

Gotthardbahn: Antrag an den Verwaltungsrat betreffend Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 8

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-4744>

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.

Uebertrag	42 384 500. —
Quadratm. Sichtfläche und an Mörtelmauerwerk 30 000 Cubm. nöthig, ferner dass 120 Nischen zu mauern seien.	
Die Forderung des Unternehmers berechnet sich alsdann wie folgt:	
1. für 40 000 Cubikm. Quadermauerwerk, zu 75 Fr.	Fr. 3 000 000. —
2. für 60 000 Quadratm. Sichtfläche desselben, zu 20 Fr.	Fr. 1 200 000. —
3. für 30 000 Cubm. gewöhnl. Mörtelmauerwerk, zu 40 Fr.	Fr. 1 200 000. —
4. für die Eckverkleidung und Ueberwölbung von 120 Nischen, zu 165 Fr.	Fr. 19 800. —
Hiernach würde, wenn die beispielsweise gemachte Annahme sich verwirklichen sollte, die Gesamtforderung des Unternehmers nach vertragmässiger Herstellung des Gotthardtunnels betragen	Fr. 47 804 300. —

Obiger Kostenanschlag wird als integrierender Bestandtheil des Vertrages betreffend die Ausführung des grossen Gotthardtunnels von beiden Contrahenten anerkannt.

Luzern, den 7. August 1872. (Datum des Vertrages.)

Namens der Direction der Gotthardbahn,

Der Präsident:

L. Favre.

Dr. A. Escher.

Der erste Secretär:

Schweizer.

* * *

Gotthardbahn.

I.

Die Direction der Gotthardbahn hat einen Antrag an den Verwaltungsrath zu einem Schreiben an den hohen schweiz. Bundesrath betreffend die Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft veröffentlicht, von welchem wir in Folgendem die Hauptpunkte wiedergeben.

Nachdem sich eine internationale Conferenz von Abgeordneten der beteiligten Staaten der Schweiz, Italiens, des Norddeutschen Bundes, Württembergs und Badens über die Mittel der Ausführung der Gotthardbahn verständigt hatte, wurde den 15. October 1869 beziehungsweise 22. October 1871 zwischen der Schweiz, Italien und Deutschland ein Vertrag betreffend den Bau und Betrieb der Gotthard-Eisenbahn abgeschlossen.

Dabei hatte es die Meinung, dass es nicht Sache der Staaten, sondern einer zu bildenden Gesellschaft sei, den Bau und Betrieb der Gotthardbahn zu übernehmen. Bevor aber eine Gesellschaft ins Leben gerufen werden konnte, waren folgende Punkte zu fixiren:

1. der Betrag der Baukosten des Gotthardbahnnetzes;
2. der Ertrag desselben;
3. diejenige Quote des erforderlichen Baucapitals, welche durch Privatbetheiligung, d. h. in Actien und Obligationen, erhältlich sein dürfte.

Um die erste Frage zu beantworten, musste die internationale Conferenz Ausdehnung und Baugrundsätze des zukünftigen Gotthardbahnnetzes festsetzen und hiezu lag ein „Programm der Gotthardbahnvereinigung“, einer Vereinigung schweizerischer Cantone und Eisenbahngesellschaften, vor, welches eingehende und bestimmte Vorschläge enthielt.

Die internationale Conferenz ernannte eine technische Section aus ihrer Mitte, welche sich eine „Anzahl von Tagen“ nach dem Gotthard begab, um an Ort und Stelle ein „sicheres“ Bild von dem Bau terrain zu gewinnen und stellte nach deren Vorschlag ein Bauproject fest, welches in erheblichem Masse von dem der „Gotthardvereinigung“ abwich.

Sodann gab die internationale Conferenz einer aus ihrer Mitte bestellten Commission den Auftrag, einen Kostenvoranschlag auszuarbeiten. Diese benutzte den Voranschlag der Experten der „Gotthardvereinigung“, Beckh und Gerwig, vom

Jahre 1864 und kam auf 187 Millionen Franken, welche von der internationalen Conferenz als Bausumme angenommen wurde, mit Einschluss von 6% Verzinsung während der Bauzeit, sowie des Betriebsausfalles der, 3 Jahre nach Constituirung der Gesellschaft zu vollendenden, tessinischen Bahnen.

Die zweite Frage betreffend mathematischen Ertrag wurde auch durch eine Commission studirt und diese gelangte zu der Ansicht, es seien für die ersten zehn Jahre pro $\frac{7}{100}$ eine jährliche Reineinnahme von

Fr. 24 000
Total „ 6 312 000

anzunehmen, welcher etwa eine Gesamteinnahme von Fr. 50 000 pro $\frac{7}{100}$ entsprechen müsste.

Die dritte Frage, welche von der internationalen Conferenz zu beantworten war, betraf die Bestimmung der auf Privatweg beizuziehenden Summe in Actien und Obligationen, ebenfalls durch eine Commission vorberathen, welche ein Verhältniss des Actien- zum Obligationencapital vom 3:2 mit Verzinsung des ersteren zu 7%, des letzteren zu 5% in Aussicht nahm, entsprechend einem durchschnittlichen Zinse von 6,2% für die ganze nöthige Summe. Wenn sich nun der Reinertrag zu Fr. 6 312 000 beziffert, so ergibt das zu 6,2% capitalisirt die Summe rund 102 Millionen, es bleiben nach dem Vorhergehenden der Betrag von 85 „

als die für die beteiligten Staaten zu leistende Subvention.

Total in Aussicht genommene Bausumme . . . 187 Millionen.

Auf dieser „official“ genannten Grundlage wurde die Gotthardbahngesellschaft ins Leben gerufen und später noch die, trotz aller Gegenanstrengungen dennoch behufs Herbeiziehung ausländischen Capitals unumgängliche, Aenderung getroffen, das Actien- und Obligationencapital im Verhältniss von 1 zu 2 zu fixiren. Somit

Actiencapital . . . 34 Millionen,
Obligationen . . . 68 „
Subvention . . . 85 „

Total . . 187 Millionen.

II.

Die Direction geht nun auf die Erörterung über, wie sich die Voraussetzungen betreffend den Betrag

1. des Reinertrags,
2. der Baukosten

modificirt haben und bleibt mit Bezug auf den ersteren bei dem früheren Ansatz, während sie mit Bezug auf die letztern im Falle ist, Ergebnisse eingehender Untersuchungen mitzutheilen.

a.

Bezüglich der noch nicht in Angriff genommenen Linien legte Herr Oberingenieur Gerwig ein Project mit einem generellen Voranschlag vor und gelangte

im April 1875 zu einer Mehrausgabe von . . . 34,0 Millionen, während er im Herbst 1872 eine Ueberschreitung von 29,2 „

angenommen hatte: Differenz 5,2 Millionen.

Im Herbst 1875 lud die Direction den neu gewonnenen Oberingenieur Herrn Hellweg ein, eine neue Vorlage zu machen. Es wurde vorerst das von Gerwig in den Curvenplänen im Massstabe von 1:2500 niedergelegte Tracé auf dem Terrain ausgesteckt und wurden von dieser Basis ausgehend detaillirte Aufnahmen, sowie zahlreiche Sondirungen gemacht. Nach Studium verschiedener Tracés wurde der Direction am 3. Februar das vorliegende Project der noch nicht in Angriff genommenen Linien mit Kostenvoranschlag zugestellt, umfassend:

- 1) Bericht über die Ausmittlung der Bahnachse und des Längenprofils der Gotthardbahn und die Bearbeitung eines approximativen Kostenvoranschlags. Erstattet von dem Oberingenieur W. Hellweg, Zürich, im Januar 1876.
- I. und II. Theil: Beschreibung der Bahn.
- 2) III. Theil: Kostenberechnung.
- 3) Graphische Beilagen.

Obleich dieses Project sich genau an die von dem internationalen Verträge festgesetzten Bestimmungen anschliesst,

zeigt es gegenüber demjenigen von 1872 einen Mehraufwand der Kosten von 60 Millionen, ausschliesslich die Kosten der Geldbeschaffung.

Bezüglich der Zufahrtsrampen zum Gotthardtunnel wurde gegenüber dem Project der internationalen Conferenz sowohl als demjenigen von Gerwig ein neues aufgestellt, welches ein Tracé verfolgt, das erheblich billigeren Bau als die beiden ersteren gestatten soll, wenn man nämlich annimmt, dass alle Tracés unter den gleichen Preisvoraussetzungen berechnet werden. Dasselbe beruht wesentlich auf dem Bestreben, die Bahnlinie durch thunlichste Concentrirung der nöthigen Längsentwicklungen auf die Thalstufe beim Pfaffensprung, die steil ansteigende Strecke zwischen Wasen und Göschenen und die beiden Thalstufen bei der Dazioschlucht und bei Giornico von dem für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn sehr ungünstigen Seitenlehnen des Reuss- und Tessinthalen auf den hiezu viel geeigneteren Thalboden herabzuverlegen.

Auf der nördlichen Zufahrtlinie zum Gotthardtunnel (Flüelen-Göschenen) folgt die Bahn mit einer Steigung von 10⁰/₀₀ dem Thalboden so lange als möglich und es beginnt die nach Vertrag zulässige Maximalsteigung von 25⁰/₀₀ erst da, wo es geschehen muss, um mit der durchschnittlichen Erhebung des Thales Schritt halten zu können. Die beträchtliche Thalstufe beim Pfaffensprung wird durch eine spiralförmige Hebungcurve erstiegen und in relativ gutem Terrain das Tunnelportal Göschenen erreicht.

Auf der Südseite wird von der Station Airolo aus durch sofortige Anwendung des Maximalgefälles der Thalboden so rasch als möglich zu erreichen gesucht und bis zu der Dazioschlucht eingehalten. Die dort von der Tessinthalsohle gebildete Stufe wird durch zwei Spiralen überwunden; die Linie liegt in der mässigen Höhe von 10 Meter über der Strasse, während sie sich früher 70 Meter über derselben bewegte, bis zur zweiten Thalstufe bei Giornico, über welche sie sich ebenfalls mit zwei Spiralen hinuntersenk. Vom Bodio an kommen bis Giubiasco nur noch 10⁰/₀₀ vor.

Auf der Strecke Brunnen-Flüelen hatte die internationale Commission im Ganzen 3 222 Meter Tunnel

Gerwig	5 900	"	"
Hellweg	5 300	"	"

als nöthig erachtet.

Der Kostenvoranschlag für die noch zu erstellenden Zufahrtlinien beträgt

nach Hellweg	Fr. 174 390 000
nach der internationalen Commission	" 108 300 000
Differenz	Fr. 66 090 000

Eine Ursache des niedrigen Anschlages der internationalen Commission ist der Plan, Massstab 1: 10 000, der für Schätzung in diesem Terrain nicht ausreichen konnte. Während es einestheils an der Beurtheilung der ganz einzig in ihrer Art dastehenden Verhältnisse und Schwierigkeiten, welche keine Analogien beizuziehen erlaubten, zu fehlen schien, vergass man andererseits nicht die kleinsten Deckeldohlen aufzuzählen.

Ein weiterer Grund sind die damaligen Preise, welche wohl um 30⁰/₀ niedriger waren, als sie es jetzt sind.

Wir folgen nur dem Bericht bei Durchsicht der einzelnen Hauptposten des Voranschlags:

Allgemeine Verwaltung	
(Geldbeschaffung und Administration)	
wird jetzt beziffert zu	Fr. 6 472 000
früher	" 1 853 960
Differenz	Fr. 4 618 040
Vorarbeiten	
werden jetzt pro Kilom zu	Fr. 6 720 angesetzt
früher	" 2 500
Differenz	Fr. 4 220
Expropriationen	
werden jetzt zu	Fr. 11 424 000 angesetzt
früher	" 4 494 000
Differenz	Fr. 6 930 000

Bahnbau. (Allgemeines.)

jetzige Annahme pro Kilom.	Fr. 37 920
frühere	" 7 900

Differenz Fr. 30 020

Unterbau.

Hier sind 8 Millionen mehr gegenüber früher angenommen.

Oberbau.

Der frühere Ansatz von Fr. 35 pro laufenden Meter wird als zureichend bezeichnet, dagegen sind 20⁰/₀ anstatt nur 13⁰/₀ Nebengeleise angenommen worden.

Die Bettung ist zu Fr. 3 pro laufenden Meter gerechnet, während sie Fr. 8—19 kosten dürfte.

Bahnhöfe und Stationen.

jetziger Ansatz	Fr. 8 275 000
früherer	" 2 960 000

Differenz Fr. 5 315 000

Bau- und Betriebsinventar.

Dieses weist einen kleinen Minderbedarf gegenüber dem früheren Voranschlag auf.

Bauzinsen.

jetziger Ansatz	Fr. 17 740 000
früherer	" 12 018 680

Differenz Fr. 5 721 320

b.

Die Baukosten der tessinischen Bahnen, bisherige und noch zu machende Ausgaben inbegriffen, betragen

	Fr. 51 600 000
früher berechnet	" 18 559 193

Differenz Fr. 33 040 807

Diese Kostenüberschreitung wird in einem besonderen Spezialbericht erläutert.

4) Bericht über die Ursachen der Ueberschreitung des Kostenvoranschlags der Tessinischen Bahnen Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso. Erstattet von dem Oberingenieur der Gotthardbahn, W. Hellweg. Zürich im Januar 1876.

Laut dem internationalen Verträge waren die tessinischen Bahnen 3 Jahre nach der Constituirung der Gotthardbahngesellschaft, somit bis Dezember 1874 und 6 Jahre vor Oeffnung des grossen Tunnels dem Betriebe zu übergeben.

Die Gesellschaftsorgane beschlossen, die Expropriation für doppelspurige Bahn vornehmen, sowie Tunnels und grössere Bauwerke doppelspurig anlegen zu lassen, in der Hoffnung, die mehr erforderlichen Geldmittel nachher beschaffen zu können. Sodann wurde das Steigungsmaximum möglichst reducirt. Verschiedene Tracéänderungen hatten Vermehrung der Baukosten zur Folge, sowie bedeutend erhöhte Anforderungen an die Stationsanlagen.

Da dem Voranschlag der internationalen Conferenz derjenige des Herrn Wetli vom Jahre 1863 zu Grunde lag, so ist es sehr begreiflich, dass mit Berücksichtigung der damaligen niedrigen Preise jene Ansätze zehn Jahre später lange nicht ausreichen konnten.

Trotzdem das Tracé vielfach verändert und mit erheblicher Erhöhung der Anlagekosten aus dem Bereiche der Flüsse gerückt worden war, wurden doch in Folge eines Wolkenbruches vom August 1874 von den Fluthen tiefe Einschnitte auf langen Strecken mit Geschiebe ausgefüllt und hohe Dämme weggespült.

Da die Bahnbauten erst im Sommer 1873 in wirksamer Weise begonnen werden konnten, blieben bis zum Vollendungstermine kaum 1¹/₂ Jahre. Die für diese nicht einfachen Bauten nöthige Forcirung der Arbeiten entspricht einer Mehrauslage, welche die Subvention des Cantons Tessin von 3 Millionen übertreffen dürfte.

Es sind noch weitere Punkte, nach welcher der Voranschlag der internationalen Conferenz für die Tessinischen Thalbahnen bedeutend unterschätzt erscheint.

Für die Kosten der Capitalbeschaffung hat die internationale Conferenz Nichts, die Bauleiter frs. 2 450 000 angesetzt, welche zum grössten Theile verausgabt sind.

Die Zinsen während des Baues, die natürlich mit vermehrten Baukosten wachsen, belaufen sich auf . . . Fr. 2 872 000
frühere Annahme . . . „ 1 016 250

Differenz . . . Fr. 1 855 750

Das Betriebsdefizit wird heute angesetzt zu Fr. 9 848 000
früher . . . „ 3 992 943

Differenz . . . Fr. 5 855 057

c.

Bezüglich den Voranschlag des Gotthardtunnels stellt sich derselbe nach den gemachten Erfahrungen

jetzt auf . . . Fr. 63 373 000
früher . . . „ 59 600 000

Differenz . . . Fr. 3 773 000

Uebernahmssumme von Favre war rund: Fr. 48 000 000, wobei Ausmauerung auf die Hälfte des Tunnels angenommen ist, während Granittunnel ganz ausgemauert werden müssen, unter welcher Annahme die obige Summe bestimmt wurde.

Alles zusammengefasst zeigt es sich, dass das Gotthardbahnnetz nach den jetzigen Berechnungen auf Fr. 289,4 Millionen nach früheren auf . . . „ 187,0 „ zu stehen kommt,

somit bleibt ein ungedeckter Mehrbetrag von Fr. 102,4 Millionen.

III.

Der Bericht wirft nun selbst die Frage auf, ob wohl dieser Voranschlag nun endlich richtig und diese Summen genügend sein werden. Ohne uns hierüber ein Urtheil zu erlauben, sind wir sehr geneigt, das vollste Vertrauen zur vorliegenden Voranschlags-summe zu haben. Wir geben uns der Hoffnung hin, dass, wenn sogar noch mehr Unvorhergesehenes hinzutreten sollte, dasselbe dadurch aufgewogen würde, dass sich die im Voranschlag angenommenen Massen und Summen noch etwas modificiren dürften.

Wenn nun während der Dauer der Bauperiode weitere 80 Millionen Subventionen mit ungefähr gleichen Jahresraten einbezahlt werden, so würde damit die Ausführung und Vollendung der Gotthardbahn gesichert sein. Die Direction der Gotthardbahn spricht die Hoffnung aus, dass der Bundesrath das ihm Mögliche zur Erhaltung der jetzigen Gotthardbahngesellschaft und Durchführung der grossartigen Unternehmung thun werde und den Zusammentritt einer neuen internationalen Conferenz der bei dem Baue der Gotthardbahn beteiligten Staaten veranlassen möchte.

Am Schlusse des beantragten Schreibens wird noch der Geldanlage der Gesellschaft in americanischen Papieren Erwähnung gethan, wovon in besonderer Beilage ein genaues Verzeichniss producirt wird, aus welchem hervorgeht, dass die seinerzeit über diese Papiere in der Presse geäusserten Befürchtungen unbegründet seien.

Indem wir diesen kurzen Auszug schliessen, hoffen wir, in einer der nächsten Nummern auf die sehr reichhaltigen und interessanten technischen Berichte eingehen zu können.

* * *

Tracéänderung der Nationalbahn.

§ Die National-Bahn begehrt von der Bundesversammlung die Erlaubniss, das concessionsgemässe Tracé Winterthur-Kloten-Glattbrugg-Baden abzuändern in Winterthur-Kloten-Oerlikon-Baden.

Diese Tracéänderung involviret eine Parallelbahn mit der Nordostbahn auf der ganzen Strecke Winterthur-Oerlikon und es wird von der National-Bahn beabsichtigt, nach Genehmigung dieser Aenderung von Oerlikon bis Zürich vorzustossen, sei es mit eigenem Tracé oder durch Benützung des bestehenden Nordostbahn-Tracé.

Die Direction der N.O.B. hat nun ihrem Verwaltungsrathe den Antrag gestellt, bei der Bundesversammlung Verwahrung

gegen die Tracéänderung der Nat.-Bahn einzulegen. — Die Motive hiefür sind in einem Bericht des Hrn. Director Hæberlin an die N.O.B.-Direction, begleitet von einem Gutachten des Hrn. Oberingenieur Th. Weiss niedergelegt und resümiren sich kurz dahin:

Der Staat Zürich hat s. Z. in der Concession der N.O.B. den Ausschluss jeder Concurrenzbahn in der Richtung von Zürich über Winterthur nach Guntetsweil (Romanshornlinie) gewährleistet.

Der Bund hat jetzt das Recht der Concessionsertheilung und Abänderung an sich gezogen, ist aber laut Art. 6 des Gesetzes vom 23. Dec. 1872 bez. der von einzelnen Cantonen concessionsweise zugestandenen Ausschluss- und Vorzugsrechte an diejenige Rechtsstellung gebunden, welche er sich s. Z. bei der Genehmigung der cantonalen Concessionen gewahrt hat.

Im Specialfalle behielt der Bund vor: Den Befugnissen, welche dem Bunde gemäss Art. 17 des Gesetzes vom 28. Juni 1852 zustehen, darf durch die vom Staate Zürich der N.O.B. bewilligten Ausschlussrechte nicht vorgegriffen sein.

Dieser Art. 17 berechtigt den Bund, concessionsgemässe Ausschlussrechte nach Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse event. aufzuheben, d. h. also eine durch die ursprüngliche Concession ausgeschlossene Linie zu gestatten, „sofern dieselbe im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Theiles derselben liege.“

Die nächste Bundesversammlung wird daher die interessante Frage zu entscheiden haben, ob die Erstellung einer Linie Kloten-Oerlikon-Affoltern im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Theiles derselben liege.

* * *

Die Verbandtarife mit den ausländischen Bahnen und das neue schweiz. Transportreglement.

Zum Unterschied von den zwischen einzelnen Bahnen oder ganzen Gruppen derselben abgeschlossenen Cartellverträgen, welche in erster Linie gegen die schädigenden Einflüsse der gegenseitigen Concurrenz gerichtet sind und eine gemeinschaftliche Tarifpolitik anstreben, bestehen eine grosse Anzahl von Eisenbahnverbänden, welche nicht durch die Nothwendigkeit sich in Hinsicht auf die beiderseitigen Concurrenzlinien zu verständigen, zusammengetreten sind, sondern lediglich die Absicht hegen, gewisse Verkehrsgebiete dadurch auf ihre Linien zu ziehen, dass Erleichterungen für einen directen Durchgang der Güter auf einer bestimmten Verkehrsrichtung geschaffen werden. Diese Bahnen sind ursprünglich keine Concurrenzbahnen unter sich, wohl aber können sie — jede für sich oder in ihrer Gemeinschaft — einer andern Bahn, oder einem andern Verbands-Gefahr bringen. Ihr Verhältniss ist nicht das des Nebeneinander, sondern des Anschlusses in einer bestimmten Richtung; während sonach jene Cartellverträge keineswegs dem Publikum eine Vergünstigung bringen, vielmehr weit eher eine Erhöhung der Frachtsätze beabsichtigen, sind diese Verbände für den directen Verkehr für das verkehrtreibende Publikum von grösster Wichtigkeit. Sie schaffen eine Erleichterung des directen Verkehrs nicht nur zwischen einzelnen Bahnen, sondern auch hauptsächlich zwischen einzelnen Staaten, ja oft zwischen sehr entlegenen und weit entfernten Verkehrsgebieten.

In jenen Cartellverträgen tritt uns das Streben der Bahnen entgegen, der ihnen so schädlichen gegenseitigen Concurrenzplackerei entgegenzutreten und durch Verständigung über Einführung höherer Tarifsätze ihre Einnahmen zu vermehren, in den Verbänden für den directen Verkehr dagegen suchen die Bahnen diesen letzteren Zweck durch Begünstigungen und Erleichterung des Durchgangsverkehrs zu erreichen. Das erstere gereicht dem Publikum zum Schaden, das letztere Vorgehen dagegen zum Nutzen.

Bei dem gegenwärtigen Zustande der Dinge lässt sich wohl kein anderes Vorgehen von Seite der Bahnen erwarten; die Nothwendigkeit der Verhältnisse zwingt sie zu diesen beiden verträglichen Abmachungen, aber auch liegt in den Verbänden für einen directen Verkehr das einzige Mittel, um einen solchen directen Verkehr überhaupt möglich zu machen.