

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 11 (1863)

Artikel: Elfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft umfassend das Jahr 1863

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-730473>

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: 13.01.2026

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

Tit!

Die unterzeichnete Direktion giebt sich die Ehre, der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft in Nachstehendem ihren ersten, das Jahr 1863 umfassenden, Geschäftsbericht vorzulegen, wobei sie bezüglich der Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Negensberg, bei welchen die Nordostbahngesellschaft miththeiligt ist, auf die dießfälligen Beilagen zu dem gegenwärtigen Bericht verweist.

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

Nachdem fast alle andern Staaten, so namentlich Frankreich und Italien und in neuerer Zeit auch der deutsche Zollverein, die Transitzölle gänzlich abgeschafft haben, erscheint es gleichsam als ein Anachronismus, daß die Schweiz, deren Handels-Politik doch sonst von den liberalsten Grundsätzen geleitet wird, noch immer an der Erhebung eines Transitzolles festhält. Für die Eidgenossenschaft bildet diese Gebühr eine verhältnismäßig sehr geringfügige Einnahmsquelle, den schweizerischen Eisenbahnen dagegen erschwert sie die Konkurrenz mit den auswärtigen Bahnen für den Transit von Norden nach Süden und von Osten nach Westen in hohem Maße, zumal für diesen Verkehr die Transporttaxen so tief herabgedrückt sind, daß von einem erheblichen Transportgewinne bei demselben ohnehin kaum noch die Rede sein kann. In der That macht sich eine Abnahme des schweizerischen Transithüterverkehrs bemerkbar: nach den eidgenössischen Zolltabellen hat sich derselbe im Jahr 1863 gegenüber dem Jahr 1862 um Ztr. 58,075 und gegenüber dem Jahr 1861 sogar um Ztr. 100,333 vermindert. Besonders eigenthümlich nimmt sich jene Zollabgabe aus, wenn man sie mit Rücksicht auf das Verhältniß betrachtet, in welchem mit Beziehung auf den von Osten nach Westen oder umgekehrt gehenden Transit einerseits die schweizerischen Bahnen, anderseits die großherzoglich badische Staatsbahn, die das Gebiet der Schweiz ebenfalls berührt, sich derselben gegenüber befinden. Kraft des zwischen der Eidgenossenschaft und dem Großherzogthum Baden im Jahr 1852 abgeschlossenen Eisenbahnvertrages hat nämlich der Verkehr, welcher sich sowohl von Holland, Belgien und Frankreich als von Deutschland her über Mannheim oder Kehl oder Leopoldshöhe &c. auf der badischen Bahn nach den deutschen Bodenseeplänen und dem Vorarlberg oder umgekehrt bewegt, obwohl er auf diesem Wege an zwei verschiedenen Punkten das schweizerische Gebiet zu passiren hat, den schweizerischen Transitzoll nicht zu entrichten, während er hinwieder diesem Zolle unterworfen ist, sobald er über die schweizerischen Bahnen,

d. h. über die Zentralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, befördert wird. Es genießt sonach in Folge des Fortbestandes jener veralteten Institution die Konkurrenz einer fremden Transport-Anstalt in unserm Lande eine förmliche Begünstigung auf Unkosten der einheimischen Transportunternehmungen. Hoffen wir, daß die Behörden, denen die Pflege der volkswirtschaftlichen Interessen der Schweiz anvertraut ist, einem solch' anormalen Stande der Dinge baldige Abhülfe verschaffen!

Die zwischen dem schweizerischen Postdepartement einer- und den Direktionen der Nordost- und Zentralbahn anderseits im Berichtsjahre gepflogenen Unterhandlungen betreffend die Einführung von Nachzügen haben zum Abschluß eines Vertrages geführt, gemäß welchem sich die Verwaltungen der beiden Bahnen verpflichteten, gegen den mäßigen Kostenbeitrag von Fr. 400 per Kilometer und Jahr aus der Postkasse, Nachzüge auf ihren Linien zu erstellen. Die Einführung derselben wird zunächst für die Linien Zürich-Olten, Olten-Basel, Olten-Luzern und Olten-Bern resp. Biel beabsichtigt. Jener Vertrag hat indessen seine Vollziehung noch nicht finden können, da der Verwaltungsrath der Zentralbahn die Genehmigung derselben noch nicht ausgesprochen hat.

Schon in unserm letzthärrigen Geschäftsbericht wurde mitgetheilt, daß der von der früheren Dampfboot-Aktiengesellschaft in Schaffhausen im Jahre 1852 mit dem schweizerischen Postdepartement abgeschlossene, in Folge der Fusion der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft mit der Nordostbahngesellschaft auf letztere übergegangene Vertrag, betreffend die Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee, von Seiten des Postdepartements auf den 1. Juni 1863 gekündigt worden sei. Gemäß diesem Vertrage waren wir verpflichtet, zum Zwecke der Beförderung der schweizerischen Posteffekten Dampfbootfahrten bis auf die Höhe von 44 Distanz-Stunden täglich von Romanshorn und von Rorschach nach Friedrichshafen und nach Lindau ic. entweder mit unsern eigenen Booten auszuführen oder über deren Ausführung mit andern Dampfschiffahrtsanstalten uns zu verständigen, wogegen uns die schweizerische Postkasse eine jährliche Versal-Entschädigung von Fr. 20,000 zu leisten hatte. Dieses Vertragsverhältniß war nicht ein exceptionelles. Es war vielmehr ganz analog den Verkommnissen, welche mit Beziehung auf die Besorgung des Postdienstes auf dem Bodensee von jehr zwischen den bei demselben betheiligten Postverwaltungen und den betreffenden Dampfbootunternehmungen bestanden haben. Nach Ablauf jenes Termins wurde die Vertragsdauer noch bis Ende October 1863 verlängert. Mittlerweile wurde uns von der Postverwaltung eröffnet, daß sie für die Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem Bodensee zwar auch fernerhin die Dampfboote der Nordostbahngesellschaft in Anspruch nehmen, für die diebställigen Leistungen aber inskünftig eine Entschädigung nicht mehr bezahlen werde. Die Notification gründet sich auf eine vom hohen schweizerischen Bundesrath unterm 24. Christmonat 1861 erlassene „Verordnung über die Konzession der Dampfboote“, welche der Postverwaltung gegenüber dem Dampfbetrieb auf schweizerischen Gewässern ganz ausnahmsweise und sehr weitgehende Befugnisse einräumt, Befugnisse, durch welche diese Verwaltung befähigt wird, die freie Gebährung der Dampfbootunternehmungen in einer anderwärts wohl nirgends vorkommenden Weise zu beschränken. Ihrerseits stützt sich diese Verordnung auf das Bundesgesetz über das Postregal vom 4. Brachmonat 1849, das allerdings dem administrativen Gutfinden den weitesten Spielraum läßt, indem es hinsichtlich der vorliegenden Frage nur bestimmt: es könne der Bundesrath für die regelmäßige

periodische Beförderung von Personen und deren Gepäck auf Eisenbahnen, Schiffen und Fuhrwerken auf bestimmte Zeit, gegen Entrichtung einer Gebühr, besondere Konzessionen ertheilen, und er habe die Bedingungen, von denen die Konzession abhängig gemacht werde, in dem darüber auszufertigenden Patente jeweilen genau zu bezeichnen. Indessen dürften damals von Seiten der Bundesgesetzgebung doch kaum so ausnahmsweise Beschränkungen und Belästigungen des schweizerischen Dampfbootbetriebs beabsichtigt worden sein, wie solche auf Grund einer 13 Jahre später erlassenen Administrativ-Verfügung nunmehr in's Werk gesetzt werden können. Vielmehr berechtigen die liberalen Bestimmungen des fast unmittelbar nach Erlass des Bundesgesetzes über das Postregal vom h. Bundesrathe aufgestellten Regulativ's über die Ertheilung von Postkonzessionen (dd. 8. Herbstmonat 1849) sowie des revidirten Regulativ's vom 28. Wintermonat 1851 unbedingt zur Annahme des Gegentheils. Einen ferneren Beweis hiefür bildet wohl auch der Umstand, daß das schweizerische Postdepartement den oben erwähnten Vertrag mit der Dampfboot-Aktiengesellschaft in Schaffhausen im Jahr 1852, also zu einer Zeit abgeschlossen hatte, in welcher genau dieselben bundesgesetzlichen Vorschriften über Privat-Transportunternehmungen bestanden, die heute in Gültigkeit sind. Trotz alledem haben wir uns auf jene Notification hin alsbald bereit erklärt, der bundesrathlichen Verordnung vom 24. Christmonat 1861 in allen Theilen nachzukommen und demzufolge mit denjenigen Dampfbootfahrten, welche wir zwischen schweizerischen Uferplänen oder von einem schweizerischen nach einem deutschen Uferort ausführen, die Postbeförderung unentgeltlich und gemäß den Anordnungen der Postverwaltung zu besorgen. Dagegen glaubten wir die Neubernahme einer entsprechenden Verpflichtung gegenüber der schweizerischen Postverwaltung mit Bezug auf die Postsendungen, welche von deutschen nach schweizerischen Uferplänen zu transportiren sind, ablehnen zu können, mit Rücksicht darauf, daß nach den Regeln des internationalen Rechts sowohl, als nach der bisherigen Praxis, sowie nach bestehenden Verträgen die Sendungen der letztern Kategorie nicht als schweizerische, sondern als deutsche Posttransporte zu betrachten sind. Von Seiten der schweizerischen Postverwaltung wurde uns jedoch in ganz kategorischer Weise auch die letztere Verbindlichkeit auferlegt. Indem das Tit. Postdepartement hienach die Wirksamkeit der bundesrathlichen Verordnung vom 24. Christmonat 1861 über den Bereich der schweizerischen Staatshoheit hinaus ausdehnt, erreicht es den Vortheil, die schweizerischen Post-Effeten auch auf solchen Routen oder mit solchen Kursen unentgeltlich transportiren lassen zu können, die von schweizerischen Booten gar nicht bedient werden. So hat es sich z. B. in Folge jener Ausdehnung mit der bayerischen Postverwaltung für die Dauer des gegenwärtigen Winterfahrtplanes, während deren die Route Rorschach-Lindau nicht von den Booten der Nordostbahngesellschaft, die Route Romanshorn-Lindau dagegen nicht von den Booten der königl. bayerischen Verwaltung befahren wird, dahin verständigen können, die Beförderung der bayerischen Posttransporte von Lindau nach Romanshorn zu Lasten der Schweiz zu übernehmen, wogegen die bayerische Postverwaltung als Gegenleistung den Transport der schweizerischen Postsendungen von Rorschach nach Lindau auf ihre Kosten bewerkstelligen zu lassen hat. Auf diese Weise müssen wir indirekte auch für die unentgeltliche Beförderung der schweizerischen Postsendungen von Rorschach nach Lindau einstehen, wenn schon diese Linie zur Zeit von unsren Schiffen gar nicht befahren wird. Es blieb uns indessen nichts übrig, als uns dem Gebot des Tit. Postdepartements zu fügen,

da bei der Unbestimmtheit der Fassung der einschlägigen Vorschrift des Bundesgesetzes über das Postregale für die administrative Gewalt in Wirklichkeit gesetzliche Schranken nicht gezogen sind.

In unserer Betriebsrechnung für 1863 erscheint zum ersten Mal ein Ausgabeposten als Konzessionsgebühr für die Dampfbootfahrten auf dem Bodensee. So lange uns nämlich von Seiten der eidgenössischen Postverwaltung für die Beförderung der Posteffekten über den Bodensee eine Entschädigung bezahlt wurde, so lange waren wir auch von der Entrichtung einer Konzessionsgebühr für unsere Dampfbootfahrten befreit. Dagegen hat uns das Tit. Postdepartement mit der Ueberbindung des unentgeltlichen Posttransportes zugleich auch die Bezahlung einer Konzessionsgebühr für die Dampfboote auferlegt. Dabei hat uns dasselbe mit dem Maximum der diesfälligen Gebühr bedacht. Von welchen Motiven es hiebei geleitet wurde, ist uns nicht bekannt. Nach den bundesrätlichen Verordnungen über die Ertheilung von Postkonzessionen sind bei der Ausmessung der Konzessions-taren wesentlich folgende zwei Faktoren maßgebend: einmal das Maß der Konkurrenz, das durch die zu konzessionirenden Privat-Dienste den eigenen Kursen der Postverwaltung gemacht wird, und sodann der Ertrag dieser Privat-Dienste. Der erstere Faktor findet im vorliegenden Fall keine Anwendung, da die schweizerische Postverwaltung auf dem Bodensee noch niemals Kurse auf eigene Rechnung unterhalten hat. Und was den zweiten Faktor anbetrifft, so hat bekanntlich unsere Dampfbootunternehmung, wenn von dem Kostenpreis der Dampfboote alljährlich auch nur der Minimalsatz von 7 Proz. abgeschrieben wird, bisanhin noch keinerlei Ertragsnß abgeworfen. Eine Taxation würde sonach nicht einmal gegenüber den bundesrätlichen Verordnungen Stand zu halten vermögen. Gleichwohl haben wir uns der Auflage stillschweigend unterzogen, uns des Umstandes getrostend, daß wenigstens Österreich, Bayern, Württemberg und Baden, deren Gebiet von unsren Schiffen ebenfalls befahren wird, der freien Schiffahrt keinerlei Hemmnß entgegenstellen und somit selbstverständlich auch eine Konzessionsgebühr von uns nicht erheben, ob schon unsere Dampfbootunternehmung gegenüber den eigenen Transportanstalten der Mehrzahl dieser Staaten sogar als eine Konkurrenz erscheint.

Die Generaldirektion der königl. bayerischen Verkehrsanstalten, mit welcher wir u. A. auch die Dampfbootlinie Schaffhausen-Konstanz gemeinschaftlich exploitirten, hatte uns anlässlich der Festsetzung des vorjährigen Sommerfahrtenplans ihren bestimmten Entschluß kundgegeben, auf das Spätjahr 1863 von der Befahrung des Untersee's und Rheins zurückzutreten. Da die Dampfbootkurse zwischen Schaffhausen und Konstanz schon seit längerer Zeit ein lohnendes Resultat nicht mehr ergeben hatten, und da überdies mit Gewissheit vorauszusehen war, daß in Folge der Betriebseröffnung auf der badischen Eisenbahn von Waldshut nach Konstanz sich jenes Resultat für die Zukunft noch viel ungünstiger gestalten werde, so schien, nach obiger Rücktrittserklärung der königl. bayerischen Verwaltung auch für uns die Nothwendigkeit gekommen, die Einstellung der Dampfbootfahrten auf dem Untersee und Rhein auf das Ende der Sommersaison des verwichenen Jahres zu beschließen. Wir erlangten nicht, den hohen Regierungen von Schaffhausen und Thurgau hievon Mittheilung zu machen, um denselben die Möglichkeit zu gewähren, rechtzeitig in anderer Weise für die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegenden fürsorgen zu können. Von Seiten der h. Regierung des Kantons Thurgau wurde darauf zu unsren Handen der angelegentliche Wunsch ausgesprochen, daß auch

wir dazu mitwirken möchten, den Bewohnern der Untersee- und Rheinufer wenigstens ihre bisherigen Verbindungen ungeschmälert fortzuerhalten. Obwohl die Dampfbootlinie Schaffhausen-Konstanz außer den eigentlichen Bereich der Nordostbahngesellschaft fällt, und obwohl die nämliche Konkurrenz, welche die nächste Veranlassung zu dem Beschlusse auf Einstellung der fraglichen Dampfbootverbindung gebildet hatte, auch der Nordostbahngesellschaft selbst sehr empfindlichen Schaden zufügt, so glaubten wir, in Anbetracht der freundlichen Beziehungen, die zwischen den genannten Kantonen und der Nordostbahngesellschaft stets gewaltet haben, uns der verlangten Mitwirkung nicht entschlagen zu sollen. Demgemäß zeigten wir uns bereit, die Dampfbootfahrten zwischen Schaffhausen und Konstanz unter der Bedingung fortzusetzen, daß die beiden Kantone sich an den diesfälligen Gewinns- und Verlustes-Chancen beteiligen, und zwar zur Hälfte, falls es bei der bisherigen einmaligen täglichen Hin- und Rückfahrt sein Verbleiben habe, und zu zwei Dritttheilen, falls die beiden Regierungen verlangen sollten, daß die Verbindungen in einem den vorhandenen lokalen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Umfange erweitert werden. Ebenso zeigten wir uns auf erfolgte Anfrage erbötig, gegen einen angemessenen Aversalbeitrag an den wahrscheinlichen Betriebsausfall, die bisherigen Fahrtleistungen auf alleinige Rechnung der Nordostbahngesellschaft zu übernehmen. Nachdem in Sachen eine sehr umfangreiche Korrespondenz gepflogen worden und mehrfache mündliche Verhandlungen stattgefunden hatten, und nachdem auch der Termin für die Fahrteneinstellung wiederholt erstreckt worden war, wurde endlich in einer Schlus konferenz vom 1. Oktober v. J. zwischen uns und einer Abordnung des h. thurgauischen Regierungsrathes, welcher in dieser Angelegenheit für sich und im Namen der h. Regierung von Schaffhausen handelte, ein Vertrag vereinbart, gemäß welchem die bisherige Dampfbootverbindung hätte erhalten bleiben und jeder Theil berechtigt sein sollen, auf den 1. Oktober eines jeden Jahres auf Grund einer drei Monate vorher stattzugebenden Aufkündigung von dem Vertragsverhältniß zurückzutreten. Dabei wurde der h. Regierung von Thurgau und ihren Mitinteressenten die Wahl gelassen, entweder zur Hälfte an den dahierigen Verlustes- und Gewinns-Chancen zu partizipiren oder aber an das, auf 40—50,000 Fr. veranschlagte, jährliche Betriebs-Defizit einen Aversalbeitrag von Fr. 20,000 zu bezahlen. Dieser Vertrag wurde indessen von Seiten der h. Regierung von Thurgau nicht genehmigt, was uns durch das Tit. Departement für die äußern Angelegenheiten des Kantons Thurgau unter dem 10. Oktober mit folgendem Schreiben angezeigt wurde: „Nachdem die herwärtige Regierung den mit Ihnen am 1. dieß vereinbarten Vertrag, betreffend Fortsetzung der Dampfbootfahrten auf Untersee und Rhein, in Berathung genommen, kam heute die Erklärung des Regierungsrathes des h. Standes Schaffhausen, daß er demselben und überhaupt irgend einem Verkommnis mit bestehenden Dampfbootgesellschaften nicht beitrete, sondern lediglich geneigt sei, sich an der etwaigen Gründung eines selbstständigen Unternehmens zu beteiligen. „Da nun der herwärtige Große Rath den diesfälligen Kredit nur in der Voraussetzung bewilligte, daß die Regierung von Schaffhausen sich in Sachen mitbeteilige, glaubte die Mehrheit des herwärtigen Regierungsrathes, den Vertrag ebenfalls nicht genehmigen zu sollen und beschließen zu müssen, daß es hiernach lediglich in Ihr Ermessen gestellt bleibe, ob Sie die fragliche Schiffahrt forsetzen oder auf hören lassen wollen. Nur mit tiefem Bedauern erfüllen wir den erhaltenen Auftrag, nach welchem wir Ihnen hie von Kenntniß geben sollen, und theilen Ihnen demnach mit, daß es zwar noch möglich

„sein dürfte, den Beschuß der Regierung von Schaffhausen zu ändern, daß es aber nicht wahrscheinlich ist, daher wir diesen Gegenstand als für einmal erledigt erklären müssen und Ihre Verfügungen hienach frei gewärtigen. Indem wir immerhin noch Ihr Entgegenkommen in dieser Angelegenheit und Ihre Bereitwilligkeit, den herwärtigen Interessen zu dienen, bestens verdanken, versichern wir Sie ic.“ Die Ablehnung des Vertrags dürfte hauptsächlich durch den Umstand herbeigeführt worden sein, daß sich in der Zwischenzeit eine Gesellschaft zur Begründung einer neuen Dampfschiffunternehmung gebildet hatte, die sich wesentlich die Bedienung des Untersee's und Rheins zur Aufgabe setzt. Ungeachtet der Verwerfung jenes Vertrages Seitens der Kantone Schaffhausen und Thurgau wurden die fraglichen Fahrten noch bis zum Schluß der vorjährigen Sommerfahrtplan-Periode, welche ausnahmsweise bis Ende Oktober verlängert ward, fortgesetzt; dagegen wurde die Einstellung der Fahrten auf 1. November anberaumt, was dem genannten Regierungs-Departement unter dem 14/20. Oktober notifizirt wurde. Daraufhin wurde von diesem mit Schreiben vom 29. gl. M. die Anfrage an uns gerichtet, ob wir nicht geneigt wären, für so lange als die neue Dampfbootunternehmung sich nicht im Besitze von eigenen Dampfbooten befindet, die Fahrten auf dem Untersee und Rhein wieder aufzunehmen und zu diesem Behufe mit dem Departement in nähere Unterhandlung zu treten? Wir erklärten uns auch hierzu bereit, nur verlangten wir, daß uns von Seiten der h. thurgauischen Regierung nun vor Allem feste und verbindliche Propositionen gemacht werden möchten, sowohl über das Maß der Fahrtleistungen, die von uns gefordert werden, als über die Beitragssumme, welche dieselbe, beziehungsweise ihre Mitinteressenten, an den Betriebsausfall zu vergüten Willens sei. Wir sahen uns zu diesem Begehr veranlaßt, einerseits im Hinblick auf den Verlauf der bisherigen Verhandlungen, anderseits mit Rücksicht auf Vertragsverhältnisse, in denen wir zu andern Dampfschiffahrtsanstalten stehn. In Folge dieser Vertragsverhältnisse konnten wir nämlich, zumal nachdem mittlerweile der Winterfahrtplan definitiv festgestellt worden war, eine Verbindlichkeit für die Wiederaufnahme von Fahrten auf dem Untersee und Rhein nicht eingehen, ohne uns vorher, theils hierüber, theils über eine veränderte Eintheilung der Fahrten auf dem Obersee, mit den betreffenden Dampfschiffahrtsanstalten verständigt zu haben. Im Interesse der Sache war daher auch nach dieser Seite hin eine rasche Anhandnahme der Unterhandlungen geboten, zu welchem Ende wir dringend wünschen mußten, durch die verlangten festen Anerkennungen der hohen thurgauischen Regierung in den Stand gesetzt zu werden, beurtheilen zu können, ob gegründete Aussichten zu einer sachbezüglichen Verständigung mit ihr vorhanden seien. Leider wurden uns aber diese Propositionen nicht gemacht, in Folge wessen jene Anregung des Tit. Departements ohne weiteres Resultat bleiben mußte.

Es dürfte hier der Ort sein, unserer Stellung zur Alpenbahnfrage zu gedenken. Von dem Komité, welches sich für die Erbauung einer Eisenbahn über den Lukmanier s. B. gebildet hatte, um eine Beteiligung bei der Ausführung dieses Unternehmens angegangen, wurde von uns — wie schon in dem Geschäftsbericht über das Jahr 1860 erwähnt — nach vorherigem Benehmen mit Abordnungen der h. Regierung des Kantons Zürich sowie des Tit. Stadtrathes Zürich, unter Zustimmung des Verwaltungsrathes der Nordostbahngesellschaft im März 1861 beschlossen: „für den Fall, daß durch die weiteren Verhandlungen des Lukmanier-Komité's namentlich auch mit Sardinien eine Grundlage gewonnen werde, welche nach hierseitigem Ermessen die Durchführbarkeit der angestrebten Unternehmung

„in Aussicht zu nehmen gestatte und unter der Bedingung, daß die erforderlichen Garantien dafür geboten werden, daß die Konkurrenzfähigkeit der Linthlinie mit der Rheinlinie für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien auch nach Herstellung der projektierten Alpeneisenbahn gesichert bleibe, bei der Generalversammlung die Ermächtigung zur Übernahme von Aktien für die Lukmanier-Unternehmung im Betrage von einer Million Franken nachzusuchen.“ Mit der Notifikation dieser Schlussnahme an das Lukmanier-Komité wurde von uns der Vorbehalt gemacht, „auf die Schlussnahme zurückzukommen, falls die Voraussetzungen, von welchen bei derselben ausgegangen worden, ganz oder zum Theil dahin fallen sollten.“ Von diesen Voraussetzungen hat sich nun in Wirklichkeit keine einzige erfüllt. Die Ertheilung von schützenden Garantien zu Gunsten der Linthlinie gegen die Konkurrenz der Rheinlinie wurde abgelehnt. Die zum Zwecke der finanziellen Sicherstellung der Lukmanierbahn mit dem Gouvernement des Königreichs Italien gepflogenen Unterhandlungen blieben ohne Resultat. Zur Stunde besteht sogar nicht einmal mehr eine Konzession für die Lukmanierbahn, während hinwieder links und rechts neben der Schweiz die Konkurrenzlinien des Brenner und des Mont Cenis bereits in voller Bauausführung begriffen sind. Seither sind nun aber überdies im Eisenbahn-System der süddeutschen Staaten Veränderungen vor sich gegangen, welche die Gefahr der Umgehung der Linthlinie für den Verkehr von ganz Deutschland, sowie von Belgien und Holland mit Italien noch viel augenfälliger zu Tage treten lassen. Sodann ist im Weitern mittlerweile auch die Beteiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Ausführung der Eisenbahnlinie Zürich-Zug-Luzern erfolgt, in Folge wessen der Schwerpunkt der Nordostbahn-Interessen sich nunmehr in noch höherem Maße nach dem Gotthardt neigt, als es vermöge der geographischen Lage des Nordostbahnnetzes vorher schon der Fall war. Bei so bewandten Umständen und in Betracht der eminenten Wichtigkeit, welche im Allgemeinen eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien, insbesondere aber ein die Alpen im Zentrum unsers Landes übersteigender Schienenweg, nicht bloß für die Nordostbahngesellschaft selbst, sondern für unser gesammtes Vaterland und speziell auch für die Kantone hat, in deren Gebiet die Nordostbahnen liegen, durften wir nicht anstehen, einer vom h. Regierungsrathe des Kantons Luzern an die Regierungen der bei der Gotthardtbahn beteiligten Kantone, sowie an die Direktionen der Zentral- und Nordostbahn gerichteten Einladung zur Theilnahme an einer Konferenz Beifuß Anstrebung einer Gotthardtbahn auch unserseits Folge zu leisten. Aus den Berathungen dieser Konferenz, welche am 7. und 8. August v. J. in Luzern abgehalten wurde, ist der Entwurf einer Uebereinkunft für Anstrebung einer Gotthardteisenbahn hervorgegangen, deren Inhalt wir in Nachstehendem wörtlich mittheilen:
„Art. 1. Die Kantone Zürich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden ob und nid dem Wald, Zug, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland, Schaffhausen, Aargau, Thurgau, Tessin und Neuenburg, sowie die schweizerische Zentralbahngesellschaft und die schweizerische Nordostbahngesellschaft vereinigen sich zur Anstrebung einer über den Gotthardt führenden Alpeneisenbahn. Die Aufnahme weiterer Kantone und Eisenbahnverwaltungen in die Vereinigung bleibt vorbehalten. Art. 2. Als Organ für die Beteiligung der in Art. 1 bezeichneten Bestrebungen wird eine ständige Kommission aufgestellt, in welche die beteiligten Kantone und Eisenbahngesellschaften je zwei Mitglieder wählen. Die jeweiligen Abgeordneten von Luzern führen den Vorsitz in der Kommission. Art. 3. Die Mitglieder der Kommission werden von den Kantonsräten bestimmt.“

mission befinden sich in der Stellung von Mandataren der von ihnen vertretenen Kantone und Eisenbahngesellschaften. Ihre Stimmabgabe wird demnach auf Grundlage von Instruktionen oder Vollmachten, welche ihnen von ihren Kommittenten zu ertheilen sind, erfolgen. Art. 4. Die Kommission kann nur dann gültig verhandeln, wenn wenigstens zwei Dritttheile ihrer Mitglieder gegenwärtig sind. Bei den Abstimmungen entscheidet die absolute Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder. Handelt es sich übrigens um Leistungen, welche von den beteiligten Kantonen und Eisenbahngesellschaften übernommen werden sollen, so ist zu einem Beschlusse dieser Art die Zustimmung der betreffenden Kantone und Gesellschaften erforderlich. Art. 5. Die Kommission ernennt aus ihrer Mitte einen Ausschuß von 7 Mitgliedern nebst 3 Ersatzmännern und den Präsidenten und Vizepräsidenten des Ausschusses. Art. 6. Dem Ausschusse liegt die allseitige Wahrnehmung der Interessen der Vereinigung zunächst und in erster Linie ob. Falls es sich um Maßregeln von größerem Belange handelt, so hat er der Kommission die erforderlichen Anträge zu hinterbringen. Er vollzieht die Beschlüsse der Kommission. Art. 7. Der Ausschuß kann nur dann gültig verhandeln, wenn wenigstens fünf Mitglieder oder Ersatzmänner desselben gegenwärtig sind. Bei den Abstimmungen entscheidet die absolute Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder. Art. 8. Die Kommission versammelt sich jeweilen auf das Begehr des Ausschusses oder wenigstens eines Fünftheiles ihrer Mitglieder. Der Ausschuß tritt zusammen, so oft der Präsident desselben es für nothwendig erachtet oder falls mindestens zwei seiner Mitglieder es verlangen. Die Kommission und der Ausschuß versammeln sich in der Regel in Luzern. Art. 9. Werden zum Behufe der Anstrengung des Zweckes der Vereinigung Unterhandlungen mit auswärtigen Staaten erforderlich, so haben dieselben durch Vermittlung des Bundesrates stattzufinden. (Art. 10 der Bundesverfassung und Art. 19 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 26. Juli 1852.) Art. 10. Der Rücktritt von der Vereinigung zur Anstrengung des Gotthardt steht jedem Gliede derselben stets fort frei. Art. 11. Die gegenwärtige Uebereinkunft ist den zuständigen Behörden der betreffenden Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Annahme vorzulegen. Nach erfolgter Genehmigung ist die Uebereinkunft im Sinne von Art. 7 der Bundesverfassung der Bundesbehörde zur Einsicht zu übermitteln. Auf Grund vorher eingeholter Ermächtigung seitens des Verwaltungsrathes haben wir für unsern Theil die Zustimmung zu dieser Uebereinkunft erklärt. Dasselbe ist auch von Seiten der schweizerischen Zentralbahngesellschaft geschehen. Desgleichen haben die h. Regierungen sämtlicher in Artikel 1 genannten Kantone die Uebereinkunft genehmigt, mit alleiniger Ausnahme der h. Regierungen von Freiburg und Neuenburg, die der Uebereinkunft noch nicht beigetreten sind, aber gleichwohl dem Zwecke derselben günstig gestimmt zu sein scheinen. Die in der Uebereinkunft vorgesehenen Organe wurden seither konstituirt und haben ihre Funktionen bereits begonnen. Ihre Thätigkeit kann jedoch selbstverständlich vorerst lediglich einen einleitenden Charakter tragen. So viel davon zu unserer Kenntniß gelangt ist, so sind insbesondere in allen Richtungen gründliche Untersuchungen des Problems angeordnet worden. Diese Untersuchungen haben unseres Wissens zur Zeit ihren Abschluß noch nicht gefunden.