Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 15 (1867)

Artikel: Fünfzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 20. April 1868 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-730483

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: 29.10.2025

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

Die Direktion gibt fich anmit die Ehre, ihren fünfzehnten, bas Jahr 1867 umfaffenden Geschäftsbericht ber Generalversammlung ber schweizerischen Nordostbahngefellschaft vorzulegen.

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

Der Bau ber Gifenbahnlinie Romanshorn=Rorichach fonnte im Laufe bes Berichtsjahres wegen Berumständungen, deren Beseitigung nicht im Bereiche unserer Macht lag, nur wenig gefördert werden. Während nämlich die Plane für das Trace der Bahn, soweit sich dieselbe auf dem Gebiete des Kantons Thurgau befindet, fcon längst gutgeheißen find, wurde dagegen ber Blan fur bas Trace ber Bahnlinie in ber St. Gallischen Gemeinde Steinach, welchen wir bereits am 13. November 1866 der h. Regierung von St. Gallen unterbreitet hatten, von der lettern erft vermittelft Schreibens vom 22./28. Februar d. 3. unter Bergichtleiftung auf die langere Beit beharrlich festgehaltene Forderung der Berftellung einer Station bei Steinach, beziehungs= weise der Berlegung der Station Sorn genehmigt und ift das Bahntrace in der Gemarkung Rorschach bis zur Stunde noch nicht festgestellt. Der Plan über das lettere ift zwar der h. Regierung von St. Gallen ebenfalls schon unter dem 13. November 1866 übermittelt worden. Es bietet aber die Bestimmung des Bahntrace's auf dem Gebiete ber Gemeinde Rorichach fo große Schwierigkeiten bar, daß fle zu einer langern Korrespondenz und zu ber Abhaltung verschiedener Konferengen zwischen ber h. Regierung von St. Gallen und ber unterzeichneten Direktion Beranlaffung gab. Die lette berartige Konfereng, welcher auch eine Abordnung ber Gefellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen beiwohnte, fand am 13. Juni des Berichtsjahres Statt. Die uns damals in Ausficht gestellte beförderliche Ruckaußerung ber h. Regierung von St. Gallen über einen modifizirten Plan, welchen wir ihr unter bem 18. Mai nach vorher erzielter Verftandigung mit der Generaldirektion ber Vereinigten Schweizer= bahnen unterbreitet hatten und welcher bann in der eben erwähnten Konferenz zum Gegenstande einläßlicher Berhandlungen gemacht wurde, erfolgte erft am 22./28. Februar d. 3. Sie enthält Anfinnen von fo weit reichender finanzieller Tragweite, daß uns eine genaue Brufung berfelben als eine bringende Pflicht gegenüber unserer Gefellschaft erscheint. Wir find mit dieser Brufung, an welche fich ber Natur ber Sache nach auch Ber-

handlungen mit ber Gefellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen anzuschließen haben, beschäftigt. Soweit bas Trace ber Bahn von ben h. Regierungen von Thurgau und St. Gallen genehmigt ift, haben wir auch für bie Bläne über bie in Folge bes Eifenbahnbaues erforberlich werbenben Beränberungen an Strafen und Gemäffern die hobbeitliche Sanktion ausgewirkt, und ebenso ift die Expropriation überall ba, wo bas Trace, fowie die Stragen= und Wafferübergange feftgestellt find, entweber burchgeführt ober eingeleitet. In ben Gemarkungen Romanshorn, Salmsach, Egnach und Arbon ift mit Borbehalt weniger Källe, welche vor bas h. Bundesgericht gezogen wurden, die Expropriation zu Ende gebracht. In der Gemarkung Steinach ift fie nunmehr angehoben worben, nachdem bas Trace ber auf bem Gebiete biefer Gemeinde befindlichen Abtheilung ber Bahn unter bem 22./28. Februar abbin und bie in berfelben vorkommenden Stragen= und Wafferübergange unter bem 9./12. Marz hobbeitlich genehmigt worden find. In der Gemarkung Gorn endlich ist die Expropriation beshalb noch nicht eingeleitet worden, weil je nach der Wahl des Bahntrace's in Rorschach die Richtung eines Theiles ber Bahnlinie in ber Gemeinde Gorn fich fo ober anders geftalten wird. Bei fo bewandten Berhältniffen konnten nunmehr auch die Bedingnißhefte und Boranschläge für die Ausführung des Unterbaues auf der von Romanshorn bis an die Grenze von Steinach und Horn reichenden Bahnstrecke zu ganzlichem Abschlusse gebracht werden. Nachdem die technischen Borarbeiten und die Expropriation für diese Bahnstrecke so weit gediehen find, ift es nun möglich, auf berselben auch die Bauarbeiten selbst, welche seiner Zeit in Wahrnehmung ber burch die Konzessionen biefur festgesetten Frift auf bem Gebiete der beiben betheiligten Kantone, soweit thunlich, in Angriff genommen worden find, in ihrem gangen Umfange wieder aufzunehmen und durchzuführen. Da aber bie Bauarbeiten, beren Ausführung voraussichtlich am meiften Zeit in Anspruch nehmen wird, gerade in berjenigen Abtheilung ber Romanshorn-Rorfchacher Bahn, beren Trace zur Zeit noch nicht festgestellt ift, vorkommen, so kann die Wiederaufnahme des Baucs in der andern Abtheilung der Bahn Niemandem irgend welchen Nuben bringen, wahrend fie dagegen für unfere Gefellicaft einen nicht unerheblichen Zinsenverluft zur Volge hat. Wir haben nicht unterlaffen, die h. Regierung von Thurgau, welche die Fortführung des Baues auf derjenigen Bahnstrecke, für welche bas Trace feftsteht, bei uns anregte, auf biefes Berhaltnig wiederholt aufmerksam zu machen. Bu unferm Bedauern gefchah es ohne Erfolg, und wir feben uns deshalb genothigt, den Unterbau fur die von Romanshorn bis zum Ziegelhofe bei Gorn reichende Bahnftrede in zwei Bauloofen zur Bergebung an Bauunternehmer öffentlich auszuschreiben.

Homanshorn=Ronftanz, welches das Thurgauische Seethalkomite unter dem 25. November 1866 an den h. Bundesrath zu Sanden der h. Bundesversammlung gerichtet hatte, brachten wir in unserm letten Geschäfts=berichte zu Ihrer Kenntniß, daß der h. Bundesrath sich zunächst veranlaßt gesehen habe, zur Erzielung einer Berständigung über die Aushebung des der Nordostbahngesellschaft für jene Bahnlinie zustehenden Ausschlußrechtes Konferenzialverhandlungen zwischen der h. Regierung des Kantons Thurgau und unserer Berwaltung herbeiszusühren.

Diese Verhandlungen, welche unter der Leitung des Tit. eidgenössischen Departementes des Innern gepflogen wurden, führten troß der entgegenkommenden Haltung, welche wir bei denselben beobachtet, nicht zu dem gewünschten Ziele. Wir hatten uns in der am 11. April 1867 abgehaltenen Konferenz bereit erklärt, auf das uns vertraglich zugesicherte Ausschlußrecht zu verzichten, falls der Kanton Thurgau sich entweder mit einer Summe von Frkn. 250,000 bei ber Unternehmung einer Gottharbeifenbahn betheilige ober eine Subvention von girka Frfn. 300,000 an bie herftellung einer Trajektanftalt zwifchen bem thurgauischen Safen Romanshorn auf ber einen und ben baberischen und württembergifchen Safen Lindau und Friedrichshafen auf ber andern Seite, fowie an die damit in Berbinbung ftebenden baulichen Beränderungen an dem Safen in Romanshorn zufichere. Im Fernern hatten wir, ob ber Ranton Thurgau fich fur die eine oder die andere biefer beiben Leiftungen erklare, die Einraumung bes Rechtes zum Ankaufe der Linie Romanshorn-Konstanz nach vorausgegangener angemessener Voranzeige für so lange verlangt, als der Nordostbahngesellschaft der Ausschluß biefer Linie konzessionsgemäß zugesichert worden. Dabei follte es die Meinung haben, daß der Ankauf zu einem Preise zu erfolgen habe, welcher dem fünfundzwanzigfachen Werthe des durchschnittlichen Reinertrages ber dem Zeitpunkte, in welchem der Ankauf erklärt wird, vorangegangenen Sahre gleichkomme, in keinem Falle aber weniger als das ursprüngliche Unlagekapital betragen dürfe. Die h. Regierung von Thurgau erklärte aber mit Zuschrift vom 17. April dem Bundesrathe, daß sie sich wegen voraussichtlicher Erfolglosigkeit nicht bazu entschließen könne, diese Ausgleichungsvorschläge dem Großen Rathe vorzulegen, daß ste deßhalb den angebahnten Sühneversuch als gescheitert betrachte und demgemäß das Begehren ftelle, bag wir nunmehr angehalten werben möchten, uns über bas Zwangskonzeffionsbegehren vernehmen zu laffen. Dabei sprach die Regierung von Thurgau die Geneigtheit aus, sich zu einer Aktienbetheiligung herbeilassen, beziehungsweise weiter darüber unterhandeln zu wollen, wenn sich die Nordostbahngesellschaft zum Baue und Betriebe der Linie Romanshorn-Konftang follte verftehen können.

Der h. Bundesrath lud uns in Folge bessen mit Schreiben vom 24./26. April ein, "uns zunächst darüber "auszusprechen, ob wir auf weitere Unterhandlungen auf der Grundlage felbsteigenen Baues und Betriebes ber "Linie Romanshorn-Konstanz gegen Aktienbetheiligung von Seite des Thurgau's einzutreten geneigt seien und "im Falle wir dieß ablehnen sollten, über das Begehren des Seethalkomite's selbst uns vernehmen zu lassen." Dieser Einladung folgeleistend richteten wir unter bem 16. Mai ein einläßliches Memorial an ben h. Bundesrath, in welchem wir "bie Uebernahme bes felbsteigenen Baues und Betriebes ber Linie Romanshorn-Ronftang" ablehnten und fodann, immerhin unter Aufrechthaltung unferer in der Konferenz vom 11. April gemachten Ausgleichungsvorschläge, nachwiesen, daß das Zwangskonzeskonsbegehren des Seethalkomite's als unbegrundet erscheine. Wir stügten uns dabei auf nachfolgende Hauptfäte, welche wir in dem Memoriale weiter ausführten: 1. Kraft ber Konzession für die Eisenbahn von Islikon nach Romanshorn liegt dem Kantone Thurgau gegenüber der Nordoftbahngefellichaft bie vertragliche Berpflichtung ob, "während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, "weber eine Cifenbahn von Konftanz nach Romanshorn felbst auszuführen, noch eine Konzesston für die Gerstellung einer folchen Bahn zu ertheilen". 2. Diefer Konzesstonsartikel ist von Bundeswegen genehmigt worden und, besteht bemnach in Kraft. Es hat die Bundesversammlung lediglich gegenüber bemfelben die Rechte vorbehalten, welche ihr in Art. 17 des Bundeseisenbahngesetzes eingeräumt find. 3. Es fann nur ber Art. 17 des Bundes= eisenbahngesetzes angerufen werden, wenn die Konzession für die Konstanz-Romanshorner Linie durch die Einwirkung bes Bundes erhältlich gemacht werden will. Namentlich ist auch die Behauptung, daß der Bund auf dem Wege der Delegation in den Stand gesetzt worden sei, die fragliche Konzession zu ertheilen, unhaltbar. 4. Damit ber Art. 17 des Bundeseisenbahngeseiges in dem vorliegenden Falle zur Anwendung kommen könne, muß 1) die Linie Konstanz-Romanshorn "eine im Interesse ber Eibgenossenschaft ober eines großen Theiles berfelben liegende Eisen= bahn" sein und 2) die "Weigerung" des Kantons Thurgau vorliegen, die "Bewilligung zur Erstellung" jener Eisenbahn zu ertheilen. 5. Db die erste bieser beiben Bedingungen als erfüllt zu betrachten sei, erscheint zwar

mehr als zweifelhaft: es wird aber bie Entscheibung hierüber ber Burbigung ber hohen Bunbesbehorben, welche ber Natur ber Sache nach eine allfeitigere und unbefangenere fein wird, als biejenige ber Nordoftbahngefellichaft, überlaffen. 6. Die zweite Bedingung, daß ber Kanton Thurgau fich weigere, die Bewilligung zur Erstellung ber Konstanz=Romanshorner Bahn zu ertheilen, ist in der That und Wahrheit nicht erfüllt. Der Kanton Thurgau erklärt nämlich, daß er die Konzesston für diese Bahn nur darum nicht verleihe, weil ihm dieß durch den mit der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Bertrag untersagt fei. Die lettere Gesellschaft erklärt fich aber bereit, ben Kanton Thurgau von diesem Bertrage gegen Buficherung einer Gegenleiftung gu entbinden, welche ihrem Mage nach als billig und ihrer Natur nach als angemeffen anerkannt werden muß und auch anerkannt worden ift. 7. Bei fo gestalteter Aftenlage batte eine Zwangskonzesston nicht mehr die Bedeutung, den Bau ber Gifenbahn Konftang-Romanshorn im Intereffe ber Erleichterung ober ber Freiheit bes öffentlichen Berkehres möglich zu machen, fonbern fie wurde nur bagu bienen, ben Kanton Thurgau von Bundeswegen in ben Stand zu feten, fich ber Erfüllung einer von ihm übernommenen Berpflichtung unentgeltlich entziehen zu konnen. 8. Angefichts biefer Situation erscheint bie Ertheilung einer Zwangskonzession für bie Gifenbahnlinie Ronftang-Romanshorn fowohl vom Standpunkte bes Rechtes als von bemjenigen ber Burbe bes Bundes aus unzuläffig. -Der h. Bundesrath hinterbrachte nun mit Botschaft vom 24. Juni der h. Bundesverfammlung die nachfolgenden, bas Zwangskonzesstonkegehren bes Seethal-Romite's betreffenden Antrage: "Art. 1. In bas vom Seethal-Romite "geftellte Zwangskonzesftonsbegehren wird zur Beit nicht eingetreten. Art. 2. Bur ben Vall, bag ber Kanton "Thurgau fich mit der Nordoftbahngesellschaft vereinbaren und in Folge bessen in nächster Zeit mit dem Konzessons-"gefuch für die fragliche Linie einlangen follte, ift ber Bundesrath ermächtigt, Namens des Bundes demfelben im "Sinne ber Befchluffe, welche Die Bundesversammlung in Sachen bisher gefaßt hat, die Genehmigung zu ertheilen. "Art. 3. . . Art. 4. Für ben Fall, bag eine Befeitigung bes hinderniffes auf bem Wege ber Berftanbigung "nicht erzielt werben follte, wird ber Bunbebrath der Bunbebversammlung in ihrer nachsten Sigung weitern "Bericht und Antrag vorlegen". In der diefe Antrage begleitenden Botschaft anerkannte der h. Bundesrath ausbrücklich, daß die Ausgleichungsvorschläge, welche wir in der Konferenz vom 11. April gemacht, "ben Charakter eines billigen und würdigen Entgegenkommens an fich tragen". — Der h. Ständerath faßte am 12. Juli folgenden Beschluß: "In das vom Seethal-Komite. gestellte Zwangskonzesstonsbegehren wird zur Zeit nicht ein-"getreten; bagegen der Bundesrath eingeladen, mit bem Großherzogthum Baden über die Unschlugverhältniffe gu "unterhandeln, fachbezüglich unter Ratifikationsvorbehalt einen Bertrag abzuschließen und, unter Borlage biefes "Bertrages, Antrage barüber zu ftellen, ob bem Zwangskonzeffionsbegehren bes Geethal-Komite's zu entsprechen "fei ober nicht. Der Bundesrath wird eingeladen, jedenfalls in ber nachften Dezember = Seffton ber Bundes= "versammlung Bericht über ben Stand ber Sache vorzulegen". - Die von bem Nationalrathe in Sachen niebergefette Kommiffion hinterbrachte mit Bericht vom 18./20. Juli den einmuthigen Borschlag, dem Antrage des Bundesrathes beizupflichten. Als aber der Nationalrath am 20. Juli in die Behandlung diefes Gegenftandes eintreten wollte, wurde ein Gesuch des Seethal=Komite's vorgelegt, welches babin ging, es mochte die Berathung bes von ihm gestellten Zwangskonzesstonsbegehrens verschoben werben, ba Aussicht zu einer gutlichen Berftanbigung vorhanden fei. Wieberholte bieffalls in vertraulicher Beife an uns gerichtete Anfragen und Anfinnen hatten wir nämlich dabin beantwortet, dag wir die in der Konfereng vom 11. April von uns gemachten Ausgleichungevorschläge fortwährend festhalten und uns auch zu einer Ermäßigung unferer in biefen Borfchlägen enthaltenen Forberungen bereit finden laffen werden, falls, wie es ben Unschein habe, eine Berftändigung sonft nicht erreichbar fei. Wir glaubten gerabe beshalb um fo eber in folder Weise noch weiter entgegenkommen zu burfen, weil schon unsere anfänglichen Anerbietungen allseitig als billig und wurdig anerkannt worden waren. Der Nationalrath entsprach bem Verschiebungsgesuche bes Seethal-Komite's.

Um 7. Oftober faßte bann ber h. Große Rath von Thurgau folgenden Befchluß: "1. Der Regierungerath "ift eingelaben, auf gestelltes Begehren mit bem Seethalfomite, beziehungsweise mit ber großherzoglich babifchen "Regierung betreffend den Bau und Betrieb einer Gifenbahn von Romanshorn - nach Konftang (thurgauische " Grenze) fowie, unter Mitwirfung bes Bundebrathes, über bie hiebei in Betracht fommenden Unschluffragen in "Unterhandlungen einzutreten und bem Großen Rathe ben Entwurf einer Konzeffionsatte zur Schlugberathung "vorzulegen, in der Meinung und Bedingung, daß eine bemgemäß ertheilte Kongeffton erft in Birtfamkeit treten "foll, nachdem a) das der schweizerischen Nordostbahngefellschaft zustehende Ausschlußrecht auf dem Wege ber "Berftändigung ober durch ben Enticheid ber zuftändigen Behorbe gehoben, und b) betreffend die Unichlugverhaltniffe " eine befinitive Vereinbarung zwischen ben betheiligten Staaten abgeschloffen fein wird. 2. Der Regierungerath ift "im Beitern eingeladen, fofern es von der einen oder andern Seite gewünscht wird, unter Beiziehung eines "Bertreters des Seethalkomite's, die Unterhandlungen über die Auslösung des mehrerwähnten Ausschlußrechtes "mit der Direktion der fchweizerifchen Nordoftbabngefellschaft wieder aufzunehmen, in dem Ginne, daß zwar für "bie Erfüllung der dieffälligen Bertragsbestimmungen gegenüber der Nordostbahngesellschaft ber Kanton bie " Gewähr übernehme, baburch aber bem nach Artifel 3 vorbehaltenen freien Entscheidungsrecht bes Großen Rathes " in keinerlei Weise vorgegriffen sein soll. 3. In der Boraussehung eines annehmbaren Ergebnisses der Unterhandlungen "betreffend die Ertheilung der Konzesston für die Gisenbahn Romanshorn-Konstanz und die Anschlugverhältniffe "an die großherzoglich badifche Gifenbahn erklart fich ber Große Rath bereit, fich bei ber Auslofungsfumme an " bie Direktion ber Nordoftbahn finanziell zu betheiligen. Betreffend die Große und die Form biefer Betheiligung " (ob in der Form der Aftienzeichnung oder in der einfachen Uebernahme einer Quote der Auslösungefumme) " behalt fich ber Große Rath ben Enticheib bis zur Borlage ber mit bem Seethalkomite respektive ber großherzoglich "babifchen Regierung abzuschliegenben Berträge vor." In Bollziehung biefer Schlugnahme ersuchte ber b. Regierungsrath von Thurgau ben h. Bundesrath um Beranstaltung einer weitern Konferenz zum Zwecke ber Erzielung einer Berftandigung zwischen bem Ranton Thurgau und ber Nordostbahngesellschaft hinsichtlich ber Aufhebung des der lettern zustehenden Ausschlußrechtes. Der h. Bundesrath lehnte aber dieses Anfinnen ab, indem er feine Mitwirkung "bei ber waltenden Sachlage nicht für angemeffen erachtete". In Folge beffen berief ber h. Regierungerath von Thurgau bie fragliche Konferenz, zu welcher auch bas Seethalfomite beigezogen murbe, selbst ein. Nach längern Verhandlungen, welche einen mehrmaligen Zusammentritt der Konferenz nothwendig machten, wurde am 22. November zwifchen bem h. Regierungerathe bee Rantons Thurgau unter Beigiehung bes Seethalkomite's einerseits und ber Direktion ber Nordostbahn anderseits unter allseitigem Borbehalte höherer Ratifikation ber nachfolgende Vertrag abgeschloffen: "Art. 1. Die Nordostbahngesellschaft verzichtet auf das ihr " gemäß § 3 Abfat 1 ber Konzeffion bes Kantons Thurgau für eine Gifenbahn von Islifon über Frauenfeld "nach Romanshorn vom 8. Dezember 1852 zustehende Recht des Ausschlusses einer Gifenbahn von Romanshorn "nach Konftanz auf thurgauischem Gebiete. Urt. 2. Für biefe Bergichtleiftung ift ber Nordoftbahngesellschaft "mit bem Tage ber Eröffnung bes Betriebes ber Bahnlinie Romanshorn = Thurgauergrenze (Konftanz) eine "Entschädigung von Frin. 150,000 zu entrichten. Die Balfte biefer Summe hat ber thurgauische Fiscus, "bie andere Galfte das Seethalkomite, beziehungsweise die Gifenbahnunternehmung Romanshorn = Konftanz

"zu bezahlen. Für diese zweite Gälfte leistet der Fiscus des Kantons Thurgau der Nordostbahngesellschaft "Gewähr. Art. 3. Wenn die Nordostbahngesellschaft von dem ihr konzessionsgemäß zustehenden Prioritäts"rechte für die auf thurgauischem Gebiete besindliche Strecke der Eisenbahn Romanshorn-Konstanz Gebrauch
"machen, oder wenn diese Linie innert der Zeit, für welche das Ausschlußrecht bedungen wurde, überhaupt
"nicht gebaut würde, so hat die nach Art. 2 dieses Bertrages stipulirte Entschädigung nicht zu erfolgen."—
Den öffentlichen Blättern war zu entnehmen, daß der h. Große Rath von Thurgau unter dem 11. Februar
abhin diesem Vertrage vom 22. November vorigen Jahres "die Genehmigung ertheilt hat, in der Meinung,
"daß die desinitive Verbindlichkeit desselben für den Kanton Thurgau durch einen befriedigenden Erfolg der vom
"Bundesrathe mit der großherzoglich badischen Regierung einzuleitenden Unterhandlungen über den Anschluß der
"Eisenbahn Romanshorn-Konstanz bedingt sei, und daß daher jener Vertrag erst in Kraft trete, nachdem der zwischen
"der Eidgenossenschaft und Baden abzuschließende Staatsvertrag die Bundesgenehmigung erlangt haben werde."

Mit dem eid genöffischen Boftdepartement haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abges schlossen, gemäß welcher einerseits von der Nordostbahn die Verpflichtung übernommen wurde, zum Zwecke der Herstellung einer Influenz je des letzten am Abend in Romanshorn eintressenden und des ersten am Morgen daselbst abgehenden Bahnzuges auf den Nachtzug der baherischen Südbahn, während des ganzen Jahres eine Nachtsahrt von Romanshorn nach Lindau und eine Frühfahrt von Lindau nach Romanshorn auszuführen, und and erseits die Postverwaltung die Verbindlichkeit eingegangen hat, an die sehr erheblichen Kosten dieser, vornehmlich im Interesse des Postverkehrs liegenden, Dampsbootsahrten einen mäßigen Jahresbeitrag zu bezahlen. Diese Uebereinkunft ist am 15. Mai v. I. in Kraft getreten.

Bur Durchführung ber im eibgenöffischen Telegraphen wesen auf ben Ansang bieses Jahres in's Werk gesetzen Reformen war auch eine Abanberung ber Bereinbarungen nothwendig, welche zwischen ben Bahnverwaltungen und ber eibgenösstschen Telegraphen Berwaltung mit Bezug auf die Benutung der Bahnstelegraphen für Privatdepeschen bestanden hatten. In Folge bessen ist zwischen dem eidgenössischen Bostbepartement einerseits und den sämmtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen anderseits ein, am 1. Januar 1. I. in Kraft getretener, Bertrag abgeschlossen worden, welcher die dießfälligen Beziehungen in umfassendster Weise regelt. Nach dem Inhalte dieses Bertrages sind nunmehr die Bahntelegraphen für den öffentlichen Dienst weit mehr zugänglich gemacht, als es vordem der Fall war, ohne daß jedoch dabei eine der Kautelen preisgegeben worden wäre, die vom Standpunkt der Obsorge für die Sicherheit des Bahnbetriebes aus als nothwendig oder zweckmäßig erachtet werden müssen. Die Bahnverwaltungen erhalten nach dem neuen Bertrage für eine durch den Telegraphen beförderte Depesche nur noch eine Entschädigung von 25 Cts., während sie bisher den doppelten Betrag bezogen hatten. Diese Reduktion ist indessen nur die natürliche Folge der stattgehabten allgemeinen Herabsetzung des Telegraphen-Tariss.

Bekanntlich hatte der h. Bundestrath das im Jahre 1865 erlaffene Spezial=Reglement über die Benutung der Eisenbahnen zu Militärtransporten in Folge der von Seiten der schweizerischen Bahnverwaltungen dagegen erhobenen Reklamationen einer Revision unterworfen, hinwieder aber die Inkraftsetzung bes abgeänderten Reglements davon abhängig gemacht, daß auch eine Verständigung zwischen der eid genöffischen Finanzverwaltung und den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sog. Finanz oder Handels pulvers stattsinde, welche wegen der von der Eidgenossenschaft bezüglich solcher Transporte zu übernehmenden Garantie Verpstichtungen auf Schwierigkeiten gestoßen war. Diese Garantiesrage wurde seither im Sinne der Anschauungen der Bahnverwaltungen erledigt, in Volge wessen das oben erwähnte Spezial Reglement vom h. Bundesrathe unter'm 20. Mai abhin in Kraft gesetzt ward.

Das verstossene Jahr, das sich durch politische Unsicherheit und daherige allgemeine Vertrauenslosseseit charakteristrte, war leider nicht dazu angethan, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, welche sich der Verwirklichung des Gotthardbahn=Projektes entgegenstellen. Inzwischen wird das Bedürfniß einer direkten Eisenbahnwerbindung zwischen der Schweiz und Italien von Tag zu Tag dringender. Ift einmal neben der Brennerbahn auch noch die Montcenis=Linie dem Verkehr eröffnet, so wird die Schweiz nicht bloß den weitaus größten Theil ihres Versonen= und Waaren=Transitis von Nord nach Süd verlieren, sondern es wird alsdann auch der eigene Handel der Schweiz mit Italien einen allmäligen Rückgang erleiden, da in Volge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweiz mit Italien einen allmäligen Rückgang erleiden, da in Volge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweizerische Industrie den Wettkampf mit der Industrie anderer Länder auf dem italienischen Warke in Zukunft unter viel ungünstigern Bedingungen führen muß, als es bisanhin der Kall war. Nur vermittelst einer vom Centrum der Schweiz aus möglichst direkte nach Italien führenden Schienenwerbindung kann unser Land hossen, im Verkehre mit Italien diesenige Stellung zu behaupten, auf die es vermöge seiner geographischen Lage ein natürliches Anrecht hat. Die gegenwärtige Situation enthält daher gewiß für Alle, welche in irgend einer Weise zur Wahrnehmung der schweizerischen Verkehrs=Interssen berufen sind, die dringendble Aufforderung, mit Ausbietung aller Kräfte die baldige Realistung des Gotthardbahn=Projektes herbeizusühren. Wir für unsern Theil werden es an unserer Unterstügung der hierauf gerichteten Anstrengungen nicht fehlen lassen.

II. Berhältniffe zu andern Gifenbahunnternehmungen.

Mit der Gefellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen haben wir im Laufe des Berichts=
jahres hinsichtlich der Einführung der Romanshorn=Rorschacher Bahn in den Bahnhof Rorschach,
in Betreff der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes, sowie bezüglich der für die Mitbenutung
desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und sinanzieller Richtung aufzustellenden
Bedingungen eingehende Verhandlungen gepstogen, welche zwar noch nicht zu gänzlichem Abschlusse gelangt, dem=
selben aber gleichwohl ziemlich nahe geführt worden sind.

Die im Jahr 1858 in's Leben getretene lebereinkunft mit ber schweizerischen Centralbahn, das Durchlaufen ber Personenzüge zwischen Bürich und Basel ohne Wagenwechsel betreffend, ift im Berichtsjahre bahin modifizirt worden, daß die Bersonenzüge nunmehr zwischen Romanshorn und Basel ohne Wagenwechsel durchlaufen und baß auß den Schnellzügen zwischen Bürich und Basel je mindestens ein achträdriger Personenwagen I. und II. Klasse in die Schnellzüge von Olten nach Bern und vice versa übergehen soll.

Bon den in Berbindung mit andern theils schweizerischen theils auswärtigen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Tariswesen getroffenen Magnahmen find speziell hervorzuheben: I. Bersonenverkehr: