**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:** 02.11.2025

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

Die unterzeichnete Direktion giebt fich die Ehre, der Generalversammlung der Nordostbahngesellsschaft in Nachstehendem ihren elften, das Jahr 1863 umfassenden, Geschäftsbericht vorzulegen, wobei sie bezüglich der Eisenbahnunternehmungen Bürich = Bug = Luzern und Bülach = Regensberg, bei welchen die Nordostbahngesellschaft mitbetheiligt ist, auf die dießfälligen Beilagen zu dem gegenwärtigen Bericht verweist.

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

Nachbem fast alle andern Staaten, so namentlich Frankreich und Italien und in neuerer Zeit auch ber beutsche Bollverein, Die Eransitzölle ganglich abgeschafft haben, erscheint es gleichsam als ein Anadronismus, daß die Schweiz, deren Sandels-Bolitit boch fouft von den liberalften Grundfagen geleitet wird, noch immer an ber Erhebung eines Tranfitzolles festhält. Fur bie Gibgenoffenichaft bilbet diefe Gebühr eine verhältnigmäßig fehr geringfügige Cinnahmoquelle, ben ichweizerischen Gifenbahnen dagegen erschwert fie die Konkurrenz mit den auswärtigen Bahnen für den Transit von Norben nach Suden und von Often nach Weften in hohem Mage, zumal fur diefen Berkehr die Transporttaren fo tief herabgedrückt find, dag von einem erheblichen Transportgewinne bei demfelben ohnehin faum noch die Rede fein fann. In der That macht fich eine Abnahme des schweizerischen Transit= Guterverkehrs bemerkbar : nach den eidgenöffischen Bolltabellen hat fich berfelbe im Jahr 1863 gegenüber bem Jahr 1862 um 3tr. 58,075 und gegenüber bem Jahr 1861 fogar um 3tr. 100,333 verminbert. Besonders eigenthumlich nimmt fich jene Bollabgabe aus, wenn man fie mit Ruckficht auf bas Berhaltniß betrachtet, in welchem mit Beziehung auf ben von Often nach Beften ober umgekehrt gebenben Eranfit einerseits bie ichmeizerischen Bahnen, anderseits bie großherzoglich babifche Staatsbahn, bie bas Gebiet ber Schweiz ebenfalls berührt, fich berfelben gegenüber befinden. Rraft des zwischen ber Eibgenoffenschaft und bem Großherzogthum Baben im Jahr 1852 abgeschloffenen Gisenbahnvertrages hat nämlich ber Berkehr, welder fich fowohl von Solland, Belgien und Frankreich als von Deutschland her über Mannheim oder Rehl oder Leopoloshöhe 2c. auf ber babifden Bahn nach den deutschen Bodenfeeplaben und bem Borarlberg ober umgefehrt bewegt, obwohl er auf diefem Bege an zwei verichiebenen Buntten bas ichweigerische Gebiet zu passiren hat, ben ichweigerischen Transitzoll nicht zu entrichten, mahrend er hinwieder biefem Bolle unterworfen ift, fobalb er über bie fdmeigerifden Bahnen,

b. h. über bie Zentralbahn, Nordoftbahn und Bereinigten 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 Transport- unternehmungen. Hoffen wir, daß die Behörden, denen die Pslege der volkswirthschaftlichen Interessen der Schweiz anvertraut ist, einem solch anormalen Stande der Dinge baldige Abhülse verschaffen!

Die zwischen dem schweizerischen Postbepartement einer und ben Direktionen der Nordost und Bentralbahn anderseits im Berichtsjahre gepflogenen Unterhandlungen betreffend die Einführung von Nachtzugen haben zum Abschluß eines Bertrages geführt, gemäß welchem sich die Berwaltungen ber beiden Bahnen verpflichteten, gegen den mäßigen Kostenbeitrag von Fr. 400 per Kilometer und Jahr aus der Postkasse, Nachtzuge auf ihren Linien zu erstellen. Die Einführung derselben wird zunächst für die Linien Zurich Diten Bafel, Olten Luzern und Olten Bern resp. Biel beabsichtigt. Jener Bertrag hat indessen seine Bollziehung noch nicht finden können, da der Berwaltungsrath der Zentralbahn die Genehmigung desselben noch nicht ausgesprochen hat.

Schon in unferm lettjährigen Gefchäftsbericht wurde mitgetheilt, bag ber von ber fruhern Dampfboot-Aftiengesellschaft in Schaffhausen im Jahre 1852 mit dem ichweizerischen Postbepartement abgeschlossene, in Folge der Fusion der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft mit der Nordostbahngesellschaft auf lettere übergegangene Bertrag, betreffend bie Beforgung bes ich weizeriich en Boftbienftes auf bem Boben fee, bon Seiten bes Postbepartements auf ben 1. Juni 1863 gekundigt worden fei. Semäß biefem Bertrage waren wir verpflichtet, zum 3wede ber Beforderung ber ichweizerischen Bofteffekten Dampfbootfahrten bis auf die Göhe von 44 Distanz-Stunden täglich von Romanshorn und von Rorichach nach Friedrichshafen und nach Lindau 2c. entweder mit unfern eigenen Booten auszuführen ober über beren Ausführung mit andern Dampfichifffahrtsanstalten uns zu verständigen, wogegen uns bie schweizerische Postkaffe eine jährliche Aversal-Entschädigung von Fr. 20,000 ju leiften hatte. Diefes Bertragsverhältniß war nicht ein exceptionelles. Es war vielmehr ganz analog ben Berkommnissen, welche mit Beziehung auf die Besorgung des Bostdienstes auf dem Bodensee von jeher zwischen ben bei bemselben betheiligten Bostverwaltungen und ben betreffenden Dampsbootunternehmungen bestanden haben. Nach Ablauf jenes Termins wurde die Bertragsdauer noch bis Ende October 1863 verlängert. Mittlerweile murbe uns von ber Boftverwaltung eröffnet, baf fie fur bie Besorgung bes schweizerischen Bostbienstes auf bem Bobensee zwar auch fernerhin die Dampsboote ber Norbostbahngefellichaft in Unipruch nehmen, fur die dieffälligen Leiftungen aber inskunftig eine Entschädigung nicht mehr bezahlen werde. Die Notification grundet fich auf eine vom hohen schweizerischen Bunberath unterm 24. Chriftmonat 1861 erlaffene "Verordnung über die Kongeffion ber Dampfboote", welche ber Boftverwaltung gegenüber bem Dampfbetrieb auf ichweizerischen Gemäffern gang ausnahmeweife und fehr weitgehende Befugniffe einräumt, Befugniffe, durch welche diefe Berwaltung befähigt wird, bie freie Gebahrung ber Dampfbootunternehmungen in einer anderwärts wohl nirgends porfommenben Beife zu beschränken. Ihrerseits ftutt fich biese Berordnung auf bas Bundesgeset über bas Postregal vom 4. Bradmonat 1849, bas allerdings bem administrativen Gutfinden ben weitesten Spielraum läßt, inbem es hinfichtlich ber vorliegenden Frage nur bestimmt : es fonne ber Bundesrath fur bie regelmäßige

periobifde Beforberung von Bersonen und beren Gepad auf Gifenbahnen, Schiffen und Fuhrwerten auf beftimmte Beit, gegen Entrichtung einer Gebuhr, besondere Kongeffionen ertheilen, und er habe die Bebingungen, von benen bie Konzeffion abhängig gemacht werbe, in bem barüber auszufertigenben Patente jeweilen genau zu bezeichnen. Indeffen burften bamals von Seiten ber Bunbesgefengebung boch faum fo ausnahmsweise Beschränkungen und Beläftigungen bes schweizerischen Dampsbootbetriebs beabsichtigt worden fein, wie folde auf Grund einer 13 Jahre fpater erlaffenen Abministratib-Berfügung nunmehr in's Werk gefest werben konnen. Bielmehr berechtigen bie liberalen Bestimmungen bes faft unmittelbar nach Erlag bes Bundesgefetes über bas Poftregal vom h. Bundesrathe aufgeftellten Regulativ's über die Ertheilung von Postfonzessionen (dd. 8. Gerbstmonat 1849) sowie des revidirten Regulativ's vom 28. Wintermonat 1851 unbedingt zur Unnahme bes Gegentheils. Ginen ferneren Beweis hiefur bildet wohl auch ber Umstand, daß das ichweizerische Postdepartement den oben erwähnten Bertrag mit der Dampfboot-Attiengesellschaft in Schaffhausen im Jahr 1852, alfo zu einer Zeit abgefoloffen hatte, in welcher genau diefelben bundesgefeglichen Borfdriften über Brivat-Transportunter= nehmungen beftunden, die heute in Gultigkeit find. Trop allebem haben wir uns auf jene Notification hin alsbald bereit erklärt, ber bundesräthlichen Berordnung vom 24. Chriftmonat 1861 in allen Theilen nadzukommen und bemzufolge mit benjenigen Dampfbootfahrten, welche wir zwischen schweizerischen Uferpläten ober von einem ichweizerischen nach einem beutschen Uferort ausführen, die Bostbeforderung unentgeltlich und gemäß ben Anordnungen ber Poftverwaltung zu beforgen. Dagegen glaubten wir bie Uebernahme einer entsprechenden Berpflichtung gegenüber ber fcmeizerifden Boftverwaltung mit Bezug auf die Postsendungen, welche von beutschen nach schweizerischen Uferplägen zu transportiren find, ablehnen zu können, mit Ruckficht barauf, daß nach ben Regeln bes internationalen Rechts fowohl, als nach ber bisherigen Braxis, fowie nach bestehenden Bertragen Die Sendungen ber lettern Kategorie nicht als fcweizerische, sondern als deutsche Bostransporte zu betrachten sind. Bon Seiten ber ichweizerifden Boftverwaltung murbe uns jedoch in gang kategorifder Beife auch bie lettere Berbindlickeit auferlegt. Indem das Tit. Postdepartement hienach die Wirksamkeit der bundesräthlichen Berordnung vom 24. Christmonat 1861 über den Bereich der schweizerischen Staatshoheit hinaus ausdehnt, erreicht es ben Bortheil, die ichweizerischen Bost-Effecten auch auf solden Routen oder mit folden Kurfen unentgeltlich transportiren laffen zu können, Die von ichweigerischen Booten gar nicht bedient werden. So hat es sich z. B. in Folge jener Ausdehnung mit der bayerischen Postverwaltung für die Dauer des gegenwärtigen Winterfahrplanes, während deren die Route Rorfchach = Lindau nicht von den Booten der Nordoftbahngefellschaft, die Route Romanshorn=Lindau dagegen nicht von den Booten ber königl. banerischen Berwaltung befahren wird, bahin verständigen können, die Beförderung ber bayerifden Bofttransporte von Lindau nad Nomanshorn zu Laften ber Schweiz zu übernehmen, wogegen die bayerifche Postverwaltung als Gegenleiftung den Transport der schweizerischen Postfendungen von Rorichach nach Lindau auf ihre Roften bewerkstelligen zu laffen hat. Auf diese Beife muffen wir indirette auch fur die unentgeltliche Beforderung ber ichweizerischen Boftsendungen von Rorichach nach Lindau einstehen, wenn ichon biefe Linie zur Zeit von unfern Schiffen gar nicht befahren wird. Es blieb uns indeffen nichts übrig, als uns dem Gebot bes Tit. Boftdepartements zu fügen,

ba bei ber Unbestimmtheit ber Faffung ber einschlägigen Vorschrift bes Bundesgesetzes über bas Poftregale für die administrative Gewalt in Wirklichkeit gesetzliche Schranken nicht gezogen find.

In unserer Betriebsrechnung fur 1863 ericheint zum erften Mal ein Ausgabeposten als Ronges= fion gebuhr für die Dampfbootfahrten auf bem Bobenfee. Go lange uns nämlich bon Seiten der eidgenöffischen Postwerwaltung für die Beforderung ber Posteffetten über den Bodenfee eine Entichabigung bezahlt wurde, fo lange waren wir auch von der Entrichtung einer Ronzeffionegebuhr für unsere Dampfbootfahrten befreit. Dagegen hat uns bas Tit. Postbepartement mit ber Ueberbindung bes unentgeltlichen Bostransportes zugleich auch die Bezahlung einer Ronzeffionsgebühr für bie Dampfboote auferlegt. Dabei hat uns baffelbe mit bem Maximum ber biesfälligen Gebuhr bebacht. Bon welchen Motiven es hiebei geleitet wurde, ift uns nicht bekannt. Rach ben bundesrathlichen Berordnungen über die Ertheilung von Poftenzeffionen find bei der Ausmeffung ber Konzeffionstaren wefentlich folgende zwei Faktoren maggebend: einmal das Maß der Konkurreng, das burch bie zu konzessionirenden Privat=Dienste den eigenen Kursen der Bostverwaltung gemacht wird, und sodann ber Ertrag biefer Privat = Dienste. Der erstere Faktor findet im vorliegenden Fall keine Anwendung, ba bie fdweigerische Postverwaltung auf bem Bobenfee noch niemals Kurfe auf eigene Rechnung unterhalten hat. Und was ben zweiten Faktor anbetrifft, fo hat bekanntlich unfere Dampfbootunternehmung, wenn von dem Koftenpreis der Dampfboote alljährlich auch nur der Minimalfat von 7 Prog. abgefchrieben wird, bisanhin noch feinerlei Erträgnif abgeworfen. Jene Taxation murbe fonach nicht einmal gegenüber den bundesräthlichen Verordnungen Stand zu halten vermögen. Gleichwohl haben wir uns ber Auflage ftillichweigend unterzogen, uns bes Umftandes getröftend, bag wenigstens Defterreich, Banern, Burttemberg und Baden, beren Gebiet von unfern Schiffen ebenfalls befahren wirb, ber freien Schifffahrt keinerlei Hemmniß entgegenstellen und somit selbstverständlich auch eine Konzessions= gebühr von uns nicht erheben, obichon unsere Dampsbootunternehmung gegenüber ben eigenen Transportanstalten ber Mehrzahl biefer Staaten fogar als eine Konfurrenz erscheint.

Die Generaldirektion ber königl. bayerischen Verkehrsanstalten, mit welcher wir u. A. auch die Dampfbootlinie Schaffhausen=Konstanz gemeinschaftlich exploitirten, hatte uns anläßlich der Vestsetzung des vorjährigen Sommersahrtenplans ihren bestimmten Entschluß kundgegeben, auf das Spätjahr 1863 von der Besahrung des Untersee's und Rheins zurückzutreten. Da die Dampsbootkurse zwischen Schasschausen und Konstanz schon seit längerer Zeit ein lohnendes Resultat nicht mehr ergeben hatten, und da überdieß mit Gewischeit vorauszusehen war, daß in Volge der Betriebseröffnung auf der badischen Sisenbahn von Waldshut nach Konstanz sich jenes Resultat für die Zukunst noch viel ungünstiger gestalten werde, so schien, nach obiger Rücktrittserklärung der königl. bayerischen Berwaltung auch für uns die Nothwendigkeit gekommen, die Einstellung der Dampsbootsahrten auf dem Untersee und Rhein auf das Ende der Sommersaison des verwichenen Jahres zu beschließen. Wir ermangelten nicht, den hohen Regierungen von Schasshausen und Thurgau hievon Mittheilung zu machen, um denselben die Möglichkeit zu gewähren, rechtzeitig in anderer Weise für die Verkehrsbedürssisse der betressenden Landeszegegenden sürsorgen zu können. Bon Seiten der h. Regierung des Kantons Thurgau wurde darauf zu unsern Handen der angelegentliche Wunsch ausgesprochen, daß auch

wir bagu mitwirken möchten, ben Bewohnern ber Unterfee- und Rheinufer wenigstens ihre bisherigen Berbindungen ungeschmälert fortzuerhalten. Obschon die Dampsbootlinie Schafshausen-Konstanz außer ben eigentlichen Bereich ber Nordostbahnunternehmung fällt, und obichon die nämliche Konkurreng, welche die nächfte Beranlaffung zu bem Befchluffe auf Ginftellung der fraglichen Dampfbootverbindung gebildet hatte, auch ber Nordoftbahnunternehmung felbst fehr empfindlichen Schaben zufügt, fo glaubten wir, in Anbetracht ber freundlichen Beziehungen, die zwischen den genannten Rantonen und ber Nordoftbahngefellichaft fiets gewaltet haben, uns ber verlangten Mitwirkung nicht entschlagen zu follen. Demgemäß zeigten wir uns bereit, die Dampfbootfahrten gwifden Schaffhaufen und Ronftang unter ber Bedingung fortzuschen, daß die beiden Kantone sich an den diesfälligen Gewinns= und Berlustes=Chancen betheiligen, und zwar zur Galfte, falls es bei ber bisherigen einmaligen täglichen Gin= und Rudfahrt fein Berbleiben habe, und zu zwei Drittheilen, falls bie beiben Regierungen verlangen follten, bag bie Berbindungen in einem ben vorhandenen lokalen Berkehrsbedurfniffen entsprechenden Umfange erweitert werben. Gbenfo zeigten wir uns auf erfolgte Anfrage erbotig, gegen einen angemeffenen Averfalbeitrag an ben mahricheinlichen Betriebsausfall, Die bisberigen Fahrtleiftungen auf alleinige Rechnung ber Nordostbahngesellschaft zu übernehmen. Nachdem in Sachen eine fehr umfangreiche Korrespondenz gepflogen worden und mehrfache mundliche Berhandlungen stattgefunden hatten, und nachdem auch ber Termin für die Fahrteneinstellung wiederholt erstreckt worden war, wurde endlich in einer Schlußfonfereng vom 1. Oftober v. J. zwischen uns und einer Abordnung bes h. thurgauischen Regierungsrathes, welcher in diefer Angelegenheit fur fich und im Namen der h. Regierung von Schaffhaufen handelte, ein Bertrag vereinbart, gemäß welchem die bisherige Dampfbootverbindung hatte erhalten bleiben und jeder Theil berechtigt fein follen, auf ben 1. Oftober eines jeden Jahres auf Grund einer brei Monate vorher stattzugebenden Auffundigung von bem Bertragsverhaltniß zurudzutreten. Dabei wurde ber h. Regierung von Thurgau und ihren Mitintereffenten Die Wahl gelaffen, entweder zur Galfte an ben baherigen Berluftes- und Gewinns-Chancen zu partigipiren ober aber an bas, auf 40-50,000 Fr. veranschlagte, jährliche Betriebs-Defizit einen Aversalbeitrag von Fr. 20,000 zu bezahlen. Diefer Bertrag wurde indeffen von Seiten ber h. Regierung von Thurgau nicht genehmigt, was uns durch bas Tit. Departement für die äußern Angelegenheiten des Kantons Thurgau unterm 10. Oftober mit folgendem Schreiben angezeigt wurde: "Nachdem die herwärtige Regierung ben mit Ihnen am 1. dieß vereinbarten "Bertrag, betreffend Fortsetzung ber Dampfbootfahrten auf Unterfee und Rhein, in Berathung genommen, "fam heute bie Erflärung bes Regierungerathes bes h. Standes Schaffhaufen, bag er bemfelben und "überhaupt irgend einem Berkommniffe mit bestehenden Dampfbootgesellschaften nicht beitrete, sondern "lediglich geneigt fei, fich an ber etwaigen Grundung eines felbsiftandigen Unternehmens zu betheiligen. "Da nun ber herwärtige Große Rath ben bieffallfigen Rrebit nur in ber Boraussehung bewilligte, bag "bie Regierung von Schaffhaufen fich in Sachen mitbetheilige, glaubte bie Mehrheit bes herwärtigen "Regierungerathes, ben Bertrag ebenfalls nicht genehmigen zu follen und befdließen zu muffen, bag es "hienach lediglich in Ihr Ermeffen geftellt bleibe, ob Gie bie fragliche Schifffahrt fortfegen ober auf-"hören laffen wollen. Nur mit tiefem Bedauern erfüllen wir den erhaltenen Auftrag, nach welchem "wir Ihnen hiebon Kenntniß geben follen, und theilen Ihnen bemnach mit, daß es zwar noch möglich

"fein burfte, ben Befdlug ber Regierung von Schaffhaufen zu anbern, bag es aber nicht mahricheinlich "ift, daher wir biefen Gegenstand als fur einmal erledigt erklaren muffen und Ihre Berfügungen bienach "frei gewärtigen. Indem wir immerhin noch Ihr Entgegenkommen in diefer Angelegenheit und Ihre Bereit= "willigkeit, ben herwärtigen Intereffen zu bienen, bestens verbanten, versichern wir Gie u." Die Ablehnung bes Bertrage burfte hauptfächlich burch ben Umftand herbeigeführt worben fein, bag fich in ber 3mifchenzeit eine Gefellschaft zur Begrundung einer neuen Dampfschiffunternehmung gebilbet hatte, bie fich wefentlich bie Bedienung bes Unterfee's und Rheins zur Aufgabe fest. Ungeachtet ber Berwerfung jenes Bertrages Seitens der Kantone Schaffhausen und Thurgau wurden die fraglichen Fahrten noch bis zum Schluß der vorjährigen Sommerfahrplan = Periode, welche ausnahmsweise bis Ende Oktober verlängert ward, fortgefest; bagegen wurde die Cinftellung ber Fahrten auf 1. November anberaumt, was dem genannten Regierungs-Departement unterm 14/20. Oftober notifizirt wurde. Daraufhin wurde von biefem mit Schreiben vom 29. gl. M. Die Unfrage an uns gerichtet, ob wir nicht geneigt maren, für fo lange als die neue Dampfbootunternehmung fich nicht im Besitze von eigenen Dampfbooten befinde, die Fahrten auf dem Untersee und Rhein wieder aufzunehmen und zu diesem Behufe mit dem Departement in nahere Unterhandlung zu treten? Wir erflarten uns auch hiezu bereit, nur verlangten wir, bag uns von Seiten ber h. thurgauifden Regierung nun vor Allem feste und verbindliche Bropositionen gemacht werben möchten, sowohl über bas Mag ber Fahrtleiftungen, bie von uns geforbert werben, als über bie Beitragsfumme, welche biefelbe, begiehungsweise ihre Mitintereffenten, an ben Betriebsausfall zu verguten Willens fei. Dir faben uns zu diefem Begehren veranlagt, einerseits im hinblick auf den Berlauf der bisherigen Berhandlungen, anderseits mit Aucksicht auf Bertragsverhälte niffe, in benen wir zu andern Dampfichifffahrtsanstalten fiehen. In Folge biefer Bertragsverhaltniffe konnten wir nämlich, zumal nachdem mittlerweile ber Winterfahrtenplan befinitiv festgestellt worben war, eine Berbindlichkeit fur die Wiederaufnahme von Fahrten auf dem Untersee und Rhein nicht eingeben, ohne uns vorher, theils bieruber, theils über eine veranderte Gintheilung ber Fahrten auf bem Dberfee, mit den betreffenden Dampfichifffahrtsanftalten verftandigt zu haben. Im Intereffe ber Sache war baher auch nach diefer Seite bin eine rafche Unbandnahme ber Unterhandlungen geboten, zu welchem Ende wir dringend munfden mußten, durch die verlangten festen Anerbietungen ber hoben thurgauischen Regierung in ben Stand gefett zu werben, beurtheilen zu fonnen, ob gegrundete Aussichten zu einer sachbezüglichen Berftandigung mit ihr vorhanden feien. Leider wurden uns aber diese Propositionen nicht gemacht, in Folge weffen jene Unregung bes Tit. Departements ohne weiteres Refultat bleiben mußte.

Es dürfte hier der Ort sein, unserer Stellung zur Alpenbahn frage zu gedenken. Bon dem Komité, welches sich für die Erbauung einer Eisenbahn über den Lukmanier f. 3. gebildet hatte, um eine Betheiligung bei der Aussichrung 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 Berwaltungsrathes der Nordostbahngesellschaft im März 1861 beschlossen: "für den Fall, daß durch "die weiteren Verhandlungen des Lukmanier-Komite'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 ber Bedingung, bag die erforderlichen Garantieen bafur "geboten werben, daß die Ronfurrengfähigfeit der Linthlinie mit ber Rheinlinie fur ben Berkehr "zwischen Deutschland und Italien auch nach Gerftellung ber projektirten Alpeneisenbahn gesichert "bleibe, bei ber Generalversammlung die Ermächtigung zur Nebernahme von Aktien für die Lukmanier= "Unternehmung im Betrage bon einer Million Franken nachzusuchen." Mit ber Notifikation biefer Schlugnahme an das Lufmanier-Romité wurde von uns der Vorbehalt gemacht, "auf die Schlugnahme "zurudzufommen, falls bie Borausfehungen, bon welchen bei berfelben ausgegangen worben, gang "ober zum Theil bahin fallen follten." Bon biefen Borausfetzungen hat fich nun in Wirklichkeit feine einzige erfüllt. Die Ertheilung von ichutenden Garantieen zu Gunften ber Linthlinie gegen bie Konfurreng ber Rheinlinie murbe abgelehnt. Die zum 3mede ber finangiellen Giderstellung ber Lufmanierbahn mit bem Gouvernement des Königreichs Stalien gepflogenen Unterhandlungen blieben ohne Refultat. Bur Stunde besteht fogar nicht einmal mehr eine Konzession fur die Lukmanierbahn, mahrend hinwieder links und rechts neben ber Schweiz die Konkurrenglinien des Brenner und bes Mont Cenis bereits in voller Bauausführung begriffen find. Seither find nun aber überdieß im Gifenbahn-System ber fubbeutichen Staaten Beranberungen por fich gegangen, welche bie Gefahr ber Umgehung ber Linthlinie fur ben Berkehr von gang Deutschland, sowie von Belgien und Solland mit Italien noch viel augenfälliger zu Tage treten laffen. Sobann ift im Beitern mittlerweile auch die Betheiligung ber Nordostbahngesellschaft bei ber Ausführung der Cisenbahnlinie Burich-Zug-Luzern erfolgt, in Folge weffen ber Schwerpunkt ber Nordoftbahn-Intereffen fich nunmehr in noch höherem Mage nach bem Gotthardt neigt, als es vermöge der geographischen Lage des Nordostbahnneges worher ichon der Fall war. Bei fo bewandten Umftanden und in Betracht der eminenten Wichtigkeit, welche im Allgemeinen eine birefte Gifenbahnverbindung zwifden ber Schweig und Italien, inobefondere aber ein die Alpen im Bentrum unfere Landes übersteigender Schienenweg, nicht bloß fur bie Nordoftbahnunternehmung felbft, fondern für unfer gesammtes Baterland und speziell auch für bie Kantone hat, in beren Gebiet bie Nordoftbahnlinien liegen, durften wir nicht anftehen, einer vom h. Regierungsrathe des Kantons Luzern an die Regierungen ber bei ber Gotthardtbahn betheiligten Kantone, fowie an die Direktionen ber Bentral= und Nordostbahn gerichteten Einladung zur Theilnahme an einer Konferenz Behufs Unstrebung einer Gotthardtbahn auch unferseits Folge zu leiften. Aus ben Berathungen biefer Konferenz, welche am 7. und 8. Auguft v. J. in Lugern abgehalten wurde, ift ber Entwurf einer Uebereinkunft fur Unftrebung einer Gotthardteifenbahn hervorgegangen, beren Inhalt wir in Nachstehendem wörtlich mittheilen : "Art. 1. Die Kantone Burich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalben ob und nib bem Walb, "Bug, Freiburg, Solothurn, Bafelstadt, Bafelland, Schaffhaufen, Aargau, Thurgau, Teffin und Neuen-"burg, sowie die schweizerische Zentralbahngesellschaft und die schweizerische Nordostbahngesellschaft "bereinigen fich zur Unftrebung einer über ben Gotthardt führenden Alpeneifenbahn. Die Aufnahme "weiterer Kantone und Cifenbahnverwaltungen in die Bereinigung bleibt vorbehalten. Urt. 2. Als Organ "für die Bethätigung der in Art. 1 bezeichneten Bestrebungen wird eine ständige Kommission aufgestellt, "in welche die betheiligten Kantone und Gifenbahngefellichaften je zwei Mitglieder mahlen. Die jeweiligen "Abgeordneten bon Lugern führen ben Borfit in ber Kommiffton. Art. 3. Die Mitglieder ber Kom"mission befinden sich in ber Stellung von Mandataren ber von ihnen vertretenen Kantone und Gifen= "bahngesellschaften. Ihre Stimmabgabe wird bemnach auf Grundlage von Instruktionen ober Bollmachten, "welche ihnen von ihren Kommittenten zu ertheilen find, erfolgen. Art. 4. Die Kommiffion kann nur "bann gultig verhandeln, wenn wenigstens zwei Dritttheile ihrer Mitglieder gegenwärtig find. Bei "ben Abstimmungen entscheibet die absolute Mehrheit ber Stimmen ber anwesenden Mitglieder. Sandelt "es fid übrigens um Leiftungen, welde von ben betheiligten Kantonen und Gifenbahngefellichaften "übernommen werben follen, fo ift gu einem Befdluffe biefer Urt die Buftimmung ber betreffenben "Kantone und Gefellschaften erforderlich. Art. 5. Die Kommission ernennt aus ihrer Mitte einen "Ausschuß von 7 Mitgliedern nebft 3 Ersagmannern und ben Praffdenten und Bigeprafibenten bes "Ausschuffes. Art. 6. Dem Ausschuffe liegt bie allseitige Wahrnehmung ber Intereffen ber Vereinigung "zunächst und in erster Linie ob. Falls es sid um Magregeln von größerem Belange handelt, fo hat er "ber Kommiffion die erforderlichen Antrage zu hinterbringen. Er vollzieht die Befchluffe ber Kommiffion. "Art. 7. Der Ausschuß kann nur bann gultig verhandeln, wenn wenigstens funf Mitglieder ober Erfat-"manner besfelben gegenwartig find. Bei den Abstimmungen entscheit bie absolute Mehrheit ber Stim= "men ber anwesenden Mitglieder. Urt. 8. Die Kommission versammelt fid, jeweilen auf bas Begehren "bes Ausschuffes ober wenigstens eines Funftheiles ihrer Mitglieber. Der Ausschuff tritt zusammen, fo "oft ber Prafident besfelben es fur nothwendig erachtet ober falls mindeftens zwei feiner Mitglieber es "berlangen. Die Kommiffion und ber Ausschuß versammeln fich in ber Regel in Lugern. Art. 9. Berben "Bum Behufe ber Unftrebung bes 3medes ber Bereinigung Unterhandlungen mit auswärtigen Staaten "erforderlich, fo haben biefelben burch Bermittlung des Bundesrathes ftattzufinden. (Art. 10 ber Bundes= "verfaffung und Art. 19 bes Bundesgefetes über ben Bau und Betrieb von Gifenbahnen im Gebiete "ber Eibgenoffenschaft vom 26. Juli 1852.) Art. 10. Der Rücktritt von ber Bereinigung gur An-"ftrebung bes Gotthardt fteht jedem Gliede berfelben ftetsfort fret. Urt. 11. Die gegenwärtige Ueberein-"funft ift ben zuständigen Behörden der betreffenden Kantone und Gifenbahngefellschaften zur Unnahme "vorzulegen. Mady erfolgter Genehmigung ift die Uebereinfunft im Sinne von Art. 7 ber Bundesver-"faffung ber Bundesbehörde zur Ginficht zu übermitteln." Auf Grund worher eingeholter Ermächtigung Seitens bes Berwaltungerathes haben wir für unfernTheil die Buftimmung zu biefer Uebereinkunft erklärt. Dasselbe ift auch von Seiten ber ichweizerischen Bentralbahngesellschaft geschehen. Desgleichen haben bie h. Regierungen fammtlicher in Artifel 1 genannten Kantone die Uebereinfunft genehmigt, mit alleiniger Ausnahme ber h. Regierungen von Freiburg und Neuenburg, die der Uebereinkunft noch nicht beigetreten find, aber gleichwohl bem 3wecte berfelben gunftig geftimmt zu fein fcheinen. Die in ber Uebereinfunft porgefehenen Organe wurden feither konstituirt und haben ihre Funktionen bereits begonnen. Ihre Thätig= feit fann jebod, felbstverständlich vorerft lediglich einen einleitenden Charafter tragen. Go viel bavon ju unferer Kenntniß gelangt ift, fo find insbefondere in allen Richtungen grundliche Untersuchungen bes Broblems angeordnet worden. Diese Untersuchungen haben unseres Biffens zur Zeit ihren Abichlug noch nicht gefunden.