

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

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **16 (1868)**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Tit.

Die Direktion gibt sich anmit die Ehre, ihren sechszehnten, das Jahr 1868 umfassenden Geschäftsbericht der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorzulegen.

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

Betreffend den Bau der Eisenbahnlinie Romanshorn-Norschach befreuen wir uns, im Anschlusse an unsern letztjährigen Bericht mittheilen zu können, daß nunmehr auch das Bahntracé in der Gemarkung Norschach nach demjenigen Plane, welchen wir der h. Regierung des Kantons St. Gallen unter dem 18. Mai 1867 vorgelegt haben, genehmigt worden ist, indem die genannte Regierung in Folge einer längeren Korrespondenz und wiederholter konferenzieller Verhandlungen unter dem 10. September 1868 die Einmündung der von Romanshorn nach Norschach führenden Abtheilung der schweizerischen Nordostbahn über den neuen Quai, den Korn- und Kaufhausplatz bis zu ihrem Anschlusse an das Schienennetz der Vereinigten Schweizerbahnen im Bahnhofe bei St. Scholastika (die sogenannte „untere Linie“) unter den durch die vorgängigen Verhandlungen vereinbarten Bedingungen bewilligt hat. Zugleich wurde bestimmt, daß von der St. gallisch-thurgauischen Grenze bei Horn bis zur Kreuzung der Staatsstraße bei St. Scholastika sechs Ueberfahrten und sieben Uebergänge über die Bahn herzustellen und daß, wenn weitere Uebergänge oder Ueberfahrten für zur Zeit schon bestehende Straßen oder öffentliche Wege vom Standpunkte des Staates oder der politischen Gemeinde nothwendig werden sollten, die Nordostbahngesellschaft auf Verlangen des Regierungsrathes die Anlage derselben über ihren Bahnkörper auszuführen hätte, während hinwieder, wenn es sich um Uebergänge oder Ueberfahrten, welche in Folge der Anlage neuer Straßen erstellt werden müssen, handeln würde, lediglich die einschlägige Bestimmung von Artikel 15 der Konzessionsurkunde maßgebend wäre. Durch diese Vereinbarung ist nunmehr erzielt, daß die Linie Romanshorn-Norschach nirgends eine größere Steigung als 5‰ erhalten wird. Nachdem sodann auch noch eine nachträglich nothwendig gewordene Modifikation des Tracés von Horn bis zur St. gallischen Grenze, sowie der Baustelle der Goldachbrücke die Sanktion der h. Regierung von Thurgau erhalten hatte, war endlich das Bahntracé der ganzen Linie festgestellt und wurde schließlich auch noch die Genehmigung der Pläne für die Wasser- und Straßenübergänge auf St. gallischem Gebiete ausgemirkt.

Es wurde dann noch über die successive Räumung des zum Abbruche gelangenden Kaufhauses in Norschach, dessen Lokalitäten bisanhin zu einem großen Theile von der Zollverwaltung miethweise benutzt wurden, mit dem eidgenössischen Handels- und Zolldepartement unter dem 10. November 1868 ein Vertrag abgeschlossen. Endlich ward mit dem Baudepartement des Kantons St. Gallen und der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen zu mög-

lichster Förderung der Bauten, welche jede dieser drei Verwaltungen auf der Hafenstation, beziehungsweise an dem Hafen in Korschach vorzunehmen hat, unter dem 3. November/4. Dezember eine Vereinbarung über die Reihenfolge in der Ausführung der Bauarbeiten und das richtige Ineinandergreifen derselben getroffen.

Betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Romanshorn nach Kreuzlingen (Landesgrenze) durch die Nordostbahngesellschaft werden wir die Ehre haben, Ihnen in der bevorstehenden Generalversammlung eine besondere Vorlage zu machen. Wir glauben daher auf diesen Gegenstand, beziehungsweise die über denselben gepflogenen, sehr umfangreichen Verhandlungen hier nicht näher eintreten zu sollen.

Wir befreuen uns konstatiren zu können, daß die schweizerischen Bundesbehörden, in Nachahmung des von fast allen andern Staaten längst gegebenen Beispiels, endlich auf den 1. Januar l. J. den schweizerischen Transitzoll aufgehoben und dadurch dem Transitverkehre eine nicht unerhebliche Erleichterung gewährt haben.

Es dürfte hier noch zu erwähnen sein, daß die eidgenössische Postverwaltung in Folge der Erbauung eines neuen Postgebäudes in Marau den Vertrag betreffend Miethede des westlichen Flügels des Verwaltungsgebäudes im dortigen Bahnhofe und der Postwagenremise gekündigt und uns diese Lokalitäten, welche seit 1859 von der Kreispostdirektion Marau benutzt worden sind, auf Ende September 1869 wieder zur Verfügung gestellt hat.

Auch im Berichtsjahre haben wir der Gotthardbahnfrage unsere volle Aufmerksamkeit zugewendet und war ein namhafter Theil unserer Thätigkeit dieser für die Schweiz im Allgemeinen und für unsere Unternehmung im Besondern hochwichtigen Angelegenheit gewidmet. Wie bekannt, so haben in jüngster Zeit die Regierungen derjenigen auswärtigen Staaten, von denen zunächst Subsidien für eine schweizerische Alpenbahn erwartet werden können und durch deren Subventionen auch allein die Herstellung einer solchen möglich gemacht wird, nämlich die Regierungen von Italien, Preußen und Baden, dem h. Bundesrath gegenüber übereinstimmend ihre Geneigtheit zur Bewilligung von Subsidien ausgesprochen und damit die ausdrückliche Erklärung verbunden, daß sie solche einzig der Gotthardbahn gewähren werden. Ueberdies liegen von Seiten der bewährtesten Autoritäten im Tunnelbaufache garantirte Offerten vor, gemäß welchen dieselben sich verpflichten, die Herstellung des großen Gotthardtunnels in einer Zeitfrist von längstens 8 $\frac{1}{2}$ bis 9 Jahren zu durchaus annehmbaren Preisen à forfait zu übernehmen. Durch diese beiden Thatsachen ist eine Situation geschaffen worden, bei welcher man zu der Hoffnung berechtigt ist, daß sich das Gotthardprojekt nunmehr rasch seiner Verwirklichung werde entgegenführen lassen. Dennoch ist nicht zu übersehen, daß der Erreichung dieses Zieles noch Schwierigkeiten der manigfachen Art im Wege stehen, deren Ueberwindung die Anstrengung aller zur Mitwirkung bei diesem nationalen Werke berufenen Kräfte in Anspruch nehmen wird. Hoffen wir, daß es an dem einträchtigen Zusammenwirken aller dieser Kräfte nicht fehlen und daß man es überall verstehen werde, Bestrebungen von geringerer Bedeutung und geringerer Dringlichkeit der großen nationalen Aufgabe unterzuordnen, damit nicht auch hier das Bessere sich als der Feind des Guten erweise, und hoffen wir ferner, daß sich die Ueberzeugung bald allgemein Bahn breche, daß die Alpenbahn die Wohlfahrt aller Landestheile befördern werde, wenn schon nicht alle die Früchte derselben in gleichem Maße werden zu genießen haben. Wir an unserm Orte werden es auch fernerhin nicht daran fehlen lassen, best unserer Kräfte zur Förderung des Werkes mitzuwirken, überzeugt, daß wir damit nicht bloß dem Interesse der Nordostbahnunternehmung, sondern zugleich auch einem Landesinteresse dienen. Selbstverständlich werden wir, falls sich für die Nordostbahn die Nothwendigkeit ergeben sollte, sich bei der Gotthardunternehmung in einer Weise zu betheiligen, die in ihren wesentlichen Grundlagen von denjenigen abweichen würde, auf welchen der Subventionsbeschluß der Generalversammlung der Aktionäre der Nordostbahn vom Jahre 1865 basiert, verbindliche Engagements nicht eingehen, ohne vorher der Generalversammlung dießfalls eine Vorlage gemacht zu haben.