaltung des Beckens des alten Hafens, soweit es ausgetieft ist, verpflichtet und leistet der Nordostbahn-Gesellschaft einen Geldbeitrag von Frk. 26,704, der uns bereits ausbezahlt worden ist. Bei dem Mangel einer bestimmten Verpflichtung des Kantons Thurgau zur Leistung eines Beitrages an die Hafenbauten in Romanshorn glaubte der thurgauische Große Rath sich darauf beschränken zu sollen, der Nordostbahngesellschaft diejenige Summe einzuhändigen, welche Thurgau, falls der neue Hafen nicht hergestellt worden wäre, auf den Ausbau des alten voraussichtlich hätte verwenden müssen.