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): **13 (1865)**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Tit!

Anmit gibt sich die Direktion die Ehre, der Generalversammlung der schweizerischen Nordostbahngesellschaft ihren dreizehnten, das Jahr 1865 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

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

Die im Vorjahre begonnenen Verhandlungen mit den h. Regierungen der Kantone St. Gallen und Thurgau in Betreff der Erwerbung der Konzession für die Fortführung der Nordostbahn von Romanshorn nach Rorschach wurden im Berichtsjahre zu Ende geführt. Die von jenen Kantonen unserer Gesellschaft ertheilten dießfälligen Konzessionen erhielten unter'm 17. resp. 18. November abhin die Genehmigung des Bundes. Von dem Inhalt dieser Konzessionen, welcher in allen wesentlichen Punkten mit den Konzessionsvorschriften für die übrigen Nordostbahnstrecken übereinstimmt, haben wir einzig hervorzuheben, daß mit den Erdarbeiten auf der neuen Linie nach Umfluß von 15 Monaten, vom Datum der Ertheilung der Bundesgenehmigung an gerechnet, zu beginnen ist.

Es ist in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnt worden, daß der s. Z. zwischen dem schweizerischen Postdepartement einer- und den Direktionen der Nordost- und Centralbahn anderseits in Betreff der Einführung von Nachtzügen abgeschlossene Vertrag von Seiten des Verwaltungsrathes der Centralbahn nicht genehmigt worden sei. Seither haben nun zwischen dem Postdepartement und den beiden Bahnverwaltungen neue Verhandlungen stattgefunden, bei welchen wir, getreu der in dieser Frage von Anfang an eingenommenen Haltung, unsere volle Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben haben, zu jeder Kombination Hand zu bieten, welche das vorhandene Bedürfniß in umfassenderer Weise befriedigt und in Folge dessen als eine wirkliche und einem möglichst großen Theile unseres Landes zu statten kommende Verbesserung unserer Kommunikationen erscheint. Eine abschließliche Erledigung der Sache konnte indeß noch immer nicht erzielt werden.

Der s. Z. mit dem eidgenössischen Postdepartement abgeschlossene Vertrag über die Benutzung der Bahntelegraphen für die Beförderung von Privatdepeschen ist im Laufe des Berichtsjahres auch auf die Stationen Müllheim, Wildegg und Erlen ausgedehnt worden.

Von dem h. Bundesrathe ist unter'm 23. September v. J. ein Spezial-Reglement über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten erlassen worden, dessen Inhalt nicht allein die privatrechtliche Stellung der Eisenbahnen vielfach berührt, sondern wegen der auf den Transport

von Munition und Pulver bezüglichen Vorschriften noch ganz besonders dazu angethan ist, die öffentliche Sicherheit ernstlich zu gefährden. Mit Rücksicht hierauf haben wir uns veranlaßt gesehen, in Gemeinschaft mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen bei dem eidgenössischen Militärdepartement gegen einzelne Bestimmungen jenes Reglements Vorstellungen zu erheben, und wir glauben uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß dieselben den damit beabsichtigten Erfolg nicht verfehlen werden.

Wir befreuen uns, hiemit konstatiren zu können, daß das Projekt einer Gotthardbahn seit unserer letzten Berichterstattung seiner Verwirklichung um einen namhaften Schritt näher gerückt ist. Nachdem eine von dem italienischen Bautenminister, Herrn Jacini, aus den ersten technischen und nationalökonomischen Autoritäten, sowie aus den Präsidenten der Handelskammern der wichtigsten Städte und den Direktoren der bedeutendsten Eisenbahnunternehmungen Italien's gebildete Expertenkommission, auf Grund der gewissenhaftesten und einläßlichsten Studien, ihr Verdikt fast einmüthig zu Gunsten der Gotthardbahn abgegeben hatte, hat sich nun auch das Ministerium des Königreichs Italien für diese Linie entschieden und diesen Entscheid bereits dem h. schweizerischen Bundesrathe notifiziren lassen. Das italienische Ministerium hat auch schon unter'm 25. Februar abhin dem Parlamente den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, gemäß welchem die Regierung ermächtigt werden soll, den Bau des Gotthard-Tunnels mit einer Subvention von 38—39 Millionen Franken zu unterstützen. Daneben werden von verschiedenen italienischen Städten und Provinzen weitere 18 Millionen gewärtigt, so daß von Seite Italien's im Ganzen 56—57 Millionen als Subsidien für den Bau der Gotthardbahn in Aussicht gestellt sind. Zwar knüpft Italien an die Gewährung dieser Subsidien die Bedingung, daß das Ausland zu gleichem Zwecke mindestens eine Summe von 35 Millionen beisteure. Bei dem großen merkantilen und politischen Interesse, das auch die nördlich von den schweizerischen Alpen liegenden Länder an dem Zustandekommen der Gotthardbahn haben, ist aber kaum daran zu zweifeln, daß diese Bedingung in naher Zeit ihre Erfüllung gefunden haben werde. In der Schweiz sind von Seiten einzelner Kantone und Eisenbahngesellschaften bereits über 15,000,000 Franken Gotthard-Subsidien votirt und noch stehen von mehreren Kantonen, von denen man mit Recht eine thatkräftige Unterstützung des Unternehmens ebenfalls erwarten kann, d. h. von Bern, Tessin, Zug, Unterwalden und Baselland, dießfällige Schlußnahmen aus. Was die übrigen nordwärts der Alpen liegenden Länder anbetrifft, so hat auf Anregung der Regierung des Großherzogthums Baden, welche von Anfang an dem Projekte ihre warme Theilnahme hat angedeihen lassen, die Regierung des Königreichs Preußen, in voller Erkenntniß der hohen Wichtigkeit, welche die Gotthardbahn für die Entwickelung des deutschen Handels und der deutschen Industrie erlangen wird, in jüngster Zeit die Initiative ergriffen, um unter den zunächst interessirten Staaten eine Verständigung über die der Gotthardbahn zu gewährenden Subsidien herbeizuführen. Diese Verumständungen berechtigen wohl zu der Annahme, daß wir endlich am Vorabend der Ausführung des Riesenwerkes stehen, das, wie kaum ein anderes, ein mächtiger Hebel werden wird für die Förderung des Kulturfortschrittes und der materiellen Wohlfahrt derjenigen Länder, die es näher mit einander zu verbinden bestimmt ist.