

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 6 (1858)

Artikel: Sechster Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1859 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-730485>

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: 23.02.2026

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

Tit.

Die unterzeichnete Direktion beeht sich, ihren sechsten das Jahr 1858 umfassenden Geschäftsbericht an mit der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft vorzulegen.

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

a) Konzessionen.

Wir haben in dieser Abtheilung vor Allem zu erwähnen, daß sowohl die Bahnlinie Brugg-Aarau als die Kraft eines in früheren Geschäftsberichten erwähnten Vertrages von der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft gebaute Bahnstrecke Aarau-Wöschnau in Erfüllung der dießfalls gegenüber dem Kanton Aargau eingegangenen Verpflichtungen mit dem 1. Mai 1858 dem Betriebe übergeben werden konnten. Die Regierung von Aargau hatte an die Bewilligung der Eröffnung der Bahnlinie Brugg-Aarau einen Vorbehalt geknüpft, der sich auf die mögliche Gefährdung der in der Nähe der Eisenbahn befindlichen mit Stroh bedeckten Häuser durch den Funkenwurf der Lokomotive bezog. Es ist uns gelungen, diesem Vorbehalt gerecht zu werden, ohne daß die Gesellschaft dadurch zu sehr weit gehenden ökonomischen Opfern veranlaßt worden wäre. Bekanntlich ist der Regierung von Aargau seiner Zeit auf ihr Verlangen eine Kautions von Fr. 50,000 in Werthschriften für die Erfüllung sämtlicher durch die Konzession für die Bahnstrecke Aarau-Wöschnau der Nordostbahn-Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen geleistet worden. Nach der Eröffnung dieser Eisenbahnlinie ist uns die Kautions auf unser Begehrten zurückgestattet worden.

In unserm letzten Geschäftsberichte ist bereits mitgetheilt worden, daß und aus welchen Gründen wir es für unsere Pflicht erachtet haben, auf Grundlage der der Nordostbahn-Gesellschaft zugesicherten Ausschlußrechte gegen die Ertheilung einer Konzession für den Bau der sogenannten untern Glattthal-Linie Einsprache zu erheben. Das Schiedsgericht, welches über diese Einsprache, soweit sie von uns gegenüber dem Kanton Zürich geltend gemacht worden war, zu urtheilen hatte, entschied durch Stichentscheid des Obmanns zu Ungunsten der Nordostbahn-Gesellschaft. Wenn in's Auge gefaßt wird, daß der Verkehr, welcher einer solchen untern Glattthal-Linie naturgemäß zufallen würde, nichts weniger als bedeutend wäre und daß, falls ein nach dem natürlichen Gange der Dinge in den Bereich anderer Eisenbahnlinien fallender Verkehr durch das künftliche Mittel der Taxermäßigung auf eine untere Glattthal-Linie gezogen werden wollte, dieß entweder nicht gelingen würde oder mit den größten Opfern erkauft werden müßte, so wird wohl die sich immer mehr verbreitende Ansicht, daß eine untere Glattthal-Linie nicht werde ausgeführt werden oder daß

sie, falls sie auch gebaut würde, der Nordostbahn keinen erheblichen Eintrag thun können, kaum als eine unbegründete zu bezeichnen sein. Unter dieser Voraussetzung darf dem erwähnten schiedsgerichtlichen Sprüche vom Standpunkte des praktischen Erfolges aus keine allzugroße Tragweite für die Nordostbahn-Gesellschaft beigemessen werden.

Wir hatten auf den Zeitpunkt, mit welchem die Nordost- und die Centralbahn zu unmittelbarem Schienennanschluß gelangten und in Folge dessen in direkten Personen-, Gepäck- und Waarenverkehr mit einander traten, eine neue Transportordnung aufgestellt und uns dabei mit dem Direktorium der Centralbahn in das erforderliche Einverständniß gesetzt, um die beiderseitigen Transportordnungen in thunlichste Ueber-einstimmung zu bringen. Einzelne Vorschriften dieser neuen Transportordnung, wie besonders diejenigen betreffend die Haftpflicht für den Fall der Verspätung, der Beschädigung und des Verlustes beim Waarenverkehre, gaben, obgleich sie schon in der früheren Transportordnung enthalten waren und obgleich sie zur Stunde noch in einer Großzahl der an die Schweiz angrenzenden Staaten in unbeanstandeter Gültigkeit sind, zu vielfachen Ausstellungen namentlich des Handelsstandes Veranlassung. Immer bestrebt, Wünschen des Publikums, soweit die uns gegenüber der Gesellschaft obliegenden Pflichten es irgend gestatten, gerecht zu werden, unterwarfen wir die Transportordnung, obgleich sie eben erst erlassen worden war, neuerdings einer Revision. Als wir in dieser Arbeit schon ziemlich weit vorgerückt waren, lud uns die Regierung von Zürich ein, ihr unsere Transportordnung zur Kenntniß zu bringen, damit sie dieselbe „mit den Bestimmungen der Konzessionen vergleichen“ könne. Steht auch den Regierungen nach Mitgabe der im Besitze der Nordostbahn-Gesellschaft befindlichen Konzessionen ein allgemeines Genehmigungsberecht in Betreff der Transportordnung nicht zu, so unterliegt es hinwieder keinem Zweifel, daß dieselben befugt sind, zu untersuchen, ob die Nordostbahn-Gesellschaft in der von ihr aufgestellten Transportordnung innerhalb der konzessionsmäßigen Schranken geblieben sei. Wir übermittelten daher der Regierung von Zürich unsere Transportordnung und knüpften daran die Mittheilung, daß wir schon seit einiger Zeit mit einer neuen Ueberarbeitung derselben beschäftigt seien, nach deren Beendigung wir uns zur Pflicht machen werden, ihr auch die revidirte Transportordnung nachträglich zur Kenntniß zu bringen. Die Revisionsarbeit war eine sehr zeitraubende. Es mußte dabei mit der größten Sorgfalt verfahren werden, damit die neue Transportordnung im Interesse des Publikums und der Unternehmung zu dauerndem Bestande gelangen könne und überdies hatten wir Schritt für Schritt mit dem Direktorium der Centralbahn die erforderlichen Vereinbarungen zu pflegen, da die beiderseitigen Transportordnungen wieder ebenso sehr aus Rücksichten für das Publikum wie für die Bahnunternehmungen in thunlichsten Einklang gebracht werden sollten und die unsrige überdies die Grundlage des direkten Verkehrs zwischen der Nordostbahn und der Centralbahn, zwischen der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen über das Gebiet der Nordostbahn, wie denn auch zwischen den beiden letztern Eisenbahnen zu werden bestimmt war. Die Revision ist nun zu Ende geführt. Die neue Transportordnung enthält in verschiedenen sehr wesentlichen Punkten günstigere Vorschriften für das Publikum, als sie gemäß den Bestimmungen der Konzessionen erforderlich wären. Namentlich übernimmt nach derselben die Gesellschaft die Haftbarkeit für allen Schaden, welcher durch Verspätung, Beschädigung oder Verlust von Waarentransporten herbeigeführt werden sollte, mit der einzigen Beschränkung, daß, wenn eine Fr. 1500 per Zentner übersteigende Garantie in Anspruch genommen werden will, die Waaren mit Personenzügen und somit zur Eilgutfrage be-

fördert werden müssen, und daß, was die Verspätung anlangt, außerordentliche Verhältnisse, wie z. B. größere Truppentransporte, Volksfeste u. dgl. vorbehalten bleiben. Unter diesen Umständen glauben wir annehmen zu dürfen, daß sich die neue Transportordnung einer günstigen Aufnahme sowol bei den Regierungen, welche dieselbe mit den Vorschriften der Konzessionen zu vergleichen sich veranlaßt sehen, als auch bei dem Verkehr treibenden Publikum zu erfreuen haben werde.

b) Genehmigung des Trace's der Bahnen.

Da das Bahnnetz unserer Gesellschaft demnächst in seinem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden kann, so wird dieser Abschnitt nunmehr selbstverständlich aus unsren Geschäftsberichten wegleiben.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen.

Die definitive Gestaltung der Bahnhöfe in Zürich und Winterthur hat unsre Thätigkeit während des Berichtsjahres in besonderem Maße in Anspruch genommen.

Nachdem die Einführung auch der ehemaligen Zürich-Bodenseebahn in den Bahnhof von Zürich am Platze und somit die Beibehaltung des letztern von dem Verwaltungsrathe der Nordostbahn beschlossen und von der Regierung von Zürich genehmigt worden war, stellte sich die Unzulänglichkeit des Bahnhofes am Platze in seinem früheren Umfange, namentlich auch in Betreff seiner Längenverhältnisse immer deutlicher heraus und es wurde daher für uns, sollte nicht der Verkehr auf dem hiesigen Bahnhofe zum Nachtheile der Sicherheit und der Bequemlichkeit des Bahnbetriebes im höchsten Grade gehemmt werden, ein unabsehbares Gebot der Notwendigkeit, auf beförderliche Verlängerung des Bahnhofes Bedacht zu nehmen. Dies konnte in keiner andern Weise geschehen als dadurch, daß der Bahnhof gewissermaßen über die Sihl hin und noch jenseits der Sihl auf eine erhebliche Länge erstreckt wurde. Beuhfs Ausführung dieses Planes mußte die Eisenbahnbrücke über die Sihl in bedeutendem Maße erweitert und überdies zum Zwecke der Verbindung des äußeren Bahnhofes mit dem innern eine Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke über die Sihl hergestellt werden. Wir hatten die Pläne für diese Bauten vor ihrer Inangriffnahme der Regierung von Zürich Beuhfs Einholung der hohheitlichen Genehmigung vorgelegt. Langwierige Unterhandlungen, welche dießfalls nach verschiedenen Richtungen hin zu pflegen waren, mußten die förmliche Erledigung dieser Angelegenheit geraume Zeit verzögern. Sie erfolgte endlich im Berichtsjahre, nachdem wir eine neue sachbezügliche Eingabe an die hiesige Regierung gerichtet und in derselben unter Beilegung eines die zukünftige Gestaltung des äußeren Bahnhofes ausweisenden Spezialplanes namentlich auch hervorgehoben hatten, daß die Vermehrung der über die Sihl hinführenden Gleise eine gleiche Vermehrung der die Hardstraße bei der Eisenbahnbrücke überschreitenden Gleise zur notwendigen Folge habe und daß dieser letztere Umstand hinwieder die Einverleibung der Hardstraße, soweit sie von den Eisenbahngeleisen überschritten wird, in den Bahnhof im Interesse eines ungehemmten Bahnverkehrs, ganz besonders aber in demjenigen der öffentlichen Sicherheit als sehr wünschbar erscheinen lasse. Die Regierung von Zürich beschloß hierauf am 11. September 1858, der Erbreiterung der Schienenbrücke über die Sihl in Bezug auf Umfang und Konstruktion, ferner der Erbauung der Fahrbrücke unterhalb der Eisenbahnbrücke in gleicher Weise und endlich auch den Dispositionen im sogenannten Vorbahnhofe, wie sie in dem der Regierung vorgelegten Spezialplane enthalten seien, unter mehreren näher

Bestimmungen die Genehmigung zu ertheilen. — Nachdem die Ausdehnung des Bahnhofes in Zürich über die Sihl und die Hardstraße nach dem Sihlfelde in solcher Weise die hohheitliche Sanktion erhalten hat, ist unser Bestreben nunmehr darauf hingerichtet, den Bahnhof Zürich nach allen Seiten hin und somit auch gegen die Straße und den Weg, welche zur Zeit noch über denselben hinführen, besthunlich abzuschließen, wogegen wir volle Bereitwilligkeit an den Tag legen, neben dem der Eisenbahnbrücke entlang führenden Fußstege auch die Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke über die Sihl dem öffentlichen Verkehre anheimzugeben und ferner die in Folge des Abschlusses des Bahnhofes unterbrochenen Kommunikationen in anderer Weise angemessen wieder herzustellen. Ein auf diesen Grundlagen beruhender Vertrag ist mit der Stadt Zürich für den Fall, daß dieselben nach allen Seiten hin aufrecht erhalten werden können, bereits abgeschlossen worden. Es ist gegründete Aussicht vorhanden, daß auch von der Gemeinde Auferstihl ein ähnlicher Vertrag endgültig werde eingegangen werden. Was aber einige im untern Kräuel wohnende Privaten anbetrifft, welche allein noch einem Abkommen in der angedeuteten Weise Hindernisse in den Weg zu legen suchen, so ist es augenscheinlich, daß für dieselben die mit einer Veränderung der Hardstraße verbundenen Nachtheile unendlich viel geringer sind, als die Vortheile, welche ihnen daraus erwachsen müßten, falls die Fahrbrücke über die Sihl dem öffentlichen Verkehre anheim gegeben würde. Abgesehen also von den Gründen des Rechtes, welche Einsprachen von dieser Seite her als unstatthaft erscheinen lassen, dürfen sich die letzteren auch vom Standpunkte der Billigkeit aus als durchaus unbegründet darstellen.

Die Zunahme des Verkehres auf dem Bahnhofe in Winterthur, welcher ein wahrer Knotenpunkt von Eisenbahnen geworden ist, macht eine Ausdehnung desselben anlässlich seiner definitiven Gestaltung unbedingt erforderlich. Diese Ausdehnung kann, soll anders die Benutzung des Bahnhofes eine möglichst bequeme und in Folge dessen der Verkehr auf demselben ein thunlichst ungehemmter werden, nicht im Sinne der Erbreiterung, sondern nur in demjenigen der Verlängerung des Bahnhofes erfolgen, und die letztere darf hinwieder, sollen die obwaltenden Lokalverhältnisse gebührende Würdigung finden, nur in der Richtung gegen Zürich hin und nicht in derjenigen gegen den Bodensee bewerkstelligt werden. Nachdem die Vorlagen, welche wir der Regierung von Zürich betreffend eine solche den gegenwärtigen Bedürfnissen angepaßte Verlängerung und die definitive Gestaltung des Bahnhofes Winterthur, sowie in Betreff der damit zusammenhängenden Straßenverhältnisse gemacht, Einsprachen und Eingaben der verschiedensten Art von Seiten des Stadtrathes Winterthur, des Gemeindrathes Töss und anderer mehr oder weniger Beteiligter zur Folge gehabt hatten und nachdem dadurch weitläufige Verhandlungen, welche zahlreiche Stadien durchlaufen mußten, herbeigeführt worden waren, ertheilte endlich am 28. August des Berichtsjahres die Regierung von Zürich dem von uns vorgelegten Projekte der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur unter einigen den Verkehr auf den von Bahngleisen durchschnittenen Straßen schützenden Bedingungen die Genehmigung. Ueber die Bedeutung und Tragweite dieser Bedingungen fanden nachträgliche Erörterungen mit der Regierung statt, welche zu einem befriedigenden Ergebnisse führten, und erst noch in der letzten Zeit wurde einem von dem früheren Plane abweichenden Geleise-Systeme für den Bahnhof Winterthur, welchem wir auf Grundlage mittlerweile gemachter Erfahrungen im Interesse eines raschern Dienstes den Vorzug geben zu sollen glaubten, die hohheitliche Genehmigung zu Theil. Sind in Folge dessen die ebenso langwierigen als schwierigen Verhandlungen, zu welchen die Einholung der staatlichen Genehmigung für die definitive Gestaltung des Bahnhofes in Winterthur Veranlassung

gegeben haben, als zu einem gedeihlichen Ziele gelangt anzusehen, so kann nun, wenn nicht wider Verhöffen außer unserer Macht liegende Schwierigkeiten hindernd in den Weg treten, zu der Bauausführung geschritten werden, zu welcher wir Schritt für Schritt nach Maßgabe des Vorrückens der eben geschilderten Verhandlungen die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen uns zur angelegentlichen Pflicht gemacht haben.

Wir haben uns während des Berichtsjahres mit der Anlage des Bahnhofes Turgi zu beschäftigen gehabt. Wir glaubten voraussehen zu sollen, daß die ganz überwiegende Mehrzahl derjenigen Passagiere, welche nicht in Turgi einfach im Wagon sitzen zu bleiben und durchzufahren haben werden, aus solchen bestehen dürfte, welche von der Turgi-Waldshut-Linie auf die Turgi-Aarau-Linie oder von der letztern auf die erstere übergehen, und wir beschlossen daher, dieser Eigenthümlichkeit des in Turgi zu gewärtigenden Personenverkehrs Rechnung tragend, das Verwaltungsgebäude zwischen die Hauptgleise der beiden erwähnten Linien zu stellen. In Folge dieser Einrichtung wird jene große Mehrheit der Passagiere, ohne Gleise überschreiten zu müssen, durch die Wartäle des Verwaltungsgebäudes hindurch von einem Zuge in den andern gelangen können, und nur die weit weniger zahlreichen Reisenden, welche in Turgi auf die Bahn kommen oder sie dort verlassen, werden ihren Weg über die Gleise zu nehmen haben. Die Regierung von Aargau hat dem gemäß der eben besprochenen Hauptdisposition ausgearbeiteten Situationsplane des Bahnhofes Turgi unter Bedingungen, denen zu entsprechen wir keinen Anstand nehmen konnten, die Genehmigung ertheilt.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge.

Die Kreuzung der Landstraße bei Klingnau durch die Eisenbahn hat zu längern Verhandlungen mit der Regierung von Aargau Veranlassung gegeben, als wir sie in unserm letzten Geschäftsbericht glaubten in Aussicht nehmen zu sollen. Es ist nunmehr auch für diesen letzten Straßenübergang der Nordostbahn, für welchen die hohheitliche Genehmigung noch ausstand, dieselbe, wenn auch nicht ohne ein ziemlich bedeutendes Opfer von Seite unserer Gesellschaft, ausgewirkt worden.

Ob schon die Regierung von Aargau den Plan zu der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Koblenz schon im Frühjahr des Berichtsjahres abschließlich und ohne dabei eine auf die dort befindliche Fähre bezügliche Bedingung aufzustellen, genehmigt hatte, glaubte sie gleichwohl in einer Zuschrift vom 8. Oktober 1858 unter Berufung auf die dem Betriebe der Fähre in Folge des Baues der Eisenbahnbrücke drohende Gefahr die auf Kosten der Nordostbahngesellschaft zu bewerkstelligende Verlegung der Fähre an eine unterhalb der Brücke befindliche Stelle bei uns in Anregung bringen und uns um Einreichung dießfälliger Vorschläge angehen zu sollen. Nach Empfang dieses Schreibens beschlossen wir, vorerst von dem Inhalte desselben der Badischen Eisenbahnverwaltung Kenntniß zu geben. Wir hielten uns zu dieser Mittheilung im Hinblicke auf den Umstand, daß die Eisenbahnbrücke auf gemeinschaftliche Kosten der Badischen Eisenbahnverwaltung und der Nordostbahn-Gesellschaft gebaut wird, für verpflichtet. Im Anfang dieses Jahres wurde uns die Erwiderung zu Theil, daß die Großherzogliche Staatsregierung eine Verlegung der Fähre auf Grundlage eines Gutachtens der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues für unnöthig halte und daß sie daher zu derselben ihre Einwilligung nicht ertheilen werde. Bei so bewandten Umständen glaubten wir an die Regierung von Aargau das Gesuch richten zu sollen, sie wolle, da eine

Verlegung der Fähre nur mit Bestimmung beider Uferstaaten bewerkstelligt werden könne, das Großherzogthum aber dieselbe geschehen zu lassen sich weigere, ihre Anregung auf sich beruhen zu lassen. Wir ließen dabei den Umstand nicht unerwähnt, daß die Erbauung der Eisenbahnbrücke unterhalb der Fähre von der Regierung von Aargau genehmigt worden sei, ohne daß damit irgend ein Vorbehalt in Betreff der Fähre verbunden worden wäre und daß die nachträgliche Aufstellung einer solchen Bedingung nicht bloß als verspätet, sondern auch abgesehen davon im Hinblicke auf Bedingungen sehr oneroser Natur, welche an die Gutheisung des Brückenplanes geknüpft worden waren, sowie in Betracht der ganz außerordentlichen, Frk. 400,000 per Kilometer übersteigenden Baukosten der Eisenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein als besonders drückend für die Nordostbahngesellschaft angesehen werden müßte. Wir sind bis zur Stunde ohne Rückantwort auf diese Eingabe geblieben, hoffen aber einer befriedigenden Erledigung derselben entgegensehen zu dürfen.

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

1. Die Beziehungen zu dem Bunde anlangend, haben wir vorerst der Klage zu erwähnen, welche die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bei dem Bundesrathe gegen die Nordostbahn-Gesellschaft in Betreff der Anschlußverhältnisse erhoben hat und deren Schlußbegehren dahin ging, „es wolle der Bundesrat auf die ihm geeignet erscheinende Weise seine hohe und wirksame Verwendung dahin eintreten lassen, daß die Nordostbahngesellschaft 1) einen durchgehenden Güterverkehr zwischen allen Punkten der beiden Bahnen gestatte, ohne daran Bedingungen zu knüpfen, welche der in Art. 13 des Eisenbahn-gegeses erwähnten ungleichen Haltung der Tariffäße zu Ungunsten eimündender Bahnen gleichkommen; 2) ebenso zur Einführung direkter Personen- und Gepäcksscheine zwischen allen eröffneten und noch zu eröffnenden Stationen beider Bahnen, für welche ein solcher Verkehr irgend notwendig oder wünschbar erscheint, Hand biete.“ Wir haben in dem leßtjährigen Geschäftsberichte der Grundanschauung, welche wir in materieller Beziehung in Betreff der Anschlußverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn hegen, unverholenen Ausdruck verliehen. Wir haben den gegenseitigen internen Verkehr anlangend uns bereit erklärt, zu jeder weiteren Entwicklung derselben ohne alle Einschränkung Hand zu bieten, während wir hinwieder bezüglich des deutsch-schweizerischen Verkehrs nicht glaubten es unterstützen zu sollen, daß sich derselbe auf der Strecke zwischen dem Bodensee und Winterthur statt über die kürzere und ebenere Linie durch den Thurgau, über die längere und steilere St. Gallerlinie bewege und daß somit unserer von Romanshorn nach Winterthur führenden Bahnlinie eine durch die örtlichen Verhältnisse nicht unterstützte, sondern im Widerspruch mit denselben stehende und darum unnatürliche Konkurrenz gemacht werde. An dieser Grundanschauung hielten wir auch nach Anhebung jener Klage der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bei den Conferentialverhandlungen, welche wir noch mit der leßtern zu pflegen im Falle waren, fest, da bei diesen Verhandlungen selbstverständlich lediglich der Standpunkt des Vertrages, somit der beiderseitigen freien Willensentschließung eingenommen wurde. Soweit uns dann aber die Beantwortung der dem Bundesrathe eingereichten, auf ein maßgebendes Einschreiten der Bundesgewalt gegen die Nordostbahn-Gesellschaft gerichteten Klage oblag, mußten wir uns vor Allem dazu verpflichtet halten, die

Kompetenz des Bundes in dieser Angelegenheit einer genauern Prüfung zu unterstellen, nicht außer Acht lassend, daß in einem Bundesstaate, welcher die Errbauung der Eisenbahnen ohne irgend welche finanzielle Beihilfe von seiner Seite der Privatthätigkeit anheim giebt, die Eisenbahngesellschaften mit besonderer Sorgfalt darüber zu wachen berufen sind, daß die Bundesgewalt innerhalb derjenigen Schranken bleibe, die ihr in der Gesetzgebung, auf Grundlage welcher sich Privatgesellschaften zum Baue der Eisenbahnen haben finden lassen, gezogen sind. Diese in gewissenhaftester Weise vorgenommene Untersuchung der Bundesgesetzgebung betreffend das Eisenbahnwesen rief in uns die Überzeugung hervor, daß der Bundesgewalt die Kompetenz zu einem maßgebenden Einschreiten gegen die Eisenbahn-Gesellschaften, wie es in dem Klagebegehren der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nachgesucht wurde, nicht zustehe. Wir betrachteten es als unsere Aufgabe, diese Rechtsanschauung in unserer Beantwortung der Klage einläßlich zu entwickeln und zu begründen. Es scheint uns dies nicht gänzlich mißlungen zu sein; denn der Bundesrat theilte uns unter dem 3. Juni 1858 mit, „er sehe sich nach einläßlicher Prüfung und Würdigung der für und gegen die Klage vorgebrachten Gründe nicht veranlaßt, von sich aus in dieser Sache maßgebend einzuschreiten“. An diese Anzeige knüpfte er dann aber die weitere Mittheilung, „daß er mit einem dahерigen Gesetzesvorschlage an die Bundesversammlung gelangen werde“. Die Verhandlungen, welche in Folge dieser Vorlage des Bundesrathes im Schooße der Bundesversammlung statt fanden, waren öffentlich und dürfen darum als bekannt vorausgesetzt werden. Die Bundesversammlung beschloß am 30. Juli, „in Erwägung, daß das bestehende Eisenbahngesetz allen gerechten Ansforderungen entspreche und dem Bundesrath die nöthige Kompetenz einräume, um Anstände, wie solche sich erhoben haben, im Interesse des allgemeinen Verkehrs, des öffentlichen Dienstes, sowie des zweckmäßigsten Bahnbetriebes zu erledigen, in den vom Bundesrath eingebrauchten Gesetzesvorschlag nicht einzutreten.“ Der Bundesrat hinwieder faßte, der von der Bundesversammlung an ihn gerichteten Aufforderung entsprechend, schon am 11. August den Besluß, „es seien die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, sich wechselseitig den Anschluß in der Weise zu gestatten, daß, so weit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheine, durchgehende Wagen für den Güterverkehr, wobei die Wagen der fahrenden Postbüreau inbegriffen sein sollen, und direkte Personen-, Gepäck- und Waarenexpeditionsscheine zugelassen werden; es haben ferner die Bahnunternehmungen bei der Feststellung der Fahrtenpläne darauf zu achten, daß in dem Verkehre von Bahngebiet zu Bahngebiet möglichste Übereinstimmung herrsche; es habe endlich, falls die Bahnunternehmungen sich über die zur Durchführung dieser Grundsätze nothwendigen näheren Bestimmungen nicht verständigen können, der Bundesrat, falls die Anstände nicht rein civilrechtlicher Natur seien, zu entscheiden.“ Dieser Besluß wurde uns von dem Bundesrath vermittelst besonderer Zuschrift zur Kenntniß gebracht. Da der Wortlaut des Beschlusses die Möglichkeit nicht ausschließt, daß die in denselben niedergelegten Grundsätze eine Anwendung finden, welche als eine Verlelung der erworbenen Rechte der Eisenbahngesellschaften anzusehen wäre und den lehtern zum Schaden gereichen würde, so glaubten wir, die Notifikation des Beschlusses nicht stillschweigend hinnehmen zu dürfen. Auf der andern Seite schien uns aber auch damals eine geeignete Veranlassung, in Sachen einläßliche Erörterungen eintreten zu lassen und abschließliche Entscheidungen hervorzurufen, nicht obzuwalten. Unter diesen Umständen beantworteten wir die Notifikation des Bundesrathes am 26. August dahin, „wir unterlassen es, zur Zeit auf den Inhalt des fraglichen Beschlusses einzutreten, und beschränken uns lediglich

„darauf, die Geneigtheit auszusprechen, fortwährend zu allen Erleichterungen des Verkehrs, welche billiger „Weise von uns erwartet werden können, Hand zu bieten, an diese Erklärung aber für den Fall, daß wider „Erwarten Kraft des erwähnten Beschlusses in die wohlerworbenen Rechte der Nordostbahn-Gesellschaft eingriffen werden wollte und der letztern dadurch Schaden zugefügt würde, den Vorbehalt der Geltendmachung der uns zustehenden Rechtsmittel zu knüpfen.“ Seither haben keine weiteren Verührungen zwischen dem Bundesrathe und uns in dieser Angelegenheit stattgefunden.

Bei Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn wie für alle übrigen Eisenbahnen wurde von der Bundesversammlung dem Bundesrathe das Recht vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personen-transport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Post-ertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen solle, zu erheben, in der Meinung jedoch, daß der Bundesrathe von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen dürfe, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungssrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwerfe. „Um nun ermessen zu können, inwiefern der Bund in der Lage sein müßte, sei es bezüglich eines „früheren oder des Jahres 1858 von obiger Bestimmung in diesem oder einem anderen Umfange Gebrauch zu machen“, richtete der Bundesrathe die Einladung an uns, „über unsere bisherigen Betriebsrechnungen einläßliche Mittheilungen und insbesondere auch die Schlussrechnung für das Jahr 1858 ihm zugehen zu lassen.“ Wir entsprachen dieser Einladung, indem wir dem Bundesrathe ausführliche Nachweisung darüber gaben, wie von 1853 an, dem Jahre, in welchem die Nordostbahngesellschaft gegründet wurde, bis und mit 1856 statutengemäß ein fester Jahreszins des Aktienkapitales zu 4 %, welcher auf die Baurechnung genommen ward, bezahlt wurde, wie dann im Jahre 1857 zwar eine Statutenänderung statt fand, Kraft welcher in Zukunft eine Dividende bezahlt werden sollte, welche durch Zusammenrechnung theils des Reinertrages der im Betriebe befindlichen Bahnabtheilungen unter Abzug der statutengemäß dem Reservefond einzuverleibenden Quote desselben, theils 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 wird und wie in Folge dieser Statutenänderung für 1857 eine Dividende von 4½ % habe ausbezahlt werden können, wie aber, wenn die Zulässigkeit des Bezuges einer Konzessionsgebühr Seitens des Bundes in Frage stehe, von der den Aktionären ausbezahlten Summe von Frkn. 1,289,227. 63. die darin enthaltene Nettoeinnahme der Dampfboote, auf welche das fragliche Bundesgesetz keine Anwendung finde, und die dem Baukonto zur Last zu schreibenden Zinsen des auf Linien, welche 1857 noch im Baue begriffen waren, verwendeten Kapitales, somit ein Gesamtbetrag von Fr. 217,472. 18. in Abzug komme, in Folge wessen sich dann nur noch eine Dividende von 3,73 % herausstelle, und wie endlich die den Aktionären für das Jahr 1858 ausbezahlte Dividende bloß 3⅔ % betragen habe. Diese Zahlen scheinen, wie es übrigens nicht wohl anders sein konnte, in dem Bundesrathe die Ueberzeugung hervorgerufen zu haben, daß ihm weder für das Jahr 1858 noch für frühere Jahre das Recht zustehne, eine Konzessionsgebühr von der Nordostbahn-Gesellschaft zu beziehen. Wenigstens ist keinerlei weiteres Anstreben in Sachen an uns gerichtet worden.

Einen nicht unwichtigen Gegenstand der Verhandlungen mit dem Eidgenössischen Postdepartemente bildete die Frage der unentgeltlichen Beförderung der Postbeamten auf der Eisenbahn. Während die

Eisenbahnverwaltungen durch das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen nur zur unentgeltlichen Beförderung des zu einem Posttransporte gehörenden Kondukteurs und der zur Bedienung allfälliger fahrender Postbüreau bestimmt Postangestellten verpflichtet sind, wurde von Seiten des Eidgenössischen Postdepartements das Begehrn gestellt, daß außer den bezeichneten Angestellten auch noch sämtliche Beamte der Postverwaltung, welche „zum Zwecke der Instruktion, der Inspektion und Ueberwachung des Postdienstes die Fahrten in den Bahn-Postwagen oder in den Bahnpostbüreau zeitweise mitzumachen, berufen sind oder speziell damit beauftragt werden, von Entrichtung jeglicher Eisenbahnfahrtaxe befreit sein sollen.“ Die Bewilligung von Freifahrten in der Ausdehnung, wie sie von dem Postdepartement in Ueberschreitung der durch das angerufene Bundesgesetz gezogenen Schranken beansprucht worden ist, würde faktisch so ziemlich der unentgeltlichen Beförderung des gesammten Postpersonals gleichkommen, wobei überdies noch Mißbräuche in Aussicht genommen werden müßten. Wir glaubten daher die Freifahrten für die Postbeamten nicht in der Allgemeinheit, in welcher sie verlangt wurden, einzuräumen zu dürfen. Dagegen haben wir, um auch bei diesem Anlaß unsrerseits dem Eidgenössischen Postdepartemente gegenüber das mögliche Entgegenkommen zu bethätigen, zu der unentgeltlichen Beförderung der in dem Bundesgesetze namhaft gemachten Postangestellten hinzu nicht allein den sämtlichen Oberbeamten der Eidgenössischen General-Direktion sowie den Kreis-Postdirektoren und Train-Inspektoren, deren Kreise durch die Linien der Nordostbahn berührt werden, persönliche Freikarten zu unbeschränkter Benutzung der Bahn zugestellt, sondern uns daneben noch bereit erklärt, auch den zur Kontrolirung der Bahnposten abgeordneten Beamten, welche keine persönliche Freikarte besitzen, die unentgeltliche Fahrt in den Bahnpostwagen unter der Bedingung zu gestatten, daß jeweilen ein je für den einzelnen Fall von der Kreispostdirektion ausgestellter Ausweis über den diesfälligen Dienstauftrag vorgewiesen werde. Es ist uns nun zwar seither eine weitere Kundgebung von Seiten des Eidgenössischen Postdepartements nicht zu Theil geworden. Da aber die gemachten Einräumungen weit über unsre gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehen und der Postverwaltung, wie unbedenklich behauptet werden darf, Alles gewähren, was billigerweise verlangt werden kann, so sind wir wohl zu der Erwartung berechtigt, daß das Departement sich dabei beruhigen werde.

Die Anregung, welche wir, wie in unserm leßtjährigen Geschäftsberichte gemeldet wurde, bei dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement betreffend Revision des Zollgesetzes, soweit es sich auf den Durchgangszoll bezieht, zu machen uns veranlaßt sahen, hat wenigstens theilweise Erfolg gehabt. Das Departement und der Bundesrath stimmten der von uns entwickelten Ansicht bei, daß die in dem Zollgesetze enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Erhebung des Transitzolles nicht etwa bloß die einheimischen Eisenbahnunternehmungen zu Gunsten der ausländischen beeinträchtigen, sondern daß sie vor allem auch der Eidgenossenschaft fiskalischen und volkswirthschaftlichen Schaden bringen. Wenn nun aber das Departement und der Bundesrath in ihren Anträgen und die Bundesversammlung in ihrem Beschlusse diesen Uebelständen bloß in Betreff des vom Centner und nicht auch bezüglich des vom Stücke, vom Werthe und von der Zugthierlast erhobenen Transitzolles Abhülfe verschaffen, während sie doch in letzterer Beziehung nicht weniger nachtheilig wirken als in ersterer, so hat der Ständerath, das hierin liegende Mißverhältniß nicht außer Acht laßend, dem Bundesrath aufgetragen, beförderlich sachbezügliche weitere Untersuchungen anzustellen und über das Ergebniß derselben der Bundesversammlung Bericht zu erstatten. — Immer bestrebt,

unserer Eisenbahn einen möglichst erheblichen Transitverkehr zuzuwenden, und von der Ansicht geleitet, daß Anregungen zu diesem Behufe dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement um so willkommener sein müssen, als in diesem Gebiete die Interessen der Bundeskasse und der Schweizerischen Eisenbahngesellschaften in völligem Einklange stehen, richteten wir an das erwähnte Departement das Gesuch, es wolle die Verfügung treffen, daß, wenn Waarenladungen, welche ganze Waggons füllen, auf den Schweizerischen Eisenbahnen von einer zur Transitabfertigung ermächtigten Zollstätte nach der andern durch die Schweiz transittiren, die Verbleiung an den betreffenden Waggons in ihrer Gesamtheit und nicht an den einzelnen, in denselben enthaltenen Collis vorgenommen werden solle. Es schien uns wünschbar, daß die Schweizerischen Eisenbahnenlinien den in Betreff des Transites mit ihnen konkurrirenden ausländischen Linien auch in dieser Beziehung gleichgestellt werden. Das Departement hat unserer Anregung durch Aufstellung eines einschlägigen Regulatrices in anerkennenswerther Weise Rechnung getragen. — Ein Mittel, den Transit den Schweizerischen Eisenbahnenlinien zuzuwenden, ist namentlich auch darin zu finden, daß Räumlichkeiten vorhanden seien, in welchen die transittirenden Güter abgelagert werden können, bis der Empfänger, dem solche Räumlichkeiten vielleicht nicht zur Verfügung stehen, ihrer bedarf, daß die Fristen, während welcher Waaren als Durchgangsgüter angesehen werden, die sogenannten Transitfristen möglichst erstreckt und daß endlich die Gebühren für die Ablagerung der Transitgüter thunlichst ermäßigt werden. Auch in dieser Richtung haben wir uns, was die Nordostbahn anbetrifft, mit dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement ins Vernehmen gesetzt und es wird bei geeignetem beiderseitigem Entgegenkommen, daß, da auch hier wieder die Interessen der Bundeskasse und unserer Gesellschaft Hand in Hand gehen, in sichere Aussicht zu nehmen sein dürfte, eine Verständigung wohl nicht ausbleiben. — Gegen den Schluß des Berichtsjahres theilte das Eidgenössische Handels- und Zolldepartement den sämtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften mit, daß „mit denjenigen Staaten, deren Eisenbahnen nach der Schweiz ausmünden,“ Unterhandlungen gepflogen werden sollen, welche gewisse gegenseitig einzuführende Erleichterungen in der Zollbehandlung bei dem internationalen Güterverkehre zum Zwecke haben. Im Verfolge stellte sich heraus, daß diese Erleichterungen namentlich darin bestehen sollen, daß die Waaren bei ihrer Ankunft an der Grenze nicht zollamtlich behandelt werden müssen, sondern unter gewissen schützenden Bestimmungen entweder nach einer anderen Ausgangstation oder nach einer Station im Innern, bei welcher sich eine Zollstätte befindet, abgefertigt werden können, wobei es die Meinung hat, daß für die Reiseeffekten ein analoges Verfahren in Anwendung gebracht würde. Das Departement lud mit Rücksicht darauf, daß „die Ausdehnung der fraglichen Zollerleichterungen davon abhängig werde, ob und inwiefern die Schweizerischen Eisenbahngesellschaften sich bei der Sache ebenfalls betheiligen wollen,“ die sämtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften zu einer Conferenz behufs Behandlung dieser Angelegenheit ein. Nachdem die Conferenz zu zwei verschiedenen Malen zusammengetreten war und schließlich bestimmte sachbezügliche Erklärungen Seitens der verschiedenen Eisenbahngesellschaften verlangt wurden, glaubten wir uns, im Wesentlichen in Uebereinstimmung mit der Anschauungsweise der sämtlichen in der Conferenz vertretenen Gesellschaften, folgender Maassen aussprechen zu sollen: „Die Direktion der Nordostbahn hält die Ansicht fest, daß, da Leistungen der Eisenbahngesellschaften zum Zwecke der Erleichterung des Zollbezuuges beim internationalen Eisenbahnverkehre in Frage kommen, eine

„Regulirung der dießfälligen Verhältnisse nur auf dem Wege des Vertrages statt finden kann. Die Direktion der Nordostbahn erklärt sich zum Abschluß eines derartigen Vertrages unter folgenden Bedingungen bereit: Sie gestattet die Gratisbeförderung der Zollwächter auf der Hin- und der Rückreise gegen jedesmalige Vorweisung einer von der zuständigen Zollbehörde ausgestellten Legitimationsskarte; sie ist auch zur unentgeltlichen Einräumung eines Nachtlagers für diese Zollbediensteten auf ihren Stationen geneigt, sofern auf den letztern eine zu diesem Zwecke geeignete Räumlichkeit vorhanden ist. Sie erklärt sich im Fernern geneigt, die Zollbehandlung auf denjenigen im Innern der Schweiz befindlichen Stationen statt finden zu lassen, welche in Folge beiderseitigen Einverständnisses hiezu werden bezeichnet werden, immerhin übrigens in der Meinung, daß 1) deshalb der Nordostbahngesellschaft keinerlei Neubauten angezogen werden sollen; 2) daß, falls die Anweisung eines Büroauftakts für die Zollverwaltung verlangt würde, hiefür eine angemessene Entschädigung zu verabreichen wäre; 3) daß die der zollamtlichen Behandlung unterliegenden Waaren in denselben Räumen, beziehungsweise auf denselben Plätzen abgelagert werden könnten, wo die Waaren gleicher Art, welche nicht zu verzollen sind, niedergelegt werden; 4) daß von den zollamtlich zu behandelnden Gütern, gerade wie von den andern, die in der Transportordnung festgesetzte Lagergebühr zu Gunsten der Bahnverwaltung erhoben würde, falls sie länger als 24 Stunden, von dem Zeitpunkte ihrer Ankunft an gerechnet, auf der betreffenden Station liegen bleiben sollten. Indem die Direktion der Nordostbahn ihre Geneigtheit, einen Vertrag auf den eben erwähnten Grundlagen abzuschließen, ausspricht, geht sie im Uebrigen von der Voraussetzung aus, das Eidgenössische Handels- und Zolldepartement werde ihr in demselben die erforderlichen Garantien dafür zusichern, daß die beabsichtigten Erleichterungen des Zollbezuuges gleich sehr auf den Verkehrslinien, welche einen theilweisen Transport zu Wasser nothwendig machen, wie auf denjenigen, bei welchen die Eisenbahnlinien unmittelbar an einander anschließen, soweit wenigstens die Natur des Wassertransports es irgendwie gestattet, Anwendung finden werden.“

Nicht ohne ein gewisses allgemeineres Interesse ist eine Correspondenz, welche wir im Berichtsjahre in Betreff des Transportes von Schießpulver auf unserer Bahn mit den betreffenden Eidgenössischen Amtsstellen gepflogen haben. Der Eidgenössische Verwalter des Kriegsmateriale zeigte uns an, daß er beauftragt sei, Exerzierpatronen für den Truppenzusammenzug in Luziensteig durch die Eisenbahn zu versenden, und erkundigte sich, „ob wir für den Transport dieser Munition weitere Vorsichtsmaßregeln für nöthig erachten“. Wir glaubten diese Anfrage in ihrer grundsätzlichen Tragweite ins Auge fassen und auch bei diesem Anlaß vor Allem aus den Rücksichten der öffentlichen Sicherheit beim Bahnbetriebe das größte Gewicht beilegen zu sollen. Ist zwar durch unsere Transportordnung die Beförderung von Schießpulver auf der Bahn ausgeschlossen, so kann dieser Ausschluß selbstverständlich nur unter Vorbehalt der dießfälligen gesetzlichen Bestimmungen Gültigkeit haben. Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen schreibt nun aber vor, es sei jede Eisenbahnverwaltung verpflichtet, Militär, welches im Eidgenössischen Dienste steht, sowie Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen und, wenn es sich um größere Truppenkorps handle, nöthigenfalls auch durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern; dabei habe jedoch die Eidgenossenschaft die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten

Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte. Angeichts dieser Vorschrift des Bundesgesetzes schien uns unsere Aufgabe darin zu bestehen, auf der einen Seite derselben die gebührende Nachachtung zu Theil werden zu lassen, auf der andern Seite aber auch denjenigen Ansforderungen gerecht zu werden, welche das auf der Bahn reisende Publikum im Interesse seiner Sicherheit an uns zu stellen befugt ist. Wir erklärten uns also dahin, daß wir Pulver und Kriegsfeuerwerk mit Truppenkorps, falls die zuständige Militärstelle es verlange, abgesehen aber hiervon nur mit Extrazügen, welche ausschließlich für diese Transporte bestimmt seien, und nicht mit unsren gewöhnlichen Personen- und Güterzügen befördern werden und daß wir für allen aus solchen Transporten der Bahngesellschaft erwachsenden Schaden im Sinne des Gesetzes vollen Ersatz beanspruchen müssen. Spätere, in mehr indirekter Weise an uns gelangte sachbezügliche Anregungen erledigten wir jeweilen durch Wiederholung der eben mitgetheilten Erklärung.

2. Die Beziehungen zu den Kantonen, durch welche die Nordostbahn sich zieht, gestatten uns, da die belangreichern Mittheilungen aus diesem Gebiete in andern Abtheilungen Platz zu finden hatten, eine sehr kurze und nur noch ergänzende Berichterstattung.

Im Anschluß an Petitionen, welche aus dem Aargauischen Seethale und Freiamte an den Großen Rath von Aargau für Herstellung verbesserter Kommunikationen des Seethales mit der Station Ruppersweil und des Freiamtes mit der Station Wildegg gelangten, glaubten wir, da die Verbesserung der Verbindungsstraßen mit den Stationen immer eine Vermehrung der Bahnsfrequenz nach sich zieht, das gleiche Gesuch auch unsseits an die oberste Landesbehörde des Kantons Aargau richten zu sollen. Wir beriefen uns in unserer Eingabe mit auf den Umstand, daß die Nordostbahn-Gesellschaft für die Bewilligung zu dem Baue der Eisenbahn über Ruppersweil statt über Lenzburg eine Baarzahlung von Fr. 700,000 leisten mußte, während doch das Tracé über Ruppersweil den Interessen des gesammten Kantons Aargau und der Schweiz viel besser entsprach, daß unter diesen Umständen jene Geldleistung doch wohl nur die Bedeutung haben konnte, daß vermittelst derselben den Lokalinteressen, welche bei jener Tracéentscheidung allgemeinen Landesinteressen hintangesezt werden mußten, besthunlicher Ersatz verschafft werden solle und daß, nachdem Lenzburg eine solche Entschädigung durch Verbesserung der Straße nach Wildegg zu Theil geworden, dem Seethale und Freiamte ein Unrecht auf gleiche Berücksichtigung nicht abzusprechen sein dürfte. Unsere Petition scheint beim Großen Rath von Aargau vorläufig eine nicht ungünstige Aufnahme gefunden zu haben.

Die Vereinbarung, welche früher mit der Regierung von Aargau betreffend den Bezug des Ohm- geldes auf der Station Brugg getroffen worden ist, wurde auf die Stationen Wildegg und Aarau ausgedehnt und, um einem von der Regierung von Aargau geäußerten Wunsche zu entsprechen, dem von der letztern mit der Centralbahn-Gesellschaft abgeschloßnen den gleichen Gegenstand betreffenden Vertrage angepaßt.

Wir waren wiederholt im Falle, uns an die Regierung von Thurgau zu wenden und sie anzugehen, die erforderlichen Maßregeln zu ergreifen, damit die Wührungen an der Thur in der Nähe der Eisenbahnbrücke rechtzeitig und zweckmäßig ausgeführt, beziehungsweise ergänzt werden.

Im Berichtsjahre ist ein Vertrag mit der Regierung von Thurgau über den Transport des von ihr aus den Württembergischen und Bayerischen Salinen zu beziehenden Salzes von den Hafenplätzen

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 Verbindungsbaahn zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn von Turgi bis Waldshut abgeschlossen worden ist, Bericht zu erstatten. Wir haben schon in unserm letzjährigen 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 Erwiderung, „er habe, da fraglicher Vertrag nichts den Interessen der Eidgenossenschaft Zuwiderlaufendes 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 Erwiderung des Bundesrathes an die Reklamanten ging dahin, „der fragliche Vertrag sei ihm seiner Zeit vorgelegt worden und er habe nach Prüfung desselben ohne Ratifikationsmöglichkeiten einfach erklärt, daß er gegen die Ausführung der Uebercunft 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 Beschuß 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 Maßgebende zu verfügen.“ Da der Bundesrathe uns von dem Inhalte seiner Erwiderung an die Reklamanten Kenntniß zu geben sich veranlaßt sah, so hielten wir es für ange-