

**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:** 29.12.2025

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

## Tit.

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren fünfzehnten, das Jahr 1867 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Der Bau der Eisenbahlinie Romanshorn-Rorschach konnte im Laufe des Berichtsjahres wegen Verumständungen, deren Beseitigung nicht im Bereiche unserer Macht lag, nur wenig gefördert werden. Während nämlich die Pläne für das Tracé der Bahn, soweit sich dieselbe auf dem Gebiete des Kantons Thurgau befindet, schon längst gutgeheissen sind, wurde dagegen der Plan für das Tracé der Bahnlinie in der St. Gallischen Gemeinde Steinach, welchen wir bereits am 13. November 1866 der h. Regierung von St. Gallen unterbreitet hatten, von der letztern erst vernüttelt Schreibens vom 22./28. Februar d. J. unter Verzichtleistung auf die längere Zeit beharrlich festgehaltene Forderung der Herstellung einer Station bei Steinach, beziehungsweise der Verlegung der Station Horn genehmigt und ist das Bahntracé in der Gemarkung Rorschach bis zur Stunde noch nicht festgestellt. Der Plan über das letztere ist zwar der h. Regierung von St. Gallen ebenfalls schon unter dem 13. November 1866 übermittelt worden. Es bietet aber die Bestimmung des Bahntracé's auf dem Gebiete der Gemeinde Rorschach so große Schwierigkeiten dar, daß sie zu einer längern Korrespondenz und zu der Abhaltung verschiedener Konferenzen zwischen der h. Regierung von St. Gallen und der unterzeichneten Direktion Veranlassung gab. Die letzte derartige Konferenz, welcher auch eine Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen beiwohnte, fand am 13. Juni des Berichtsjahres statt. Die uns damals in Aussicht gestellte beförderliche Rückäußerung der h. Regierung von St. Gallen über einen modifizirten Plan, welchen wir ihr unter dem 18. Mai nach vorher erzielter Verständigung mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen unterbreitet hatten und welcher dann in der eben erwähnten Konferenz zum Gegenstande einläßlicher Verhandlungen gemacht wurde, erfolgte erst am 22./28. Februar d. J. Sie enthält Anstinen von so weit reichender finanzieller Tragweite, daß uns eine genaue Prüfung derselben als eine dringende Pflicht gegenüber unserer Gesellschaft erscheint. Wir sind mit dieser Prüfung, an welche sich der Natur der Sache nach auch Ver-

handlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anzuschließen haben, beschäftigt. Soweit das Tracé der Bahn von den h. Regierungen von Thurgau und St. Gallen genehmigt ist, haben wir auch für die Pläne über die in Folge des Eisenbahnbaues erforderlich werdenen Veränderungen an Straßen und Gewässern die hohheitliche Sanktion ausgewirkt, und ebenso ist die Expropriation überall da, wo das Tracé, sowie die Straßen- und Wasserübergänge festgestellt sind, entweder durchgeführt oder eingeleitet. In den Gemarkungen Romanshorn, Salmisach, Egnach und Arbon ist mit Vorbehalt weniger Fälle, welche vor das h. Bundesgericht gezogen wurden, die Expropriation zu Ende gebracht. In der Gemarkung Steinach ist sie nunmehr angehoben worden, nachdem das Tracé der auf dem Gebiete dieser Gemeinde befindlichen Abtheilung der Bahn unter dem 22./28. Februar abhin und die in derselben vorkommenden Straßen- und Wasserübergänge unter dem 9./12. März hohheitlich genehmigt worden sind. In der Gemarkung Horn endlich ist die Expropriation deshalb noch nicht eingeleitet worden, weil je nach der Wahl des Bahntracés in Rorschach die Richtung eines Theiles der Bahnslinie in der Gemeinde Horn sich so oder anders gestalten wird. Bei so bewandten Verhältnissen konnten nunmehr auch die Bedingnißhafte und Voranschläge für die Ausführung des Unterbaues auf der von Romanshorn bis an die Grenze von Steinach und Horn reichenden Bahnstrecke zu gänzlichem Abschluß gebracht werden. Nachdem die technischen Vorarbeiten und die Expropriation für diese Bahnstrecke so weit gediehen sind, ist es nun möglich, auf derselben auch die Bauarbeiten selbst, welche seiner Zeit in Wahrnehmung der durch die Konzessionen hiefür festgesetzten Frist auf dem Gebiete der beiden betheiligten Kantone, soweit thunlich, in Angriff genommen worden sind, in ihrem ganzen Umfange wieder aufzunehmen und durchzuführen. Da aber die Bauarbeiten, deren Ausführung voraussichtlich am meisten Zeit in Anspruch nehmen wird, gerade in derjenigen Abtheilung der Romanshorn-Rorschacher Bahn, deren Tracé zur Zeit noch nicht festgestellt ist, vorkommen, so kann die Wiederaufnahme des Baues in der andern Abtheilung der Bahn Niemandem irgend welchen Nutzen bringen, während sie dagegen für unsere Gesellschaft einen nicht unerheblichen Zinsenverlust zur Folge hat. Wir haben nicht unterlassen, die h. Regierung von Thurgau, welche die Fortführung des Baues auf derjenigen Bahnstrecke, für welche das Tracé feststeht, bei uns anregte, auf dieses Verhältniß wiederholt aufmerksam zu machen. Zu unserm Bedauern geschah es ohne Erfolg, und wir sehen uns deshalb genöthigt, den Unterbau für die von Romanshorn bis zum Siegelhofe bei Horn reichende Bahnstrecke in zwei Bauulosen zur Vergebung an Bauunternehmer öffentlich auszuschreiben.

Hinsichtlich des Ansuchens um Ertheilung einer Zwangskonzeßion für die Eisenbahnslinie Romanshorn-Konstanz, welches das Thurgauische Seethalkomite unter dem 25. November 1866 an den h. Bundesrath zu Handen der h. Bundesversammlung gerichtet hatte, brachten wir in unserm letzten Geschäftsberichte zu Ihrer Kenntniß, daß der h. Bundesrath sich zunächst veranlaßt gesehen habe, zur Erzielung einer Verständigung über die Aufhebung des der Nordostbahngesellschaft für jene Bahnslinie zustehenden Ausschlußrechtes Konferenzialverhandlungen zwischen der h. Regierung des Kantons Thurgau und unserer Verwaltung herbeizuführen.

Diese Verhandlungen, welche unter der Leitung des Tit. eidgenößischen Departementes des Innern gepflogen wurden, führten trotz 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 der Unternehmung einer Gotthardbahn betheilige oder eine Subvention von circa Frkn. 300,000 an die Herstellung einer Trajektoriental zwischen dem thurgauischen Hafen Romanshorn auf der einen und den bayerischen und württembergischen Häfen Lindau und Friedrichshafen auf der andern Seite, sowie an die damit in Verbindung stehenden baulichen Veränderungen an dem Hafen in Romanshorn zustichere. Im Fernern hatten wir, ob der Kanton Thurgau sich für die eine oder die andere dieser beiden Leistungen erkläre, die Einräumung des Rechtes zum Ankaufe der Linie Romanshorn-Konstanz nach vorausgegangener angemessener Voranzeige für so lange verlangt, als der Nordostbahngesellschaft der Ausschluß dieser Linie konzessionsgemäß zugesichert worden. Dabei sollte es die Meinung haben, daß der Ankauf zu einem Preise zu erfolgen habe, welcher dem fünfundzwanzigfachen Werthe des durchschnittlichen Reinertrages der dem Zeitpunkte, in welchem der Ankauf erklärt wird, vorangegangenen Jahre gleichkomme, in keinem Falle aber weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen dürfe. Die h. Regierung von Thurgau erklärte aber mit Zuschrift vom 17. April dem Bundesrathe, daß sie sich wegen voraussichtlicher Erfolglosigkeit nicht dazu entschließen könne, diese Ausgleichungsvorschläge dem Grossen Rathe vorzulegen, daß sie deshalb den angebahnten Sühneverversuch als gescheitert betrachte und demgemäß das Begehr stelle, daß wir nunmehr angehalten werden möchten, uns über das Zwangskonzessionsbegehr vernehmen zu lassen. Dabei sprach die Regierung von Thurgau die Geneigtheit aus, sich zu einer Aktienbeteiligung herbeilassen, beziehungsweise weiter darüber unterhandeln zu wollen, wenn sich die Nordostbahngesellschaft zum Baue und Betriebe der Linie Romanshorn-Konstanz sollte verstehen können.

Der h. Bundesrat lud uns in Folge dessen mit Schreiben vom 24./26. April ein, „uns zunächst darüber auszusprechen, ob wir auf weitere Unterhandlungen auf der Grundlage selbstigenen Baues und Betriebes der Linie Romanshorn-Konstanz gegen Aktienbeteiligung von Seite des Thurgau's einzutreten geneigt seien und „im Falle wir dies ablehnen sollten, über das Begehr des Seethalkomite's selbst uns vernehmen zu lassen.“ Dieser Einladung folgeleistend richteten wir unter dem 16. Mai ein einlässliches Memorial an den h. Bundesrat, in welchem wir „die Uebernahme des selbstigenen Baues und Betriebes der Linie Romanshorn-Konstanz“ ablehnten und sodann, immerhin unter Aufrechthaltung unserer in der Konferenz vom 11. April gemachten Ausgleichungsvorschläge, nachwiesen, daß das Zwangskonzessionsbegehr des Seethalkomite's als unbegründet erscheine. Wir stützten uns dabei auf nachfolgende Hauptfälle, welche wir in dem Memoriale weiter ausführten: 1. Kraft der Konzession für die Eisenbahn von Zürich nach Romanshorn liegt dem Kanton Thurgau gegenüber der Nordostbahngesellschaft die vertragliche Verpflichtung ob, „während 30 Jahren, vom 1. Januar 1853 an gerechnet, „weder eine Eisenbahn von Konstanz nach Romanshorn selbst auszuführen, noch eine Konzession für die Herstellung „einer solchen Bahn zu ertheilen“. 2. Dieser Konzessionsartikel ist von Bundeswegen genehmigt worden und besteht demnach in Kraft. Es hat die Bundesversammlung lediglich gegenüber demselben die Rechte vorbehalten, welche ihr in Art. 17 des Bundesseisenbahngesetzes eingeräumt sind. 3. Es kann nur der Art. 17 des Bundesseisenbahngesetzes angerufen werden, wenn die Konzession für die Konstanz-Romanshorner Linie durch die Einwirkung des 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 der Art. 17 des Bundesseisenbahngesetzes in dem vorliegenden Falle zur Anwendung kommen könne, muß 1) die Linie Konstanz-Romanshorn „eine im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegende Eisenbahn“ sein und 2) die „Weigerung“ des Kantons Thurgau vorliegen, die „Bewilligung zur Errichtung“ jener Eisenbahn zu ertheilen. 5. Ob die erste dieser beiden Bedingungen als erfüllt zu betrachten sei, erscheint zwar

mehr als zweifelhaft: es wird aber die Entscheidung hierüber der Würdigung der hohen Bundesbehörden, welche der Natur der Sache nach eine allseitigere und unbefangenere sein wird, als diejenige der Nordostbahngesellschaft, überlassen. 6. Die zweite Bedingung, daß der Kanton Thurgau sich weigere, die Bewilligung zur Errichtung der Konstanz-Romanshorner Bahn zu ertheilen, ist in der That und Wahrheit nicht erfüllt. Der Kanton Thurgau erklärt nämlich, daß er die Konzession für diese Bahn nur darum nicht verleihe, weil ihm dieß durch den mit der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag untersagt sei. Die letztere Gesellschaft erklärt sich aber bereit, den Kanton Thurgau von diesem Vertrage gegen Zusicherung einer Gegenleistung zu entbinden, welche ihrem Maße nach als billig und ihrer Natur nach als angemessen anerkannt werden muß und auch anerkannt worden ist. 7. Bei so gestalteter Aktenlage hätte eine Zwangskonzession nicht mehr die Bedeutung, den Bau der Eisenbahn Konstanz-Romanshorn im Interesse der Erleichterung oder der Freiheit des öffentlichen Verkehrs möglich zu machen, sondern sie würde nur dazu dienen, den Kanton Thurgau von Bundeswegen in den Stand zu setzen, sich der Erfüllung einer von ihm übernommenen Verpflichtung unentgeltlich entziehen zu können. 8. Angesichts dieser Situation erscheint die Ertheilung einer Zwangskonzession für die Eisenbahlinie Konstanz-Romanshorn sowohl vom Standpunkte des Rechtes als von demjenigen der Würde des Bundes aus unzulässig. — Der h. Bundesrat hinterbrachte nun mit Botschaft vom 24. Juni der h. Bundesversammlung die nachfolgenden, das Zwangskonzessionsbegehren des Seethal-Komite's betreffenden Anträge: „Art. 1. In das vom Seethal-Komite „gestellte Zwangskonzessionsbegehren wird zur Zeit nicht eingetreten. Art. 2. Für den Fall, daß der Kanton Thurgau sich mit der Nordostbahngesellschaft vereinbaren und in Folge dessen in nächster Zeit mit dem Konzessionsgesuch für die fragliche Linie einlangen sollte, ist der Bundesrat ermächtigt, Namens des Bundes demselben im Sinne der Beschlüsse, welche die Bundesversammlung in Sachen bisher gefaßt hat, die Genehmigung zu ertheilen. Art. 3. . . Art. 4. Für den Fall, daß eine Beseitigung des Hindernisses auf dem Wege der Verständigung „nicht erzielt werden sollte, wird der Bundesrat der Bundesversammlung in ihrer nächsten Sitzung weiteren „Bericht und Antrag vorlegen“. In der diese Anträge begleitenden Botschaft anerkannte der h. Bundesrat ausdrücklich, daß die Ausgleichungsvorschläge, welche wir in der Konferenz vom 11. April gemacht, „den Charakter eines billigen und würdigen Entgegenkommens an sich tragen“. — Der h. Ständerat faßte am 12. Juli folgenden Besluß: „In das vom Seethal-Komite. gestellte Zwangskonzessionsbegehren wird zur Zeit nicht eingetreten; dagegen der Bundesrat eingeladen, mit dem Großherzogthum Baden über die Anschlußverhältnisse zu unterhandeln, sachbezüglich unter Ratifikationsvorbehalt einen Vertrag abzuschließen und, unter Vorlage dieses Vertrages, Anträge darüber zu stellen, ob dem Zwangskonzessionsbegehren des Seethal-Komite's zu entsprechen sei oder nicht. Der Bundesrat wird eingeladen, jedenfalls in der nächsten Dezember-Session der Bundesversammlung Bericht über den Stand der Sache vorzulegen“. — Die von dem Nationalrathe in Sachen niederge setzte Kommission hinterbrachte mit Bericht vom 18./20. Juli den einmütigen Vorschlag, dem Antrage des Bundesrates beizupflichten. Als aber der Nationalrat am 20. Juli in die Behandlung dieses Gegenstandes eintreten wollte, wurde ein Gesuch des Seethal-Komite's vorgelegt, welches dahin ging, es möchte die Berathung des von ihm gestellten Zwangskonzessionsbegehrens verschoben werden, da Aussicht zu einer gütlichen Verständigung vorhanden sei. Wiederholte dießfalls in vertraulicher Weise an uns gerichtete Anfragen und Anstalten hatten wir nämlich dahin beantwortet, daß wir die in der Konferenz vom 11. April von uns gemachten Ausgleichungsvorschläge fortwährend festhalten und uns auch zu einer Ermäßigung unserer in diesen Vorschlägen enthaltenen Forderungen bereit finden lassen werden, falls, wie es den Anschein habe, eine Verständigung sonst

nicht erreichbar sei. Wir glaubten gerade deshalb um so eher in solcher Weise noch weiter entgegenkommen zu dürfen, weil schon unsere anfänglichen Anerbietungen allseitig als billig und würdig anerkannt worden waren. Der Nationalrath entsprach dem Verschiebungsgesuche des Seethal-Komite's.

Am 7. Oktober fasste dann der h. Große Rath von Thurgau folgenden Beschlüsse: „1. Der Regierungsrath ist eingeladen, auf gestelltes Begehr von dem Seethalkomite, beziehungsweise mit der großherzoglich badischen Regierung betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Romanshorn - nach Konstanz (thurgauische Grenze) sowie, unter Mitwirkung des Bundesrathes, über die hiebei in Betracht kommenden Anschlußfragen in Unterhandlungen einzutreten und dem Großen Rathen den Entwurf einer Konzessionsakte zur Schlussberathung vorzulegen, in der Meinung und Bedingung, daß eine demgemäß ertheilte Konzession erst in Wirksamkeit treten soll, nachdem a) das der schweizerischen Nordostbahngesellschaft zustehende Ausschlußrecht auf dem Wege der Verständigung oder durch den Entscheid der zuständigen Behörde gehoben, und b) betreffend die Anschlußverhältnisse eine definitive Vereinbarung zwischen den beteiligten Staaten abgeschlossen sein wird. 2. Der Regierungsrath ist im Weitern eingeladen, sofern es von der einen oder andern Seite gewünscht wird, unter Beiziehung eines Vertreters des Seethalkomite's, die Unterhandlungen über die Auslösung des mehrerwähnten Ausschlußrechtes mit der Direktion der schweizerischen Nordostbahngesellschaft wieder aufzunehmen, in dem Sinne, daß zwar für die Erfüllung der dießfälligen Vertragsbestimmungen gegenüber der Nordostbahngesellschaft der Kanton die Gewähr übernehme, dadurch aber dem nach Artikel 3 vorbehaltenen freien Entscheidungsrecht des Großen Rathes in keinerlei Weise vorgegriffen sein soll. 3. In der Voraussetzung eines annehmbaren Ergebnisses der Unterhandlungen betreffend die Ertheilung der Konzession für die Eisenbahn Romanshorn-Konstanz und die Anschlußverhältnisse an die großherzoglich badische Eisenbahn erklärt sich der Große Rath bereit, sich bei der Auslösungssumme an die Direktion der Nordostbahn finanziell zu beteiligen. Betreffend die Größe und die Form dieser Beteiligung (ob in der Form der Aktienzeichnung oder in der einfachen Uebernahme einer Quote der Auslösungssumme) behält sich der Große Rath den Entscheid bis zur Vorlage der mit dem Seethalkomite respektive der großherzoglich badischen Regierung abzuschließenden Verträge vor.“ In Vollziehung dieser Schlussnahme ersuchte der h. Regierungsrath von Thurgau den h. Bundesrath um Veranstaltung einer weitern Konferenz zum Zwecke der Erzielung einer Verständigung zwischen dem Kanton Thurgau und der Nordostbahngesellschaft hinsichtlich der Aufhebung des der letztern zustehenden Ausschlußrechtes. Der h. Bundesrath lehnte aber dieses Anstalten ab, indem er seine Mitwirkung „bei der waltenden Sachlage nicht für angemessen erachtete“. In Folge dessen berief der h. Regierungsrath von Thurgau die fragliche Konferenz, zu welcher auch das Seethalkomite beiziehung wurde, selbst ein. Nach längern Verhandlungen, welche einen mehrmaligen Zusammentritt der Konferenz notwendig machten, wurde am 22. November zwischen dem h. Regierungsrath des Kantons Thurgau unter Beiziehung des Seethalkomite's einerseits und der Direktion der Nordostbahn anderseits unter allseitigem Vorbehalt höherer Ratifikation der nachfolgende Vertrag abgeschlossen: „Art. 1. Die Nordostbahngesellschaft verzichtet auf das ihr gemäß § 3 Absatz 1 der Konzession des Kantons Thurgau für eine Eisenbahn von Zürich über Frauenfeld nach Romanshorn vom 8. Dezember 1852 zustehende Recht des Ausschlusses einer Eisenbahn von Romanshorn nach Konstanz auf thurgauischem Gebiete. Art. 2. Für diese Verzichtleistung ist der Nordostbahngesellschaft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der Bahnlinie Romanshorn-Thurgauergrenze (Konstanz) eine Entschädigung von Frkn. 150,000 zu entrichten. Die Hälfte dieser Summe hat der thurgauische Fiscus, die andere Hälfte das Seethalkomite, beziehungsweise die Eisenbahnunternehmung Romanshorn - Konstanz

„zu bezahlen. Für diese zweite Hälfte 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 bestindliche 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 Vertrages stipulierte 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 definitive 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 eidgenössischen Postdepartement haben wir im Berichtsjahre eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher einerseits von der Nordostbahn die Verpflichtung übernommen wurde, zum Zwecke der Herstellung einer Influenz je des letzten am Abend in Romanshorn eintreffenden und des ersten am Morgen dasselb abgehenden Bahnzuges auf den Nachzug der bayerischen Südbahn, während des ganzen Jahres eine Nachfahrt von Romanshorn nach Lindau und eine Frühfahrt von Lindau nach Romanshorn auszuführen, und anderseits die Postverwaltung die Verbindlichkeit eingegangen hat, an die sehr erheblichen Kosten dieser, vornehmlich im Interesse des Postverkehrs liegenden, Dampfbootfahrten einen mäßigen Jahresbeitrag zu bezahlen. Diese Uebereinkunft ist am 15. Mai v. J. in Kraft getreten.

Zur Durchführung der im eidgenössischen Telegraphenwesen auf den Anfang dieses Jahres in's Werk gesetzten Reformen war auch eine Abänderung der Vereinbarungen nothwendig, welche zwischen den Bahnverwaltungen und der eidgenössischen Telegraphen-Verwaltung mit Bezug auf die Benutzung der Bahn-telegraphen für Privatdepeschen bestanden hatten. In Folge dessen ist zwischen dem eidgenössischen Postdepartement einerseits und den sämmtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen anderseits ein, am 1. Januar I. J. in Kraft getretener, Vertrag abgeschlossen worden, welcher die dießfälligen Beziehungen in umfassendster Weise regelt. Nach dem Inhalte dieses Vertrages sind nunmehr die Bahn-telegraphen 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 Vertrage 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-Tariffs.

Bekanntlich hatte der h. Bundesrath das im Jahre 1865 erlassene Spezial-Reglement über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten in Folge der von Seiten der schweizerischen Bahnverwaltungen dagegen erhobenen Reklamationen einer Revision unterworfen, hinwieder aber die Inkraftsetzung

des abgeänderten Reglements davon abhängig gemacht, daß auch eine Verständigung zwischen der eidgenössischen Finanzverwaltung und den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sog. Finanz- oder Handels-pulvers stattfinde, welche wegen der von der Eidgenossenschaft bezüglich solcher Transporte zu übernehmenden Garantie-Verpflichtungen auf Schwierigkeiten gestossen war. Diese Garantiefrage wurde seither im Sinne der Anschauungen der Bahnverwaltungen erledigt, in Folge wessen das oben erwähnte Spezial-Reglement vom h. Bundesrath unter'm 20. Mai abhin in Kraft gesetzt ward.

Das verflossene Jahr, das sich durch politische Unsicherheit und daherige allgemeine Vertrauenslosigkeit charakterisierte, war leider nicht dazu angethan, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, welche sich der Verwirklichung des Gotthardbahn-Projektes entgegenstellen. Inzwischen wird das Bedürfnis einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien von Tag zu Tag dringender. Ist einmal neben der Brennerbahn auch noch die Montenensis-Linie dem Verkehr eröffnet, so wird die Schweiz nicht bloß den weitaus größten Theil ihres Personen- und Waaren-Transits von Nord nach Süd verlieren, sondern es wird alsdann auch der eigene Handel der Schweiz mit Italien einen allmälichen Rückgang erleiden, da in Folge der Veränderungen in den Kommunikationen die schweizerische Industrie den Wettkampf mit der Industrie anderer Länder auf dem italienischen Markte in Zukunft unter viel ungünstigeren Bedingungen führen muß, als es bisanhin der Fall war. Nur vermittelst einer vom Centrum der Schweiz aus möglichst direkte nach Italien führenden Schienenverbindung kann unser Land hoffen, im Verkehre mit Italien dieseljige 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-Interessen berufen sind, die dringendste Aufforderung, mit Aufbietung aller Kräfte die baldige Realisirung des Gotthardbahn-Projektes herbeizuführen. Wir für unsern Theil werden es an unserer Unterstüzung der hierauf gerichteten Anstrengungen nicht fehlen lassen.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen haben wir im Laufe des Berichtsjahres hinsichtlich der Einführung der Romanshorn-Nördlicher Bahn in den Bahnhof Nördlingen, in Betreff der baulichen Ausgestaltung dieses Bahnhofes, sowie bezüglich der für die Mitbenutzung desselben durch die Nordostbahngesellschaft in administrativer und finanzieller Richtung aufzustellenden Bedingungen eingehende Verhandlungen gepflogen, welche zwar noch nicht zu gänzlichem Abschluß gelangt, demselben aber gleichwohl ziemlich nahe geführt worden sind.

Die im Jahr 1858 in's Leben getretene Nebereinkunft mit der schweizerischen Centralbahn, das Durchlaufen der Personenzüge zwischen Zürich und Basel ohne Wagenwechsel betreffend, ist im Berichtsjahre dahin modifizirt worden, daß die Personenzüge nunmehr zwischen Romanshorn und Basel ohne Wagenwechsel durchlaufen und daß aus den Schnellzügen zwischen Zürich und Basel je mindestens ein achträdriger Personenwagen I. und II. Klasse in die Schnellzüge von Osten nach Bern und vice versa übergehen soll.

Von den in Verbindung mit andern theils schweizerischen theils auswärtigen Bahnverwaltungen mit Bezug auf das Tarifwesen getroffenen Maßnahmen sind speziell hervorzuheben: I. Personenverkehr: