Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 12 (1864)

Artikel: Zwölfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft umfassend das Jahr 1864

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-730481

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: 03.11.2025

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

Die Direktion gibt fich anmit Die Ehre, ihren zwölften, Das Jahr 1864 umfaffenden Geschäftsbericht ber Generalversammlung ber ichweizerischen Nordoftbahngefellschaft vorzulegen.

1. Berhältniffe zu den Kantonen, durch welche die Bahn fich zieht, und zu dem Bunde.

Die zum Behufe der Befchlußfaffung über die Fortführung der Nordostbahn bis Rorfdad, auf ben 27. Oftober abhin außerordentlich einberufene Generalverfammlung ber Aftionare ber Nordoftbahn hat nach Anhörung eines, Die obwaltenden rechtlichen und eifenbahnpolitischen Berhältniffe einläßlich erörternden, Referates ber Gesellschaftsbehörden befchloffen : "Die "Direktion wird bewollmächtigt, in Betreff ber Fortführung ber Nordoftbahn bis Rorichach alle biejenigen "Erflärungen abzugeben, beziehungeweise Magregeln zu ergreifen, welche fie in Burdigung ber jeweilen "obwaltenben Umftande fur geeignet erachtet. Schlugnahmen ber Direktion, in Folge welcher bie Nordoft-"bahngefellichaft zu ber Ausführung einer Berbindungslinie zwifchen ber Nordoftbahn und Norichach in ber "einen ober andern Richtung verpflichtet wird, bedurfen jedoch der Beftatigung bes Berwaltungerathes." Auf Grund biefer Bollmacht murde von und aledann, nachdem wir vorher von dem Berwaltungerathe bagu autorifirt morben maren, burch Bermittelung bes h. Regierungerathes bes Kantone Burich gu Sanden ber b. Regierung bes Rantons St. Gallen, welche und bafur eine Frift angefest batte, Die Erflärung abgegeben, "bag bie Norboftbahngefellicaft von bem Rechte Gebrauch mache, welches ihr "gemäß bem einfolägigen Bertrage zwischen St. Gallen und Burich vom 17./18. Dezember 1852, fowie "Bwifden St. Gallen und Thurgau vom 7. Juni/30. September 1853 in Betreff der Fortsetzung der Nordoftbahn "nach Norschach zum Schienenanschlusse an die von dort weiter führenden Bahnen zustehe." Die h. Regierung von St. Gallen fand jedoch biefe Erklärung für ungenugend. Sie ließ uns baher unter'm 2. November abbin, abermals burch Bermittelung ber h. Negierung von Zürich, die Aufforderung zugehen : die bestimmte Erklärung abzugeben, ob wir von dem der Nordostbahugesellschaft zustehenden Brioritäterecht auf Erbauung einer Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach Gebrauch zu machen gebenken, und — bejahenden Falles — ein Konzeffionsbegehren für diejenige Strecke diefer Linie einzureichen, welche auf St. Gallischem Gebiete liegt. Siefur murve und eine "zweite und lette Frift" bis zum 16. November mit dem Bedeuten eröffnet, daß wenn "diese Frist unbenut verstreichen oder "während berfelben eine nur ungenügende Antwort ertheilt und kein Konzessionsgesuch gestellt werden

"follte, bie Regierung von St. Gallen alebann im Falle fei, anzunehmen, bag bie Norboftbahngefell-"ichaft auf ihr Prioritäterecht Bergicht leifte". Wenn wir nun auch aus ben in ber außerorbentlichen Generalversammlung naber entwickelten Grunben, bom Standpunkte ber allgemeinen ichweizerischen Berkehre-Intereffen aus, die Abzweigung von Amrieweil, anftatt von Romanshorn, nach Rorichach fortwährend als die rationellere ansehen muffen, so konnten wir uns bagegen nicht verhehlen, daß gegenüber bem Kanton St. Gallen ber Nordoftbahngefellschaft lediglich ein Unfprucherecht auf Die Rongeffion für eine Linie von Rorfchad, nach Romanshorn gufteht und daß alle Beranlaffung porliegt, nicht eine Gefährdung biefes Rechtes berbeizufuhren. Angefichts ber bon ber h. Regierung bon St. Gallen anberaumten Bracluftpfrift burften wir baber nicht anfteben, bie bon ber Rordoftbabn= gefellichaft geforberte Erklärung in bejahenbem Ginne abzugeben und bamit gleichzeitig bas Befuch um Ertheilung einer Konzeffion fur die auf St. Gallifchem Gebiete liegende Strede jener Linie gu verbinden. Dabei ermangelten wir übrigens nicht, folgende weitere Erflärung beizufugen: Indem die Morboftbahngefellichaft biefen Schritt thue, um ber ihr zuftehenden Berechtigung zur Berftellung einer Berbindungslinie zwifden ber Nordoftbahngefellichaft und Roricach auf feinen Fall verluftig zu werden, erachte fie es hinwieder in ihrer Bflicht, gleichzeitig auszusprechen, bag nach ihrem Dafurhalten Die öffentlichen Intereffen ber betheiligten Kantone und ber Schweiz die Abzweigung ber Berbindungelinie mit Rorfcach in Amrisweil und nicht erft in Romanshorn erheischen. Gie erklare fich beghalb auch geneigt, falls die Ausführung ber Linie von Amrisweil nach Rorfchach, ftatt berjenigen von Romanshorn nach Rorichad, hobeitlich zugelaffen werben follte, Die erftere Bahn zu ben gleichen Konzeffionebedingungen zu bauen und zu betreiben, auf welche fie fur die Linie Romanshorn-Rorfchach Anfpruch habe. Sie erkläre endlich, daß fie, falls die Linie Amrisweil-Rorfchach in folder Weife zur Ausführung fame, bem Buftandefommen einer Linie Amrisweil-Conftanz fein hinderniß in ben Weg legen wurde, mabrend fie hinwieder, wenn die Verbindungelinie in der Richtung von Romanshorn nach Rorfchach gebaut werben muffe, an bem ihr in Betreff einer Linie Romanshorn=Conftang zugeficherten Ausschluß unbedingt festhalten werbe. Diefe Erklärung wurde auch von Seiten unferes Abgeordneten gegen= über ber Abordnung ber h. Regierung von St. Gallen beim Beginn ber mundlichen Berhandlungen wiederholt, welche in Folge unferes Konzeffionsgefuches jum 3mede einer Berftandigung über bie Konzessions = Bestimmungen eröffnet worden waren. Die Regierung von St. Gallen beharrte aber unabanderlich auf der Berweigerung der Ronzeffion für die Abzweigung in Amrisweil, weghalb bie Berhandlungen auf der Basis einer Berbindungslinie Rorschach=Romanshorn statt= finden mußten. Die Unterhandlungen mit ber Tit, Regierung von St. Gallen über ben Inhalt ber Rongeffion find nunmehr zu Ende geführt und nach einer Mittheilung biefer Beborbe wird fie ben vereinbarten Konzessions = Entwurf bem b. Großen Rathe ihres Rantons zur Genehmigung bor= legen. Mach bem Konzessions = Entwurf ift 15 Monate nach erfolgter Genehmigung ber Konzession burch bie Bundesversammlung mit ben Erbarbeiten zu beginnen. Der übrige Inhalt ftimmt im Befentlichen mit bemjenigen ber Rongeffionen fur bie andern Nordoftbahnftreden überein. - Bas bie Ronzeffione = Erwerbung fur bas thurgauifde Territorium anbelangt, fo haben wir, im Sinblide auf bie von Seiten porberathender Stellen des Kantons Thurgau in Diefer Gifenbahnfrage beobachtete

Saltung, und veranlagt gefeben, in Wahrung ber vertragegemäßen Rechte ber Norboftbahngefellichaft, unter'm 19. November abhin bei ber h. Regierung bes Kantons Thurgau fur fich und zu Sanden bes bortigen b. Groffen Rathes bas Gefuch um Die Ertheilung ber Rongeffton fur Die auf thurgauifchem Gebiete liegende Strecke ber Berbindungslinie Romanshorn= Rorfcach zu ftellen. Bei Cinreichung biefes Gefuches haben wir übrigens, im Ginflange mit bem bieffalls gegenüber bem Ranton St. Gallen beobachteten Berhalten, auch zu Sanden bes h. Großen Rathes des Rantons Thurgau die Geneigtheit ausgesprochen, ber Linie Romanshorn-Rorfchach eine Linie Amrisweil-Rorfchach substituiren zu laffen, beifügend, "daß bie Mordoftbahngefellschaft in diefem Falle einer Fortsetzung ber lettern Linie von "Amrisweil nach Konftang fein Sinderniß in den Weg legen murbe, mahrend fie hinwieder, falls bie "Berbindungslinie in ber Richtung von Romanshorn nach Rorichach gebaut werden mußte, an bem ihr "in Betreff einer Linie Romanshorn-Ronftang zugesicherten Ausschluß unbedingt festhalten werde." Der Entscheid bes h. thurgauischen Großen Nathes in Diefer Frage ift bekannt : er geht babin, es fei ber Nordoftbahngefellichaft bie verlangte Ronzeffion fur Die auf thurgauischem Gebiete liegende Strecke ber Berbindungslinie von Romanshorn nach Rorfchach nach dem Bertrage von 1852 zu ertheilen. Gleichzeitig hat ber Große Rath, unter Sinweisung auf Die bestehenden Berträge, bas Gefuch bes "Seethal = Romite's" um Ertheilung ber Konzession für eine Linie Romanshorn = Konftang einstimmig abgewiesen. Die Unterhandlungen zwischen dem h. Regierungerathe des Kantone Thurgau und ber hierseitigen Berwaltung über die Details = Bestimmungen der Konzession find gegenwärtig im Gange. Wir haben nicht ermangelt, die obenerwähnte Erklärung zu Gunften ber Abzweigung in Amrisweil auch bei Eröffnung biefer Berhandlungen zu erneuern.

Mittelft Kreisschreibens vom 3. Oktober abhin hat der h. schweizerische Bundesrath ben fammtlichen ichmeizerischen Bahnverwaltungen die Bestimmungen des Art. 3 bes Bundesrathsbeschluffes bom 11. August 1858 in Erinnerung gebracht, gemäß welchen bie Bahnverwaltungen bem Boftdepartement allfällig beabsichtigte Fahrplan= Menderungen jeweilen 14 Tage bor beren Ausführung zur Kenntniß zu bringen haben. Dabei wurde bon bem h. Bundesrathe die ftrifte Befolgung biefer Borfdrift verlangt, fowie im Weitern bie Erwartung ausgesprochen, bag fich bie Bahn= vermaltungen über einen gleichzeitigen Beginn ber Fahrtordnungen, fowie auch über die gegenseitigen Unichluffe rechtzeitig verftandigen, und der Bunich beigefügt, auch die eidgenösiische Postverwaltung gu ben Fahrplan=Konferengen ber Bahnen in geeignet icheinender Beife beigezogen zu feben. Gine größere Stabilität in ben Rurdzeiten ber Bahnzuge, ein fester und für alle Bahnen gleich = zeitiger Termin für ben periodischen Fahrtenplan = Wechsel und endlich eine möglichst frühzeitige endgültige Veststellung auch ber Details ber Fahrplane liegt gewiß ebenfofehr in den Wünfchen ber Bahnverwaltungen, als in benjenigen der eidgenöffischen Postverwaltung. Leider ift aber auch hier die Macht ber Berhältniffe ftarter, als ber Wille ber einzelnen Menschen. Sätten die schweizerischen Bahnverwaltungen bei Aufstellung ihrer Fahrplane, neben ben Bedurfniffen bes Lotalvertehre ber eigenen Linien, je nur bas gehörige Ineinandergreifen ber Buge auf bem ich me igerifchen Gebiete mahrzunehmen und könnten fie babei bie Berbindungen mit dem Ausland ignoriren, fo ließe fich

ben Bunfchen bes Boftbepartements gar leicht entsprechen. Ohne Zweifel hat aber bas Bublifum bas Recht, zu verlangen, bag bie Bahnvermaltungen bei Feftstellung bes Fahrtenplanes auch auf angemeffene Berbindungen mit ben anbern Landern Curopa's Bedacht nehmen. Gefdieht aber Diefes, fo liegt bie Bestimmung des Zeitpunktes für den jeweiligen Fahrplanwechsel sowie die abichlieflich e Beftfegung ber Rurszeiten nicht mehr in ben Banben ber fcmeigerifden Bahnen. Diefelben find in biefer Beziehung alsbann abhängig von ihren auswärtigen Anschlußbahnen, wie biefe ihrerseits wieder abhängig find bon ben Fahrplanen ber rudliegenden Bahnen. In feiner einzigen Abtheilung bes Bahnbetriebes ift im Allgemeinen die freie Action der einzelnen Bahnverwaltungen fo fehr befchränkt, wie hinfichtlich ber Festsetung ber Rurszeiten ber Bahnzuge. Fur bie Norboftbahn g. B. find nach Alugen zunächft bie Fahrplane ber babifden, murttembergifden und baverifden Staatsbahnen maßgebend. Die Bermaltungen biefer Bahnen haben nun aber felbftrebend auch in ber Richtung nach Beften, Norden und Often fur die möglichst genaue Korneibeng ihrer Buge mit benen ber betreffenden Anschlußbahnen zu forgen, und die Interessen, die sie in diesen Berkehrerichtungen zu wahren haben, überwiegen biejenigen in der fudlichen Richtung bermaßen, daß fie im Widerstreit dieser Intereffen, wie bie Erfahrung wiederholt bewiesen hat, in der Regel Die lettern ben erftern unterordnen muffen. Wirksame Zwangsmittel stehen uns baher gegenüber ben ausländischen Bahnverwaltungen nicht zu Bebote. Die Inkonvenienzen eines folden Standes ber Dinge machen fich naturlich auch fur die Boftverwaltungen der andern Staaten fühlbar; und bennoch find fogar die Behörben derjenigen Länder, in benen ber Betrieb ber Eisenbahnen und ber Poften in einer Gand, in ber hand bes Staates vereinigt ift, unvermögend, benfelben Abhulfe zu verschaffen. Bisher haben bie ichweizerischen Bahnvermaltungen ihre Sahrtenplane mohl ohne Ausnahme bem Boftbepartement in ber vorgeschriebenen Frift eingereicht, allein die Rudfichtnahme auf möglichft geeignete Influenzen nach Aufen hat diefelben eben häufig genöthigt, in ben Rurszeiten nachträgliche Mobifikationen eintreten zu laffen. Die von ber Boftverwaltung geforderte ftrifte Befolgung der oben erwähnten Bestimmung des Bundesrathsbeschlusses vom 11. Auguft 1858 mußte unter ben gegebenen Berhaltniffen mit Nothwendigkeit eine Bernachläßigung der internationalen Berbindung en nach fich ziehen. Möglichst beschleunigte Berbindungen mit Franfreich, Belgien, Solland, mit Baden, Burttemberg, Bayern, mit ben Rheinlanden, mit Sachfen, Breugen, Deftreich u. f. f. find aber nicht bloß fur ben Touriftenverkehr, fondern bei ben weitverzweigten Sandelsbeziehungen ber Schweiz felbftverftandlich auch fur unfern Briefvertehr von ungemeiner Bidtigkeit. Unfer Sanbel und unfere Induftrie burften es baber ben Beborben faum befonders Dant miffen, wenn fie eine etwas gemächlichere Abwickelung ber poftbienftlichen Borbereitungs-Arbeiten fur die Ginfuhrung der jeweiligen neuen Fahrtenplane auf Untoften ber internationalen Berbindungen erfaufen wollten. Die von ber Postperwaltung gerügten Uebelftanbe haben ihren Urfprung faft ausschlieglich in bem Bestreben ber Bahnvermaltungen, die Rursverbinbungen zwischen ben einzelnen Gliebern bes mitteleuropaifchen Bahnneges möglichft zweckmäßig und möglichft ineinandergreifend zu gestalten. Diefe Beftrebungen haben hinwieber, bermöge ber burch fie erzielten Befdleunigung bes internationalen Rorrespondenzverkehrs, auch ber fdmeizerifden Boftverwaltung, und zwar ohne irgend welches Singuthun von ihrer Seite, Bortheile gebracht, gegen

welche bie bamit fur ben Poftbienft verknupften Uebelftanbe ganglich verschwinden. Uebrigens ift zuperfichtlich zu hoffen, bag wenn einmal alle Sauptftrange bes fontinentalen Bahnneges bergeftellt fein werben, alebann auch in die Rureverhaltniffe ber einzelnen Bahnen bie munichbare Beständigkeit ein= tehre. Gerade ber Umftand, bag beinahe jedes Glied bes mitteleuropaifden Bahnfuftem's hinfichtlich bes Fahrtenplanes in höherm ober geringerm Mage von ben übrigen Gliebern beffelben abhangig ift, läßt bei ber fo bebeutenben Bahl ber babei betheiligten Bermaltungen bie enbgultige Feftfegung ber Fahrtenplane auf allgemeinen Konferengen als eine Unmöglichfeit erscheinen. Die Kahrtenplan= Berhältniffe werden baher, namentlich was die Details der Bahnzuge betrifft, meift nur von Bahn zu Bahn geordnet, und die bieffälligen Berhandlungen laffen fich in der Regel nur wenige Tage vor dem Anfangstermin bes neuen Fahrtenplanes nach allen Seiten bin abidließlich zu Ende führen. In biefer Beziehung icheint ber Bunich bes Poftbepartements, zu ben Fahrtenplan-Ronferenzen beigezogen zu werben, auf einer irrigen Auffassung ber thatfacliden Berhaltniffe zu beruben. - Mit Rudficht auf alle porliegenben Berumftanbungen baben bie ichweizerischen Bahnverwaltungen in einer, vom 17. Januar I. 3. batirten Rollectiv = Antwort an ben h. Bundeerath bas bisherige Berhalten ber Bahnverwaltungen einläglich gerechtfertigt und die Schwierigkeiten auseinandergefent, die fich ber Entfpredung bes Begehrens ber Poftverwaltung entgegenstellen, Schwierigkeiten, bie vorherrichend in bem Bestreben einer möglichst umfassenden Fürforge für die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse ihren Grund haben. So viel uns bekannt, hat der h. Bundesrath, nach Einsicht der Kollectip=Berantwortung der Bahnverwaltungen, befchloffen, ber Gade fur einftweilen feine weitere Folge zu geben.

Wir haben in unferm lettjährigen Berichte mitgetheilt, baß zwischen bem schweizerischen Bostbepartement einerseits und ben Direktionen ber Nordost- und Centralbahn anderseits ein Vertrag abgeschlossen worden sei, welcher die Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisen- bahnen, und zwar vorerst auf den Linien Zürich-Olten, Olten-Basel, Olten-Luzern und Olten-Bern resp. Biel bezwecke, daß aber dieser Bertrag wegen Nichtgenehmigung desselben von Seiten des Berwaltungsrathes der Centralbahn seine Bollziehung noch nicht habe sinden können. Seither hat die Frage keine großen Fortschritte gemacht. Es sind zwar in der neuesten Zeit von Seiten des Postdepartements die Berhandlungen darüber wieder aufgenommen worden, allein es läßt sich noch nicht voraussehen, ob dieselben diesmal zum Ziele führen werden oder nicht.

Das eidgenöffifche Departement bes Innern hat mittelft Kreisschreibens vom 27. Juli v. 3. ben schweizerischen Gisenbahnverwaltungen ein Frage-Schema zur Vernehmlassung übermittelt, bas die Grundlage für eine schweizerische Cifenbahn-Statistif bilden soll. Dabei wurde von Seiten bes Departements die Bemerfung beigefügt: "bei Anhandnahme dieser Statistif gehe es von ber Voraussehung aus, daß fämmtliche Bahnverwaltungen das dem Schema entsprechende, gehörig bearbeitete Material dem eidgenössischen statistischen Bureau unentgeltlich zur Verfügung stellen werden, und zwar sowohl für die erste Anlage als für die spätere alljährliche Fortsehung und ferner, daß sich die Verwaltungen zur Abnahme einer Anzahl Exemplare von jedem Jahrgang um den Buchhändler-

preis verstehen". Nach einer einläßlichen Prüfung bes Schema's burch eine Kommission ber schweizerischen Bahnverwaltungen und nach mehrmaliger reiflicher Berathung vesselben durch die schweizerischen Eisenbahn-Konferenzen wurde dem eidgenössischen Departement des Innern zu Anfang dieses Jahres von den Bahnverwaltungen erwiedert: sie seien zur Mitwirfung bei der Begründung einer schweizerischen Eisenbahnstatistit ganz bereit, sofern dieser Zweck sich ohne Beeinträchtigung ihrer Nechtsstellung und ohne allzugroße Störung in der Organisation ihres Nechnungswesens erreichen lasse; dagegen sei ihres Erachtens, selbst vom Gesichtspunkt der eidgenössischen Behörde aus, das vorgelegte Schema noch einer Nevision zu unterwerfen, über welche man sich am leichtesten im Wege von Konferenzen zwischen Abordnungen des eidgenössischen Departements und der sämmtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen verständigen dürfte. Die Einberufung einer solchen Konferenz von Seiten des Departements ist nun zu gewärtigen.

Auf Grund ber in unserm Geschäftsbericht über bas Jahr 1862 näher erwähnten Bereinbarung mit bem eibgenössischen Postbepartement über bie Benutung ber Bahntelegraphen für bie Beförberung von Brivatbepesch en sind im Laufe bes Berichtsjahres auch die Stationen Müllsheim, Schingnach und Turgi für die Beförberung von Privat-Telegrammen eingerichtet worben.

Die von dem Gotthardt-Ausschuf veranlaften tednifden und kommerziellen Expertifen über bas Projekt einer Gotthard bahn find nunmehr zu Ende geführt. Das fommerzielle Gutachten ift icon im porigen Spatfommer publigirt worben. Die Beroffentlichung bes technischen Gutachtens wirb biefer Tage erfolgen. Die Ergebniffe biefer Untersuchungen berechtigen unfere Erachtens zu ben beften Erwartungen fur bie Realifirung bes Projeftes. Allerdings wurde burd biefelben neuerdings fonftatirt, bag bas Buftandekommen ber Gottbarbbahn namhafte Gelbopfer von Seiten ber babei zunächft intereffirten Länder poraussest. Diese finanzielle Schwierigkeit haftet aber nicht blos bem Gottharbbahn=Projekte, fie haftet auch allen übrigen ichweizerischen Albenbahn=Brojeften an. Dagegen geht aus jenen Unter= fuchungen hervor, bag, wofern anders allerfeits ber Uebergang über ben Berg in einer Sobenlage bewerkstelligt werben will, welcher fur die Konfurrengfähigfeit ber Bahn und Die Giderheit und Regelmäßigfeit bes Betriebes bie meifte Gewähr barbietet, bie ted nifden Schwierigfeiten und in Folge beffen auch die Bautoften beim Gotthard nur unerheblich größer find, als bei bemjenigen Baffe, ben man unter biefem Gefichtspunkte bisher als ben bevorzugteften zu betrachten gewohnt mar, mahrend hinwieber bom fommer ziellen Gefichtspunfte aus feiner feiner Mitbewerber mit bem Gottharb auf bie gleiche Linie gestellt werben fann, fo zwar, bag biefer Bag allein als befähigt ericheint, allen ben großen Berfehre-Intereffen gerecht zu werben, Die fich an Die ichweigerifche Albenbahn fnupfen.