

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

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **15 (1867)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.

Titl.

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 Eisenbahnlinie 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 vermitteltst 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 Anfinnen 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 werdenden Veränderungen an Straßen und Gewässern die hohheitliche Sanction 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 Bahntracé's in Morschach die Richtung eines Theiles der Bahnlinie in der Gemeinde Horn sich so oder anders gestalten wird. Bei so bewandten Verhältnissen konnten nunmehr auch die Bedingnißhefte und Vorschläge für die Ausführung des Unterbaues auf der von Romanshorn bis an die Grenze von Steinach und Horn reichenden Bahnstrecke zu gänzlichem Abschlusse 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 theiligten 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-Morschacher 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 Ziegelhose bei Horn reichende Bahnstrecke in zwei Baulosen zur Vergebung an Bauunternehmer öffentlich auszusreiben.

Hinsichtlich des Ansuchens um Ertheilung einer Zwangskonzession, für die Eisenbahnlinie Romanshorn-Konstanz, welches das Thurgauische Seethalkomite unter dem 25. November 1866 an den h. Bundesrath zu Händen 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 Bahnlinie zustehenden Ausschlußrechtes Konferenzialverhandlungen zwischen der h. Regierung des Kantons Thurgau und unserer Verwaltung herbeizuführen.

Diese Verhandlungen, welche unter der Leitung des Lit. 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 Gotthardeisenbahn theilhaftig oder eine Subvention von zirka Frkn. 300,000 an die Herstellung einer Trajektanstalt 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 zusichere. 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, vorausgegangenen 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 Bundesrath, daß sie sich wegen voraussichtlicher Erfolglosigkeit nicht dazu entschließen könne, diese Ausgleichungsvorschläge dem Großen Rathe vorzulegen, daß sie deshalb den angebahnten Sühneveruch als gescheitert betrachte und demgemäß das Begehren stelle, daß wir nunmehr angehalten werden möchten, uns über das Zwangskonzessionsbegehren vernehmen zu lassen. 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-Konstanz sollte verstehen können.

Der h. Bundesrath lud uns in Folge dessen mit Schreiben vom 24./26. April ein, „uns zunächst darüber „auszusprechen, ob wir auf weitere Unterhandlungen auf der Grundlage selbsteigenen Baues und Betriebes der „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 folgeleidend richteten wir unter dem 16. Mai ein einläßliches Memorial an den h. Bundesrath, in welchem wir „die Uebernahme des selbsteigenen 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 Zwangskonzessionsbegehren des Seethalkomite's als unbegründet erscheine. Wir stützten uns dabei auf nachfolgende Hauptsätze, welche wir in dem Memorial weiter ausführten: 1. Kraft der Konzession für die Eisenbahn von Solikon nach Romanshorn liegt dem Kantone 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 erteilen“. 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 Bundeseisenbahngesetzes eingeräumt sind. 3. Es kann nur der Art. 17 des Bundeseisenbahngesetzes 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 erteilen, unhaltbar. 4. Damit der Art. 17 des Bundeseisenbahngesetzes 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 Erstellung“ jener Eisenbahn zu erteilen. 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 unbefangene sein wird, als diejenige der Nordostbahngesellschaft, überlassen. 6. Die zweite Bedingung, daß der Kanton Thurgau sich weigere, die Bewilligung zur Erstellung der Konstanz-Romanshorner Bahn zu erteilen, 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 Eisenbahnlinie Konstanz-Romanshorn sowohl vom Standpunkte des Rechtes als von demjenigen der Würde des Bundes aus unzulässig. — Der h. Bundesrath 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 Konzessions- „gesuch für die fragliche Linie einlangen sollte, ist der Bundesrath ermächtigt, Namens des Bundes demselben im „Sinne der Beschlüsse, welche die Bundesversammlung in Sachen bisher gefaßt hat, die Genehmigung zu erteilen. „Art. 3. . . Art. 4. Für den Fall, daß eine Beseitigung des Hindernisses auf dem Wege der Verständigung „nicht erzielt werden sollte, wird der Bundesrath der Bundesversammlung in ihrer nächsten Sitzung weiteren „Bericht und Antrag vorlegen“. In der diese Anträge begleitenden Botschaft anerkannte der h. Bundesrath 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. Ständerath faßte am 12. Juli folgenden Beschluß: „In das vom Seethal-Komite gestellte Zwangskonzessionsbegehren wird zur Zeit nicht ein- „getreten; dagegen der Bundesrath 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 Bundesrath wird eingeladen, jedenfalls in der nächsten Dezember-Session der Bundes- „versammlung Bericht über den Stand der Sache vorzulegen“. — Die von dem Nationalrath in Sachen nieder- „gesetzte Kommission hinterbrachte mit Bericht vom 18./20. Juli den einmütigen Vorschlag, dem Antrage des Bundesrathes beizupflichten. Als aber der Nationalrath 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 Anstinnen 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 Beschluß: „1. Der Regierungsrath ist eingeladen, auf gestelltes Begehren mit 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 Rathe 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 Weiteren 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 betheiligen. Betreffend die Größe und die Form dieser Betheiligung (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 weiteren 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 Ansuchen 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 beigezogen wurde, selbst ein. Nach längern Verhandlungen, welche einen mehrmaligen Zusammentritt der Konferenz nothwendig machten, wurde am 22. November zwischen dem h. Regierungsrathe des Kantons Thurgau unter Beiziehung des Seethalkomite's einerseits und der Direktion der Nordostbahn anderseits unter allseitigem Vorbehalte 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 Islikon 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 Fiskus, die andere Hälfte das Seethalkomite, beziehungsweise die Eisenbahnunternehmung Romanshorn = Konstanz

„ zu bezahlen. Für diese zweite Hälfte leistet der Fiskus des Kantons Thurgau der Nordostbahngesellschaft „ Gewähr. Art. 3. Wenn die Nordostbahngesellschaft von dem ihr konzessionsgemäß zustehenden Prioritäts- „ rechte für die auf thurgauischem Gebiete befindliche 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 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 erteilt hat, in der Meinung, „ daß die definitive Verbindlichkeit desselben für den Kanton Thurgau durch einen befriedigenden Erfolg der vom „ Bundesrath 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 Influxion je des letzten am Abend in Romanshorn eintreffenden und des ersten am Morgen daselbst abgehenden Bahnzuges auf den Nachtzug der bayerischen Südbahn, während des ganzen Jahres eine Nachtfahrt von Romanshorn nach Lindau und eine Frühfahrt von Lindau nach Romanshorn auszuführen, und andererseits 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 Benützung der Bahntelegraphen für Privatdepeschen bestanden hatten. In Folge dessen ist zwischen dem eidgenössischen Postdepartement einerseits und den sämtlichen schweizerischen Bahnverwaltungen andererseits ein, am 1. Januar l. J. in Kraft getretener, Vertrag abgeschlossen worden, welcher die dießfälligen Beziehungen in umfassendster Weise regelt. Nach dem Inhalte dieses Vertrages 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 Obforgen 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-Tarifs.

Bekanntlich hatte der h. Bundesrath das im Jahre 1865 erlassene Spezial-Reglement über die Benützung 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 Handelspulsvers stattfinden, 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. Bundesrathe unter'm 20. Mai abhin in Kraft gesetzt ward.

Das verfloffene Jahr, das sich durch politische Unsicherheit und daherige allgemeine Vertrauenslosigkeit charakterisirte, war leider nicht dazu angethan, die Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, welche sich der Wirklichkeit des Gotthardbahn=Projectes entgegenstellen. Inzwischen wird das Bedürfniß einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien von Tag zu Tag dringender. Ist einmal neben der Brennerbahn auch noch die Montcenis=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 allmäligen 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 ungünstigern Bedingungen führen muß, als es bisanhin der Fall war. Nur vermittelt einer vom Centrum der Schweiz aus möglichst direkte nach Italien führenden Schienenverbindung kann unser Land hoffen, im Verkehre mit Italien diejenige 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=Projectes herbeizuführen. Wir für unsern Theil werden es an unserer Unterstützung 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=Norschacher Bahn in den Bahnhof Norschach, 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 Abschlusse gelangt, demselben aber gleichwohl ziemlich nahe geführt worden sind.

Die im Jahr 1858 in's Leben getretene Uebereinkunft mit der schweizerischen Centralbahn, das Durchlaufen der Personenzüge zwischen Zürich und Basel ohne Wagenwechsel betreffend, ist im Berichtsjahre dahin modificirt 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 Olten 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: