

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): **6 (1858)**

PDF erstellt am: **17.09.2024**

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 unterzeichnete Direktion beehrt sich, ihren sechsten das Jahr 1858 umfassenden Geschäftsbericht an= mit der Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn=Gesellschaft vorzulegen.

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

a) Konzessionen.

Wir haben in dieser Abtheilung vor Allem zu erwähnen, daß sowohl die Bahnlinie Brugg=Marau als die Kraft eines in frühern Geschäftsberichten erwähnten Vertrages von der Schweizerischen Centralbahn=Gesellschaft gebaute Bahnstrecke Marau=Wösch nau in Erfüllung der dießfalls gegenüber dem Kanton Aargau eingegangenen Verpflichtungen mit dem 1. Mai 1858 dem Betriebe übergeben werden konnten. Die Regierung von Aargau hatte an die Bewilligung der Eröffnung der Bahnlinie Brugg=Marau einen Vorbehalt geknüpft, der sich auf die mögliche Gefährdung der in der Nähe der Eisenbahn befindlichen mit Stroh bedeckten Häuser durch den Funkenwurf der Lokomotive bezog. Es ist uns gelungen, diesem Vorbehalte gerecht zu werden, ohne daß die Gesellschaft dadurch zu sehr weit gehenden ökonomischen Opfern veranlaßt worden wäre. Bekanntlich ist der Regierung von Aargau seiner Zeit auf ihr Verlangen eine Kaution von Fr. 50,000 in Werthschriften für die Erfüllung sämtlicher durch die Konzession für die Bahnstrecke Marau=Wösch nau der Nordostbahn=Gesellschaft auferlegten Verpflichtungen geleistet worden. Nach der Eröffnung dieser Eisenbahnlinie ist uns die Kaution auf unser Begehren zurückerstattet worden.

In unserm letzten Geschäftsberichte ist bereits mitgetheilt worden, daß und aus welchen Gründen wir es für unsere Pflicht erachtet haben, auf Grundlage der der Nordostbahn=Gesellschaft zugesicherten Ausschlußrechte gegen die Ertheilung einer Konzession für den Bau der sogenannten untern Glattthallinie Einsprache zu erheben. Das Schiedsgericht, welches über diese Einsprache, soweit sie von uns gegenüber dem Kantone Zürich geltend gemacht worden war, zu urtheilen hatte, entschied durch Stichtentscheid des Obmanns zu Ungunsten der Nordostbahn=Gesellschaft. Wenn in's Auge gefaßt wird, daß der Verkehr, welcher einer solchen untern Glattthallinie naturgemäß zufallen würde, nichts weniger als bedeutend wäre und daß, falls ein nach dem natürlichen Gange der Dinge in den Bereich anderer Eisenbahnlinien fallender Verkehr durch das künstliche Mittel der Taxermäßigung auf eine untere Glattthallinie gezogen werden wollte, dieß entweder nicht gelingen würde oder mit den größten Opfern erkaufte werden müßte, so wird wohl die sich immer mehr verbreitende Ansicht, daß eine untere Glattthallinie nicht werde ausgeführt werden oder daß

sie, falls sie auch gebaut würde, der Nordostbahn keinen erheblichen Eintrag werde thun können, kaum als eine unbegründete zu bezeichnen sein. Unter dieser Voraussetzung darf dem erwähnten schiedsgerichtlichen Spruche vom Standpunkte des praktischen Erfolges aus keine allzugroße Tragweite für die Nordostbahn-Gesellschaft beigemessen werden.

Wir hatten auf den Zeitpunkt, mit welchem die Nordost- und die Centralbahn zu unmittelbarem Schienenanschlusse gelangten und in Folge dessen in direkten Personen-, Gepäck- und Waarenverkehr mit einander traten, eine neue Transportordnung aufgestellt und uns dabei mit dem Direktorium der Centralbahn in das erforderliche Einverständniß gesetzt, um die beiderseitigen Transportordnungen in thunlichste Uebereinstimmung zu bringen. Einzelne Vorschriften dieser neuen Transportordnung, wie besonders diejenigen betreffend die Haftpflicht für den Fall der Verspätung, der Beschädigung und des Verlustes beim Waarenverkehre, gaben, obgleich sie schon in der frühern Transportordnung enthalten waren und obschon sie zur Stunde noch in einer Großzahl der an die Schweiz angrenzenden Staaten in unbeanstandeter Gültigkeit sind, zu vielfachen Ausstellungen namentlich des Handelsstandes Veranlassung. Immer bestrebt, Wünschen des Publikums, soweit die uns gegenüber der Gesellschaft obliegenden Pflichten es irgend gestatten, gerecht zu werden, unterwarfen wir die Transportordnung, obgleich sie eben erst erlassen worden war, neuerdings einer Revision. Als wir in dieser Arbeit schon ziemlich weit vorgerückt waren, lud uns die Regierung von Zürich ein, ihr unsere Transportordnung zur Kenntniß zu bringen, damit sie dieselbe „mit den Bestimmungen der Konzessionen vergleichen“ könne. Steht auch den Regierungen nach Mitgabe der im Besitze der Nordostbahn-Gesellschaft befindlichen Konzessionen ein allgemeines Genehmigungsrecht in Betreff der Transportordnung nicht zu, so unterliegt es hinwieder keinem Zweifel, daß dieselben befugt sind, zu untersuchen, ob die Nordostbahn-Gesellschaft in der von ihr aufgestellten Transportordnung innerhalb der konzessionsmäßigen Schranken geblieben sei. Wir übermittelten daher der Regierung von Zürich unsere Transportordnung und knüpften daran die Mittheilung, daß wir schon seit einiger Zeit mit einer neuen Ueberarbeitung derselben beschäftigt seien, nach deren Beendigung wir uns zur Pflicht machen werden, ihr auch die revidirte Transportordnung nachträglich zur Kenntniß zu bringen. Die Revisionsarbeit war eine sehr zeitraubende. Es mußte dabei mit der größten Sorgfalt verfahren werden, damit die neue Transportordnung im Interesse des Publikums und der Unternehmung zu dauerndem Bestande gelangen könne und überdieß hatten wir Schritt für Schritt mit dem Direktorium der Centralbahn die erforderlichen Vereinbarungen zu pflegen, da die beiderseitigen Transportordnungen wieder ebenso sehr aus Rücksichten für das Publikum wie für die Bahnunternehmungen in thunlichsten Einklang gebracht werden sollten und die unsrige überdieß die Grundlage des direkten Verkehrs zwischen der Nordostbahn und der Centralbahn, zwischen der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen über das Gebiet der Nordostbahn, wie denn auch zwischen den beiden letztern Eisenbahnen zu werden bestimmt war. Die Revision ist nun zu Ende geführt. Die neue Transportordnung enthält in verschiedenen sehr wesentlichen Punkten günstigere Vorschriften für das Publikum, als sie gemäß den Bestimmungen der Konzessionen erforderlich wären. Namentlich übernimmt nach derselben die Gesellschaft die Haftbarkeit für allen Schaden, welcher durch Verspätung, Beschädigung oder Verlust von Waarentransporten herbeigeführt werden sollte, mit der einzigen Beschränkung, daß, wenn eine Fr. 1500 per Zentner übersteigende Garantie in Anspruch genommen werden will, die Waaren mit Personenzügen und somit zur Gültigkeitszeit be-

fördert werden müssen, und daß, was die Verspätung anlangt, außerordentliche Verhältnisse, wie z. B. größere Truppentransporte, Volksfeste u. dgl. vorbehalten bleiben. Unter diesen Umständen glauben wir annehmen zu dürfen, daß sich die neue Transportordnung einer günstigen Aufnahme sowol bei den Regierungen, welche dieselbe mit den Vorschriften der Konzessionen zu vergleichen sich veranlaßt sehen, als auch bei dem Verkehr treibenden Publikum zu erfreuen haben werde.

b) Genehmigung des Trace's der Bahn.

Da das Bahnnetz unserer Gesellschaft demnächst in seinem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden kann, so wird dieser Abschnitt nunmehr selbstverständlich aus unsern Geschäftsberichten wegbleiben.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen.

Die definitive Gestaltung der Bahnhöfe in Zürich und Winterthur hat unsere Thätigkeit während des Berichtsjahres in besonderem Maße in Anspruch genommen.

Nachdem die Einführung auch der ehemaligen Zürich-Bodensee-Bahn in den Bahnhof von Zürich am Plage und somit die Beibehaltung des letztern von dem Verwaltungsrathe der Nordostbahn beschlossen und von der Regierung von Zürich genehmigt worden war, stellte sich die Unzulänglichkeit des Bahnhofes am Plage in seinem frühern Umfange, namentlich auch in Betreff seiner Längenverhältnisse immer deutlicher heraus und es wurde daher für uns, sollte nicht der Verkehr auf dem hiesigen Bahnhofe zum Nachtheile der Sicherheit und der Bequemlichkeit des Bahnbetriebes im höchsten Grade gehemmt werden, ein unabweisliches Gebot der Nothwendigkeit, auf beförderliche Verlängerung des Bahnhofes Bedacht zu nehmen. Dieß konnte in keiner andern Weise geschehen als dadurch, daß der Bahnhof gewissermaßen über die Sihl hin und noch jenseits der Sihl auf eine erhebliche Länge erstreckt wurde. Behufs Ausführung dieses Planes mußte die Eisenbahnbrücke über die Sihl in bedeutendem Maße erbreitert und überdieß zum Zwecke der Verbindung des äußeren Bahnhofes mit dem innern eine Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke über die Sihl hergestellt werden. Wir hatten die Pläne für diese Bauten vor ihrer Inangriffnahme der Regierung von Zürich Behufs Einholung der hohheitlichen Genehmigung vorgelegt. Langwierige Unterhandlungen, welche dießfalls nach verschiedenen Richtungen hin zu pflegen waren, mußten die förmliche Erledigung dieser Angelegenheit geraume Zeit verzögern. Sie erfolgte endlich im Berichtsjahre, nachdem wir eine neue sachbezügliche Eingabe an die hiesige Regierung gerichtet und in derselben unter Beilegung eines die zukünftige Gestaltung des äußern Bahnhofes ausweisenden Spezialplanes namentlich auch hervorgehoben hatten, daß die Vermehrung der über die Sihl hinführenden Geleise eine gleiche Vermehrung der die Hardstraße bei der Eisenbahnbrücke überschreitenden Geleise zur nothwendigen Folge habe und daß dieser letztere Umstand hinwieder die Einverleibung der Hardstraße, soweit sie von den Eisenbahngeleisen überschritten wird, in den Bahnhof im Interesse eines ungehemmten Bahnverkehrs, ganz besonders aber in demjenigen der öffentlichen Sicherheit als sehr wünschbar erscheinen lasse. Die Regierung von Zürich beschloß hierauf am 11. September 1858, der Erbreiterung der Schienenbrücke über die Sihl in Bezug auf Umfang und Konstruktion, ferner der Erbauung der Fahrbrücke unterhalb der Eisenbahnbrücke in gleicher Weise und endlich auch den Dispositionen im sogenannten Vorbahnhofe, wie sie in dem der Regierung vorgelegten Spezialplane enthalten seien, unter mehreren nähern

Bestimmungen die Genehmigung zu erteilen. — Nachdem die Ausdehnung des Bahnhofes in Zürich über die Sihl und die Hardstraße nach dem Sihlfelde in solcher Weise die hohheitliche Sanktion erhalten hat, ist unser Bestreben nunmehr darauf hingerichtet, den Bahnhof Zürich nach allen Seiten hin und somit auch gegen die Straße und den Weg, welche zur Zeit noch über denselben hinführen, besthentlich abzuschließen, wogegen wir volle Bereitwilligkeit an den Tag legen, neben dem der Eisenbahnbrücke entlang führenden Fußstege auch die Brücke für gewöhnliche Fuhrwerke über die Sihl dem öffentlichen Verkehre anheimzugeben und ferner die in Folge des Abschlusses des Bahnhofes unterbrochenen Kommunikationen in anderer Weise angemessen wieder herzustellen. Ein auf diesen Grundlagen beruhender Vertrag ist mit der Stadt Zürich für den Fall, daß dieselben nach allen Seiten hin aufrecht erhalten werden können, bereits abgeschlossen worden. Es ist gegründete Aussicht vorhanden, daß auch von der Gemeinde Außer Sihl ein ähnlicher Vertrag endgültig werde eingegangen werden. Was aber einige im untern Kräuel wohnende Privaten anbetrifft, welche allein noch einem Abkommen in der angedeuteten Weise Hindernisse in den Weg zu legen suchen, so ist es augenscheinlich, daß für dieselben die mit einer Veränderung der Hardstraße verbundenen Nachtheile unendlich viel geringer sind, als die Vortheile, welche ihnen daraus erwachsen müßten, falls die Fahrbrücke über die Sihl dem öffentlichen Verkehre anheim gegeben würde. Abgesehen also von den Gründen des Rechtes, welche Einsprachen von dieser Seite her als unstatthaft erscheinen lassen, dürften sich die letzteren auch vom Standpunkte der Billigkeit aus als durchaus unbegründet darstellen.

Die Zunahme des Verkehres auf dem Bahnhofe in Winterthur, welcher ein wahrer Knotenpunkt von Eisenbahnen geworden ist, macht eine Ausdehnung desselben anlässlich seiner definitiven Gestaltung unbedingt erforderlich. Diese Ausdehnung kann, soll anders die Benugung des Bahnhofes eine möglichst bequeme und in Folge dessen der Verkehr auf demselben ein thunlichst ungehemmter werden, nicht im Sinne der Erbreiterung, sondern nur in demjenigen der Verlängerung des Bahnhofes erfolgen, und die letztere darf hinwieder, sollen die obwaltenden Lokalverhältnisse gebührende Würdigung finden, nur in der Richtung gegen Zürich hin und nicht in derjenigen gegen den Bodensee bewerkstelligt werden. Nachdem die Vorlagen, welche wir der Regierung von Zürich betreffend eine solche den gegenwärtigen Bedürfnissen angepasste Verlängerung und die definitive Gestaltung des Bahnhofes Winterthur, sowie in Betreff der damit zusammenhängenden Straßenverhältnisse gemacht, Einsprachen und Eingaben der verschiedensten Art von Seiten des Stadtrathes Winterthur, des Gemeindrathes Tös und anderer mehr oder weniger Beteiligter zur Folge gehabt hatten und nachdem dadurch weitläufige Verhandlungen, welche zahlreiche Stadien durchlaufen mußten, herbeigeführt worden waren, erteilte endlich am 28. August des Berichtsjahres die Regierung von Zürich dem von uns vorgelegten Projekte der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur unter einigen den Verkehr auf den von Bahngleisen durchschnittenen Straßen schützenden Bedingungen die Genehmigung. Ueber die Bedeutung und Tragweite dieser Bedingungen fanden nachträgliche Erörterungen mit der Regierung statt, welche zu einem befriedigenden Ergebnisse führten, und erst noch in der letzten Zeit wurde einem von dem frühern Plane abweichenden Geleisesysteme für den Bahnhof Winterthur, welchem wir auf Grundlage mittlerweile gemachter Erfahrungen im Interesse eines raschern Dienstes den Vorzug geben zu sollen glaubten, die hohheitliche Genehmigung zu Theil. Sind in Folge dessen die ebenso langwierigen als schwierigen Verhandlungen, zu welchen die Einholung der staatlichen Genehmigung für die definitive Gestaltung des Bahnhofes in Winterthur Veranlassung

gegeben haben, als zu einem gedeihlichen Ziele gelangt anzusehen, so kann nun, wenn nicht wider Verhoffen außer unserer Macht liegende Schwierigkeiten hindernd in den Weg treten, zu der Bauausführung geschritten werden, zu welcher wir Schritt für Schritt nach Maaßgabe des Vorrückens der eben geschilderten Verhandlungen die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen uns zur angelegentlichen Pflicht gemacht haben.

Wir haben uns während des Berichtsjahres mit der Anlage des Bahnhofes Turgi zu beschäftigen gehabt. Wir glaubten voraussetzen zu sollen, daß die ganz überwiegende Mehrzahl derjenigen Passagiere, welche nicht in Turgi einfach im Waggon sitzen zu bleiben und durchzufahren haben werden, aus solchen bestehen dürfte, welche von der Turgi-Waldshut-Linie auf die Turgi-Aarau-Linie oder von der letztern auf die erstere übergehen, und wir beschloßen daher, dieser Eigenthümlichkeit des in Turgi zu gewärtigenden Personenverkehrs Rechnung tragend, das Verwaltungsgebäude zwischen die Hauptgeleise der beiden erwähnten Linien zu stellen. In Folge dieser Einrichtung wird jene große Mehrheit der Passagiere, ohne Geleise überschreiten zu müssen, durch die Wartsäle des Verwaltungsgebäudes hindurch von einem Zuge in den andern gelangen können, und nur die weit weniger zahlreichen Reisenden, welche in Turgi auf die Bahn kommen oder sie dort verlassen, werden ihren Weg über die Geleise zu nehmen haben. Die Regierung von Aargau hat dem gemäß der eben besprochenen Hauptdisposition ausgearbeiteten Situationspläne des Bahnhofes Turgi unter Bedingungen, denen zu entsprechen wir keinen Anstand nehmen konnten, die Genehmigung erteilt.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge.

Die Kreuzung der Landstraße bei Klingnau durch die Eisenbahn hat zu längern Verhandlungen mit der Regierung von Aargau Veranlassung gegeben, als wir sie in unserm letzten Geschäftsbericht glaubten in Aussicht nehmen zu sollen. Es ist nunmehr auch für diesen letzten Straßenübergang der Nordostbahn, für welchen die hochheitliche Genehmigung noch ausstand, dieselbe, wenn auch nicht ohne ein ziemlich bedeutendes Opfer von Seite unserer Gesellschaft, ausgewirkt worden.

Obgleich die Regierung von Aargau den Plan zu der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Koblenz schon im Frühjahr des Berichtsjahres abschließlich und ohne dabei eine auf die dort befindliche Fähre bezügliche Bedingung aufzustellen, genehmigt hatte, glaubte sie gleichwol in einer Zuschrift vom 8. Oktober 1858 unter Berufung auf die dem Betriebe der Fähre in Folge des Baues der Eisenbahnbrücke drohende Gefahr die auf Kosten der Nordostbahngesellschaft zu bewerkstelligende Verlegung der Fähre an eine unterhalb der Brücke befindliche Stelle bei uns in Anregung bringen und uns um Einreichung dießfälliger Vorschläge angehen zu sollen. Nach Empfang dieses Schreibens beschloßen wir, vorerst von dem Inhalte desselben der Badischen Eisenbahnverwaltung Kenntniß zu geben. Wir hielten uns zu dieser Mitteilung im Hinblick auf den Umstand, daß die Eisenbahnbrücke auf gemeinschaftliche Kosten der Badischen Eisenbahnverwaltung und der Nordostbahn-Gesellschaft gebaut wird, für verpflichtet. Im Anfang dieses Jahres wurde uns die Erwiederung zu Theil, daß die Großherzogliche Staatsregierung eine Verlegung der Fähre auf Grundlage eines Gutachtens der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues für unnöthig halte und daß sie daher zu derselben ihre Einwilligung nicht erteilen werde. Bei so bewandten Umständen glaubten wir an die Regierung von Aargau das Gesuch richten zu sollen, sie wolle, da eine

Verlegung der Fähre nur mit Beistimmung beider Uferstaaten bewerkstelligt werden könne, das Großherzogthum aber dieselbe geschehen zu lassen sich weigere, ihre Anregung auf sich beruhen zu lassen. Wir ließen dabei den Umstand nicht unerwähnt, daß die Erbauung der Eisenbahnbrücke unterhalb der Fähre von der Regierung von Aargau genehmigt worden sei, ohne daß damit irgend ein Vorbehalt in Betreff der Fähre verbunden worden wäre und daß die nachträgliche Aufstellung einer solchen Bedingung nicht bloß als verspätet, sondern auch abgesehen hievon im Hinblick auf Bedingungen sehr oneroser Natur, welche an die Guttheißung des Brückenplanes geknüpft worden waren, sowie in Betracht der ganz außerordentlichen, Frk. 400,000 per Kilometer übersteigenden Baukosten der Eisenbahnlinie Turgi — Mitte Rhein als besonders drückend für die Nordostbahngesellschaft angesehen werden müßte. Wir sind bis zur Stunde ohne Rückantwort auf diese Eingabe geblieben, hoffen aber einer befriedigenden Erledigung derselben entgegenzusehen zu dürfen.

e) Sonstige Beziehungen zu dem Bunde und zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht.

1. Die Beziehungen zu dem Bunde anlangend, haben wir vorerst der Klage zu erwähnen, welche die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bei dem Bundesrathe gegen die Nordostbahn-Gesellschaft in Betreff der Anschlußverhältnisse erhoben hat und deren Schlußbegehren dahin ging, „es wolle der Bundesrath auf die ihm geeignet erscheinende Weise seine hohe und wirksame Verwendung dahin eintreten lassen, daß die Nordostbahngesellschaft 1) einen durchgehenden Güterverkehr zwischen allen Punkten der beiden Bahnen gestatte, ohne daran Bedingungen zu knüpfen, welche der in Art. 13 des Eisenbahngesetzes erwähnten ungleichen Haltung der Tarifsätze zu Ungunsten einmündender Bahnen gleichkommen; 2) ebenso zur Einführung direkter Personen- und Gepäckseine zwischen allen eröffneten und noch zu eröffnenden Stationen beider Bahnen, für welche ein solcher Verkehr irgend nothwendig oder wünschbar erscheint, Hand biete.“ Wir haben in dem letztjährigen Geschäftsberichte der Grundanschauung, welche wir in materieller Beziehung in Betreff der Anschlußverhältnisse zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn hegen, unverholenen Ausdruck verliehen. Wir haben den gegenseitigen internen Verkehr anlangend uns bereit erklärt, zu jeder weiteren Entwicklung desselben ohne alle Einschränkung Hand zu bieten, während wir hinwieder bezüglich des deutsch-schweizerischen Verkehrs nicht glaubten es unterstützen zu sollen, daß sich derselbe auf der Strecke zwischen dem Bodensee und Winterthur statt über die kürzere und ebenere Linie durch den Thurgau, über die längere und steilere St. Gallerlinie bewege und daß somit unserer von Romanshorn nach Winterthur führenden Bahnlinie eine durch die örtlichen Verhältnisse nicht unterstützte, sondern im Widerspruche mit denselben stehende und darum unnatürliche Konkurrenz gemacht werde. An dieser Grundanschauung hielten wir auch nach Anhebung jener Klage der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen bei den Conferentialverhandlungen, welche wir noch mit der letztern zu pflegen im Falle waren, fest, da bei diesen Verhandlungen selbstverständlich lediglich der Standpunkt des Vertrages, somit der beiderseitigen freien Willensentschließung eingenommen wurde. Soweit uns dann aber die Beantwortung der dem Bundesrathe eingereichten, auf ein maaßgebendes Einschreiten der Bundesgewalt gegen die Nordostbahn-Gesellschaft gerichteten Klage oblag, mußten wir uns vor Allem dazu verpflichtet halten, die

Kompetenz des Bundes in dieser Angelegenheit einer genauern Prüfung zu unterstellen, nicht außer Acht lassend, daß in einem Bundesstaate, welcher die Erbauung der Eisenbahnen ohne irgend welche finanzielle Beihülfe von seiner Seite der Privatthätigkeit anheim giebt, die Eisenbahngesellschaften mit besonderer Sorgfalt darüber zu wachen berufen sind, daß die Bundesgewalt innerhalb derjenigen Schranken bleibe, die ihr in der Gesetzgebung, auf Grundlage welcher sich Privatgesellschaften zum Baue der Eisenbahnen haben finden lassen, gezogen sind. Diese in gewissenhaftester Weise vorgenommene Untersuchung der Bundesgesetzgebung betreffend das Eisenbahnwesen rief in uns die Ueberzeugung hervor, daß der Bundesgewalt die Kompetenz zu einem maaßgebenden Einschreiten gegen die Eisenbahn-Gesellschaften, wie es in dem Klagbegehren der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nachgesucht wurde, nicht zustehet. Wir betrachteten es als unsere Aufgabe, diese Rechtsanschauung in unserer Beantwortung der Klage einläßlich zu entwickeln und zu begründen. Es scheint uns dies nicht gänzlich mißlungen zu sein; denn der Bundesrath theilte uns unter dem 3. Juni 1858 mit, „er sehe sich nach einläßlicher Prüfung und Würdigung der für und gegen die Klage vorgebrachten „Gründe nicht veranlaßt, von sich aus in dieser Sache maaßgebend einzuschreiten“. An diese Anzeige knüpfte er dann aber die weitere Mittheilung, „daß er mit einem daherigen Gesetzesvorschlage an die Bundesversammlung gelangen werde“. Die Verhandlungen, welche in Folge dieser Vorlage des Bundesrathes im Schooße der Bundesversammlung statt fanden, waren öffentlich und dürfen darum als bekannt vorausgesetzt werden. Die Bundesversammlung beschloß am 30. Juli, „in Erwägung, daß das bestehende Eisenbahngesetz „allen gerechten Anforderungen entspreche und dem Bundesrath die nöthige Kompetenz einräume, um Anstände, wie solche sich erhoben haben, im Interesse des allgemeinen Verkehrs, des öffentlichen Dienstes, „sowie des zweckmäßigsten Bahnbetriebes zu erledigen, in den vom Bundesrath eingebrachten Gesetzesvorschlag „nicht einzutreten.“ Der Bundesrath hinwieder faßte, der von der Bundesversammlung an ihn gerichteten Aufforderung entsprechend, schon am 11. August den Beschluß, „es seien die Eisenbahnunternehmungen verpflichtet, sich wechselseitig den Anschluß in der Weise zu gestatten, daß, so weit solches im Interesse eines „zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheine, durchgehende Wagen für den Güterverkehr, wobei die „Wagen der fahrenden Postbüreau inbegriffen sein sollen, und direkte Personen-, Gepäck- und Waarenexpeditionsscheine zugelassen werden; es haben ferner die Bahnunternehmungen bei der Feststellung der „Fahrtenpläne darauf zu achten, daß in dem Verkehre von Bahngebiet zu Bahngebiet möglichste Uebereinstimmung herrsche; es habe endlich, falls die Bahnunternehmungen sich über die zur Durchführung „dieser Grundsätze nothwendigen nähern Bestimmungen nicht verständigen können, der Bundesrath, falls „die Anstände nicht rein civilrechtlicher Natur seien, zu entscheiden.“ Dieser Beschluß wurde uns von dem Bundesrath vermittelt besonderer Zuschrift zur Kenntniß gebracht. Da der Wortlaut des Beschlusses die Möglichkeit nicht ausschließt, daß die in denselben niedergelegten Grundsätze eine Anwendung finden, welche als eine Verletzung der erworbenen Rechte der Eisenbahngesellschaften anzusehen wäre und den letztern zum Schaden gereichen würde, so glaubten wir, die Notifikation des Beschlusses nicht stillschweigend hinnehmen zu dürfen. Auf der andern Seite schien uns aber auch damals eine geeignete Veranlassung, in Sachen einläßlichere Erörterungen eintreten zu lassen und abschließliche Entscheidungen hervorzurufen, nicht obzuwarten. Unter diesen Umständen beantworteten wir die Notifikation des Bundesrathes am 26. August dahin, „wir „unterlassen es, zur Zeit auf den Inhalt des fraglichen Beschlusses einzutreten, und beschränken uns lediglich

„darauf, die Geneigtheit auszusprechen, fortwährend zu allen Erleichterungen des Verkehrs, welche billiger „Weise von uns erwartet werden können, Hand zu bieten, an diese Erklärung aber für den Fall, daß wider „Erwarten Kraft des erwähnten Beschlusses in die wohlervorbenen Rechte der Nordostbahn-Gesellschaft eingegriffen werden wollte und der Letztern dadurch Schaden zugefügt würde, den Vorbehalt der Geltendmachung der uns zustehenden Rechtsmittel zu knüpfen.“ Seither haben keine weiteren Berührungen zwischen dem Bundesrathe und uns in dieser Angelegenheit stattgefunden.

Bei Genehmigung der Konzessionen für die Nordostbahn wie für alle übrigen Eisenbahnen wurde von der Bundesversammlung dem Bundesrathe das Recht vorbehalten, für den regelmäßigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen solle, zu erheben, in der Meinung jedoch, daß der Bundesrath von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen dürfe, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 % nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen abwerfe. „Um nun ermitteln zu können, inwiefern der Bund in der Lage sein müßte, sei es bezüglich eines „früheren oder des Jahres 1858 von obiger Bestimmung in diesem oder einem anderen Umfange Gebrauch zu machen“, richtete der Bundesrath die Einladung an uns, „über unsere bisherigen Betriebsrechnungen einläßliche „Mittheilungen und insbesondere auch die Schlußrechnung für das Jahr 1858 ihm zugehen zu lassen.“ Wir entsprachen dieser Einladung, indem wir dem Bundesrathe ausführliche Nachweisung darüber gaben, wie von 1853 an, dem Jahre, in welchem die Nordostbahngesellschaft gegründet wurde, bis und mit 1856 statutengemäß ein fester Jahreszins des Aktienkapitales zu 4 %, welcher auf die Baurechnung genommen ward, bezahlt wurde, wie dann im Jahre 1857 zwar eine Statutenabänderung stattfand, Kraft welcher in Zukunft eine Dividende bezahlt werden sollte, welche durch Zusammenrechnung theils des Reinertrages der im Betriebe befindlichen Bahnabtheilungen unter Abzug der statutengemäß dem Reservefonde einzuverleibenden Quote desselben, theils des der Baurechnung zur Last zu schreibenden zu 4 % zu berechnenden Zinses von denjenigen Summen, welche auf die im Baue begriffenen Linien verwendet worden, ausgemittelt wird und wie in Folge dieser Statutenabänderung für 1857 eine Dividende von 4½ % habe ausbezahlt werden können, wie aber, wenn die Zulässigkeit des Bezuges einer Konzessionsgebühr Seitens des Bundes in Frage stehe, von der den Aktionären ausbezahlten Summe von Frkn. 1,289,227. 63. die darin enthaltene Nettoeinnahme der Dampfboote, auf welche das fragliche Bundesgesetz keine Anwendung finde, und die dem Baukonto zur Last zu schreibenden Zinsen des auf Linien, welche 1857 noch im Baue begriffen waren, verwendeten Kapitales, somit ein Gesamtbetrag von Fr. 217,472. 18. in Abzug komme, in Folge wessen sich dann nur noch eine Dividende von 3,73 % herausstelle, und wie endlich die den Aktionären für das Jahr 1858 ausbezahlte Dividende bloß 3½ % betragen habe. Diese Zahlen scheinen, wie es übrigens nicht wohl anders sein konnte, in dem Bundesrathe die Ueberzeugung hervorgerufen zu haben, daß ihm weder für das Jahr 1858 noch für frühere Jahre das Recht zustehe, eine Konzessionsgebühr von der Nordostbahn-Gesellschaft zu beziehen. Wenigstens ist keinerlei weiteres Ansuchen in Sachen an uns gerichtet worden.

Einen nicht unwichtigen Gegenstand der Verhandlungen mit dem Eidgenössischen Postdepartemente bildete die Frage der unentgeltlichen Beförderung der Postbeamten auf der Eisenbahn. Während die

Eisenbahnverwaltungen durch das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen nur zur unentgeltlichen Beförderung des zu einem Posttransporte gehörenden Kondukteurs und der zur Bedienung allfälliger fahrender Postbüreau bestimmten Postangestellten verpflichtet sind, wurde von Seiten des Eidgenössischen Postdepartements das Begehren gestellt, daß außer den bezeichneten Angestellten auch noch sämtliche Beamte der Postverwaltung, welche „zum Zwecke der Instruktion, der Inspektion und Ueberwachung „des Postdienstes die Fahrten in den Bahn-Packwagen oder in den Bahnpostbüreau zeitweise mitzumachen „berufen sind oder speziell damit beauftragt werden, von Entrichtung jeglicher Eisenbahnfahrtaxe befreit „sein sollen.“ Die Bewilligung von Freifahrten in der Ausdehnung, wie sie von dem Postdepartement in Ueberschreitung der durch das angerufene Bundesgesetz gezogenen Schranken beansprucht worden ist, würde faktisch so ziemlich der unentgeltlichen Beförderung des gesammten Postpersonals gleichkommen, wobei überdieß noch Mißbräuche in Aussicht genommen werden müßten. Wir glaubten daher die Freifahrten für die Postbeamten nicht in der Allgemeinheit, in welcher sie verlangt wurden, einräumen zu dürfen. Dagegen haben wir, um auch bei diesem Anlasse unsererseits dem Eidgenössischen Postdepartement gegenüber das möglichste Entgegenkommen zu bethätigen, zu der unentgeltlichen Beförderung der in dem Bundesgesetze namhaft gemachten Postangestellten hinzu nicht allein den sämtlichen Oberbeamten der Eidgenössischen General-Direktion sowie den Kreis-Postdirektoren und Train-Inspektoren, deren Kreise durch die Linien der Nordostbahn berührt werden, persönliche Freikarten zu unbeschränkter Benützung der Bahn zugestellt, sondern uns daneben noch bereit erklärt, auch den zur Kontrollirung der Bahnposten abgeordneten Beamten, welche keine persönliche Freikarte besitzen, die unentgeltliche Fahrt in den Bahnpostwagen unter der Bedingung zu gestatten, daß jeweilen ein je für den einzelnen Fall von der Kreispostdirektion ausgestellter Ausweis über den dießfälligen Dienstauftrag vorgewiesen werde. Es ist uns nun zwar seither eine weitere Kundgebung von Seiten des Eidgenössischen Postdepartements nicht zu Theil geworden. Da aber die gemachten Einräumungen weit über unsere gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehen und der Postverwaltung, wie unbedenklich behauptet werden darf, Alles gewähren, was billigerweise verlangt werden kann, so sind wir wohl zu der Erwartung berechtigt, daß das Departement sich dabei beruhigen werde.

Die Anregung, welche wir, wie in unserm leßjährigen Geschäftsberichte gemeldet wurde, bei dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement betreffend Revision des Zollgesetzes, soweit es sich auf den Durchgangszoll bezieht, zu machen uns veranlaßt sahen, hat wenigstens theilweisen Erfolg gehabt. Das Departement und der Bundesrath stimmten der von uns entwickelten Ansicht bei, daß die in dem Zollgesetze enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Erhebung des Transitzolles nicht etwa bloß die einheimischen Eisenbahnunternehmungen zu Gunsten der ausländischen beeinträchtigen, sondern daß sie vor allem auch der Eidgenossenschaft fiskalischen und volkwirtschaftlichen Schaden bringen. Wenn nun aber das Departement und der Bundesrath in ihren Anträgen und die Bundesversammlung in ihrem Beschlusse diesen Uebelständen bloß in Betreff des vom Centner und nicht auch bezüglich des vom Stücke, vom Werthe und von der Zugthierlast erhobenen Transitzolles Abhülfe verschafften, während sie doch in letzterer Beziehung nicht weniger nachtheilig wirken als in ersterer, so hat der Ständerath, das hierin liegende Mißverhältniß nicht außer Acht lassend, dem Bundesrathe aufgetragen, beförderlich sachbezügliche weitere Untersuchungen anzustellen und über das Ergebniß derselben der Bundesversammlung Bericht zu erstatten. — Immer bestrebt,

unserer Eisenbahn einen möglichst erheblichen Transitverkehr zuzuwenden, und von der Ansicht geleitet, daß Anregungen zu diesem Behufe dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement um so willkommener sein müssen, als in diesem Gebiete die Interessen der Bundeskasse und der Schweizerischen Eisenbahngesellschaften in völligem Einklange stehen, richteten wir an das erwähnte Departement das Gesuch, es wolle die Verfügung treffen, daß, wenn Waarenladungen, welche ganze Waggons füllen, auf den Schweizerischen Eisenbahnen von einer zur Transitabfertigung ermächtigten Zollstätte nach der andern durch die Schweiz transitiren, die Verbleiung an den betreffenden Waggons in ihrer Gesamtheit und nicht an den einzelnen, in denselben enthaltenen Collis vorgenommen werden solle. Es schien uns wünschbar, daß die Schweizerischen Eisenbahnlinien den in Betreff des Transites mit ihnen konkurrierenden ausländischen Linien auch in dieser Beziehung gleichgestellt werden. Das Departement hat unserer Anregung durch Aufstellung eines einschlägigen Regulatives in anerkannter Weise Rechnung getragen. — Ein Mittel, den Transit den Schweizerischen Eisenbahnlinien zuzuwenden, ist namentlich auch darin zu finden, daß Räumlichkeiten vorhanden seien, in welchen die transitirenden Güter abgelagert werden können, bis der Empfänger, dem solche Räumlichkeiten vielleicht nicht zur Verfügung stehen, ihrer bedarf, daß die Fristen, während welcher Waaren als Durchgangsgüter angesehen werden, die sogenannten Transitfristen möglichst erstreckt und daß endlich die Gebühren für die Ablagerung der Transitgüter thunlichst ermäßigt werden. Auch in dieser Richtung haben wir uns, was die Nordostbahn anbetrifft, mit dem Eidgenössischen Handels- und Zolldepartement ins Vernehmen gesetzt und es wird bei geeignetem beiderseitigem Entgegenkommen, das, da auch hier wieder die Interessen der Bundeskasse und unserer Gesellschaft Hand in Hand gehen, in sichere Aussicht zu nehmen sein dürfte, eine Verständigung wohl nicht ausbleiben. — Gegen den Schluß des Berichtsjahres theilte das Eidgenössische Handels- und Zolldepartement den sämtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften mit, daß „mit denjenigen Staaten, deren Eisenbahnen nach der Schweiz ausmünden,“ Unterhandlungen gepflogen werden sollen, welche gewisse gegenseitig einzuführende Erleichterungen in der Zollbehandlung bei dem internationalen Güterverkehre zum Zwecke haben. Im Verfolge stellte sich heraus, daß diese Erleichterungen namentlich darin bestehen sollen, daß die Waaren bei ihrer Ankunft an der Grenze nicht zollamtlich behandelt werden müssen, sondern unter gewissen schützenden Bestimmungen entweder nach einer anderen Ausgangsstation oder nach einer Station im Innern, bei welcher sich eine Zollstätte befindet, abgefertigt werden können, wobei es die Meinung hat, daß für die Reiseeffekten ein analoges Verfahren in Anwendung gebracht würde. Das Departement lud mit Rücksicht darauf, daß „die Ausdehnung der fraglichen Zollerleichterungen davon abhängig werde, ob und inwiefern die Schweizerischen Eisenbahngesellschaften sich bei der Sache ebenfalls beteiligen wollen,“ die sämtlichen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften zu einer Conferenz behufs Behandlung dieser Angelegenheit ein. Nachdem die Conferenz zu zwei verschiedenen Malen zusammengetreten war und schließlich bestimmte sachbezügliche Erklärungen Seitens der verschiedenen Eisenbahngesellschaften verlangt wurden, glaubten wir uns, im Wesentlichen in Uebereinstimmung mit der Anschauungsweise der sämtlichen in der Conferenz vertretenen Gesellschaften, folgender Maaßen auszusprechen zu sollen: „Die Direktion der Nordostbahn hält die Ansicht fest, daß, da Leistungen der Eisenbahngesellschaften zum Zwecke der Erleichterung des Zollbezuges beim internationalen Eisenbahnverkehre in Frage kommen, eine

„Regulirung der dießfälligen Verhältnisse nur auf dem Wege des Vertrages Statt finden kann. Die Di-
„rektion der Nordostbahn erklärt sich zum Abschlusse eines derartigen Vertrages unter folgenden Bedingun-
„gen bereit: Sie gestattet die Gratisbeförderung der Zollwächter auf der Hin- und der Rückreise gegen
„jedemalige Vorweisung einer von der zuständigen Zollbehörde ausgestellten Legitimationskarte; sie ist auch
„zur unentgeltlichen Einräumung eines Nachlagers für diese Zollbediensteten auf ihren Stationen geneigt,
„sofern auf den letztern eine zu diesem Zwecke geeignete Räumlichkeit vorhanden ist. Sie erklärt sich
„im Fernern geneigt, die Zollbehandlung auf denjenigen im Innern der Schweiz befindlichen Stationen
„Statt finden zu lassen, welche in Folge beiderseitigen Einverständnisses hiezu werden bezeichnet werden,
„immerhin übrigens in der Meinung, daß 1) deshalb der Nordostbahngesellschaft keinerlei Neubauten ange-
„sungen werden sollen; 2) daß, falls die Anweisung eines Büreaulokals für die Zollverwaltung verlangt
„würde, hiefür eine angemessene Entschädigung zu verabreichen wäre; 3) daß die der zollamtlichen Behand-
„lung unterliegenden Waaren in denselben Räumen, beziehungsweise auf denselben Plätzen abgelagert werden
„könnten, wo die Waaren gleicher Art, welche nicht zu verzollen sind, niedergelegt werden; 4) daß von
„den zollamtlich zu behandelnden Gütern, gerade wie von den andern, die in der Transportordnung festge-
„setzte Lagergebühr zu Gunsten der Bahnverwaltung erhoben würde, falls sie länger als 24 Stunden, von
„dem Zeitpunkte ihrer Ankunft an gerechnet, auf der betreffenden Station liegen bleiben sollten. Indem
„die Direktion der Nordostbahn ihre Geneigtheit, einen Vertrag auf den eben erwähnten Grundlagen abzu-
„schließen, ausspricht, geht sie im Uebrigen von der Voraussetzung aus, das Eidgenössische Handels- und
„Zolldepartement werde ihr in demselben die erforderlichen Garantien dafür zusichern, daß die beabsichtigten
„Erleichterungen des Zollbezuges gleich sehr auf den Verkehrslinien, welche einen theilweisen Transport zu
„Wasser nothwendig machen, wie auf denjenigen, bei welchen die Eisenbahnlinien unmittelbar an einander
„anschließen, soweit wenigstens die Natur des Wassertransportes es irgendwie gestattet, Anwendung finden werden.“

Nicht ohne ein gewisses allgemeineres Interesse ist eine Correspondenz, welche wir im Berichtsjahre in
Betreff des Transportes von Schießpulver auf unserer Bahn mit den betreffenden Eidgenössischen
Amtsstellen gepflogen haben. Der Eidgenössische Verwalter des Kriegsmateriales zeigte uns an, daß er beauf-
tragt sei, Exerzierpatronen für den Truppenzusammenzug in Luziensteig durch die Eisenbahn zu versenden,
und erkundigte sich, „ob wir für den Transport dieser Munition weitere Vorsichtsmaßregeln für nöthig
„erachten“. Wir glaubten diese Anfrage in ihrer grundsätzlichen Tragweite ins Auge fassen und auch bei
diesem Anlasse vor Allem aus den Rücksichten der öffentlichen Sicherheit beim Bahnbetriebe das größte Ge-
wicht beilegen zu sollen. Ist zwar durch unsere Transportordnung die Beförderung von Schießpulver auf
der Bahn ausgeschlossen, so kann dieser Ausschluß selbstverständlich nur unter Vorbehalt der dießfälligen
gesetzlichen Bestimmungen Gültigkeit haben. Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen
schreibt nun aber vor, es sei jede Eisenbahnverwaltung verpflichtet, Militär, welches im Eidgenössischen Dienste
steht, sowie Kriegsmaterial der Eidgenossenschaft auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte
der niedrigsten bestehenden Tare durch die ordentlichen und, wenn es sich um größere Truppenkorps handle,
nöthigenfalls auch durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern; dabei habe jedoch die Eidgenossenschaft die
Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuer-
werk veranlaßt werden, zu tragen und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der lehterwähnten

Gegenstände ohne Verschuldung der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte. Angesichts dieser Vorschrift des Bundesgesetzes schien uns unsere Aufgabe darin zu bestehen, auf der einen Seite derselben die gebührende Nachsicht zu Theil werden zu lassen, auf der andern Seite aber auch denjenigen Anforderungen gerecht zu werden, welche das auf der Bahn reisende Publikum im Interesse seiner Sicherheit an uns zu stellen befugt ist. Wir erklärten uns also dahin, daß wir Pulver und Kriegsfeuerwerk mit Truppenkorps, falls die zuständige Militärstelle es verlange, abgesehen aber hievon nur mit Extrazügen, welche ausschließlich für diese Transporte bestimmt seien, und nicht mit unsern gewöhnlichen Personen- und Güterzügen befördern werden und daß wir für allen aus solchen Transporten der Bahngesellschaft erwachsenden Schaden im Sinne des Gesetzes vollen Ersatz beanspruchen müssen. Spätere, in mehr indirekter Weise an uns gelangte sachbezügliche Anregungen erledigten wir jeweilen durch Wiederholung der eben mitgetheilten Erklärung.

2. Die Beziehungen zu den Kantonen, durch welche die Nordostbahn sich zieht, gestatten uns, da die belangreichern Mittheilungen aus diesem Gebiete in andern Abtheilungen Platz zu finden hatten, eine sehr kurze und nur noch ergänzende Berichterstattung.

Im Anschlusse an Petitionen, welche aus dem Aargauischen Seethale und Freiamte an den Großen Rath von Aargau für Herstellung verbesserter Kommunikationen des Seethales mit der Station Rappersweil und des Freiamtes mit der Station Wildegg gelangten, glaubten wir, da die Verbesserung der Verbindungsstraßen mit den Stationen immer eine Vermehrung der Bahnfrequenz nach sich zieht, das gleiche Gesuch auch unsererseits an die oberste Landesbehörde des Kantons Aargau richten zu sollen. Wir beriefen uns in unserer Eingabe mit auf den Umstand, daß die Nordostbahn-Gesellschaft für die Bewilligung zu dem Baue der Eisenbahn über Rappersweil statt über Lenzburg eine Baarzahlung von Fr. 700,000 leisten mußte, während doch das Tracé über Rappersweil den Interessen des gesammten Kantons Aargau und der Schweiz viel besser entsprach, daß unter diesen Umständen jene Geldleistung doch wohl nur die Bedeutung haben konnte, daß vermittelt derselben den Lokalinteressen, welche bei jener Tracéentscheidung allgemeinen Landesinteressen hintangesezt werden mußten, bestthunlicher Ersatz verschafft werden solle und daß, nachdem Lenzburg eine solche Entschädigung durch Verbesserung der Straße nach Wildegg zu Theil geworden, dem Seethale und Freiamte ein Anrecht auf gleiche Berücksichtigung nicht abzuspochen sein dürfte. Unsere Bittschrift scheint beim Großen Rathe von Aargau vorläufig eine nicht ungünstige Aufnahme gefunden zu haben.

Die Vereinbarung, welche früher mit der Regierung von Aargau betreffend den Bezug des Dhm-geldes auf der Station Brugg getroffen worden ist, wurde auf die Stationen Wildegg und Aarau ausgedehnt und, um einem von der Regierung von Aargau geäußerten Wunsche zu entsprechen, dem von der letztern mit der Centralbahn-Gesellschaft abgeschlossenen den gleichen Gegenstand betreffenden Vertrage angepaßt.

Wir waren wiederholt im Falle, uns an die Regierung von Thurgau zu wenden und sie anzufragen, die erforderlichen Maßregeln zu ergreifen, damit die Wuhrungen an der Thur in der Nähe der Eisenbahnbrücke rechtzeitig und zweckmäßig ausgeführt, beziehungsweise ergänzt werden.

Im Berichtsjahre ist ein Vertrag mit der Regierung von Thurgau über den Transport des von ihr aus den Württembergischen und Bayerischen Salinen zu beziehenden Salzes von den Hafenplätzen

Ludwigshafen und Lindau nach Gottlieben und Romanshorn und von letzterem Orte nach verschiedenen Thurgauischen Eisenbahnstationen, sowie über die Lagerung der Salzvorräthe in Romanshorn und auf den Zwischenstationen abgeschlossen worden. Der Vertrag bringt Thurgau den Vortheil einer Frachtermäßigung, während er hinwieder der Nordostbahn Transporte zuführt, die ihr bisanhin entgangen sind.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Es liegt uns in diesem Abschnitte vorerst ob, über die weitere Vollziehung des Vertrages, welcher am 26. August 1857 zwischen der Großherzoglich Badischen Eisenbahnverwaltung und der Nordostbahn-Gesellschaft betreffend Herstellung der Verbindungsbahn zwischen der Nordostbahn und der Badischen Staatsbahn von Turgi bis Waldshut abgeschlossen worden ist, Bericht zu erstatten. Wir haben schon in unserm letztjährigen Geschäftsberichte zur Kenntniß bringen können, daß wir den Vertrag sowohl dem Bundesrathe als der Regierung von Aargau vorgelegt haben, daß uns von Seite des Bundesrathes die Erwiderung, „er habe, da fraglicher Vertrag nichts den Interessen der Eidgenossenschaft Zuwiderlaufendes enthalte, gegen die Ausführung desselben nichts einzuwenden und er beschränke sich somit darauf, „von dem Vertrage Vormerkung zu nehmen,“ und hinwieder von Seite der Regierung von Aargau die Rückantwort, sie habe „auch von dem Standpunkte der kantonalen Interessen aus gegen den Vertrag nichts einzuwenden“, zu Theil ward, und daß dann auf Grundlage dieser Erklärungen die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu dem Vertrage statt gefunden habe. War der Vertrag in Folge dessen in jeder Beziehung rechtsbeständig geworden, so mußte es uns nicht wenig befremden, von dem Bundesrathe die Mittheilung zu erhalten, daß der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen und das Gründungskomite für die untere Glattthalbahn in Bülach mit dem Gesuche an ihn gelangt seien, er wolle jenem Vertrage die Ratifikation verweigern, weil derselbe eine Bestimmung enthalte, nach welcher andere Linien von der direkten Verbindung mit Baden ausgeschlossen seien. Vom Bundesrathe um unsere Vernehmlassung in Sachen angegangen, glaubten wir uns über die Unrichtigkeit der erhobenen Einwendung nicht verbreiten, sondern ausschließlich nachweisen zu sollen, daß ein Eintreten auf das Gesuch schon mit Rücksicht darauf, daß diese Angelegenheit zu gänzlicher Erledigung gediehen sei, als durchaus unstatthaft erscheine. Die Erwiderung des Bundesrathes an die Reklamanten ging dahin, „der fragliche Vertrag sei ihm seiner Zeit vorgelegt worden und er habe nach Prüfung desselben ohne Ratifikationsformlichkeiten einfach erklärt, daß er gegen die Ausführung der Uebereinkunft keine Einwendung zu machen habe, „da sie nichts den Interessen der Eidgenossenschaft Zuwiderlaufendes enthalte; bei dieser Sachlage könne er „daher nicht einem Gesuche Folge geben, welches dahin gehe, dem Vertrage die Ratifikation gar nicht oder „nur unter gewissen Bedingungen zu ertheilen; übrigens sei durch den Beschluß des Bundesrathes „der Ausführung des Staatsvertrages mit Baden v. J. 1852 und der Kompetenz der Eidgenössischen „Behörden in keiner Weise vorgegriffen und sollten später wirkliche Konfliktfälle eintreten, so hätten alsdann „die zuständigen Behörden das Maaßgebende zu verfügen.“ Da der Bundesrath uns von dem Inhalte seiner Erwiderung an die Reklamanten Kenntniß zu geben sich veranlaßt sah, so hielten wir es für ange-