

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

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **14 (1866)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Tit.

Wir geben uns die Ehre, in Nachstehendem der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft unsern vierzehnten, das Jahr 1866 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

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

Wir haben hier zunächst der Anhandnahme des Baues der Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach zu gedenken. Durch die von den Kantonen Thurgau und St. Gallen für diese Linie erteilten Konzessionen, sowie durch den dießfälligen Bundesgenehmigungs-Beschluß, wurde unserer Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, binnen einer Frist von 15 Monaten — vom Tage der Bundesgenehmigung, d. h. vom 18. Wintermonat 1865 an gerechnet — mit den Erdarbeiten zu beginnen. Zwar kann bei den bestehenden Dampfbootverbindungen eine Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach, so lange die Bodenseegürtelbahn (St. Margarethen-Lindau) ungebaut ist, kaum als ein wirkliches Verkehrsbedürfnis angesehen werden, und was von dem Stande der Gürtelbahnfrage verlautet, wäre nicht der Art, um die Inangriffnahme jenes Thurgauisch-St. Gallischen Verbindungsgliedes als besonders dringlich erscheinen zu lassen. Gleichwohl glaubten wir nicht, irgendwelche Schritte zur Erwirkung einer Fristerstreckung für den Beginn der Erdarbeiten thun zu sollen, da wir auf einen Erfolg um so weniger hätten hoffen dürfen, als wir schon bei den Konzessions-Verhandlungen uns vergeblich bemüht hatten, hinsichtlich der Baufrist eine Bestimmung auszuwirken, nach welcher der Bau der Linie lediglich mit dem Bau der Gürtelbahn Schritt haltend auszuführen gewesen wäre. Demgemäß haben wir nicht ermangelt, die nöthigen Vorkehrungen zum rechtzeitigen Beginne der Bauarbeiten zu treffen, so daß mit letztern unter'm 28. Januar abhin auf dem Gebiete beider Kantone der Anfang gemacht werden konnte, und zwar auf dem Gebiete des Kantons Thurgau in der Gemeinde Arbon, auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen in der Gemarkung Steinach, auf der einzigen, auf St. Gallischem Territorium befindlichen Strecke, welche nicht durch die noch waltenden Trags-Anstände berührt ist. In Folge hievon sind uns sowohl von Seiten des h. Bundesrathes als von Seiten der h. Regierung von Thurgau bereits die erforderlichen Bescheinigungen über den rechtzeitigen Beginn der Erdarbeiten zugegangen. Eine entsprechende Bescheinigung von

Seiten der h. Regierung von St. Gallen steht zwar zur Zeit noch aus, darf aber um so sicherer gewärtigt werden, als die dießfällige Bescheinigung des h. Bundesrathes sich auch auf das St. Gallische Territorium bezieht. Der von uns konzessionsgemäß geleistete Ausweis über die Mittel zur gehörigen Fortführung des Baues ist allseitig anerkannt worden. — Was die Frage-Pläne anbelangt, so sind diejenigen für das Gebiet des Kantons Thurgau von dem h. Regierungsrathe dieses Kantons nunmehr definitiv genehmigt, nachdem wir auf dessen Begehren uns zur Herstellung einer Station Egnach und zu der hiedurch erforderlich werdenden Ausbiegung der Linie mehr landeinwärts bereit erklärt haben. Dagegen ist das Bahn-Frage für das St. Gallische Gebiet noch nicht festgestellt. Zunächst walten Anstände über die Art der Einmündung der Bahn in Rorschach und die zu deren Beseitigung, theils mit der h. Regierung des Kantons St. Gallen, theils mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, von uns gepflogenen mündlichen Verhandlungen haben bis jetzt noch nicht zum Ziele geführt. Sodann bildet einen weiteren Anstand das Begehren der h. Regierung von St. Gallen um Herstellung einer Station in der Gemeinde Steinach. Da die Entfernung der Stationen Arbon und Horn von einander nur 10,400' betragen wird, so liegt augenfällig selbst vom Standpunkte der lokalen Verkehrsinteressen aus kein Bedürfnis vor, zwischen jenen beiden Stationen noch eine besondere Station Steinach zu errichten, während eine solche hinwieder für den Bahnbetrieb eine sehr fatale Zugabe wäre. Wir haben daher das dießfällige Ansuchen des Bestimmtesten abgelehnt und glauben uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß die St. Gallische Staatsbehörde auf demselben nicht ferner beharren werde.

In der der Nordostbahngesellschaft erteilten Konzession für den Bau der thurgauischen Strecke der Eisenbahnlinie von Zürich nach Romanshorn hat der Kanton Thurgau sich bekanntlich verpflichtet, während der nächsten 30 Jahre, 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. In neuerer Zeit hat nun das thurgauische Seethal-Comité, das eine Eisenbahnverbindung zwischen Konstanz und Romanshorn anstrebt, sich mit dem Gesuch um Ertheilung einer Zwangskonzession an den h. Bundesrath gewendet, in Folge dessen sich letztere Behörde zunächst veranlaßt fand, zur Erzielung einer friedlichen Verständigung über die Aufhebung jenes Ausschlußrechtes Konferenzial-Verhandlungen zwischen der h. Regierung des Kantons Thurgau und unserer Verwaltung herbeizuführen. Diese Verhandlungen, welche unter der Leitung des eidgenössischen Departement's des Innern gepflogen werden, sind bis jetzt noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Der Zoll, den die Eidgenossenschaft noch immer von den durch die Schweiz transitirenden Waaren erhebt, bildet, obschon an sich nicht gerade sehr hoch, dennoch ein ganz fühlbares Hemmiß der Entwicklung des schweizerischen Transitverkehrs, namentlich desjenigen in der Richtung von Osten nach Westen. Auch stellt sich die Schweiz damit in einen nichts weniger als liberalen Gegensatz zu den übrigen europäischen Staaten, die sämmtlich' das System der fiskalischen Belastung des Durchgangsverkehrs schon längst über Bord geworfen haben. Es gereicht uns daher zur besondern Befriedigung, hiemit konstatiren zu können, daß, in Folge dießfälliger Verwendung Seitens der schweizerischen Central- und Nordostbahn, die Bundesbehörden endlich im Berichtsjahre mit der Aufhebung des Transitzolles auf Getreide einen Anfang gemacht haben. Hoffen wir, daß diese Maßregel lediglich der Vorläufer der Beseitigung des Transitzolles im Allgemeinen sei. Zu dieser Hoffnung ist die schweizerische Transport-Industrie wohl um so eher berechtigt, als sie den Konkurrenzkampf mit

den fremden Transportanstalten unter den ungünstigsten Bedingungen zu führen hat und in Folge dessen ihrerseits mit der Ermäßigung der Transfrachten bereits an der äußersten Grenze angekommen ist.

Bei dem eidgenössischen Handels- und Zolldepartement haben wir im Berichtsjahre die Bewilligung zu Transit-Freilagern für Saßholz auf dem Bahnhofe Romanshorn und für Getreide auf den Bahnhöfen Schaffhausen und Zürich ausgewirkt, für welche von uns die erforderlichen Räumlichkeiten zur Disposition gestellt wurden.

Die Frage der Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisenbahnen ist seit unserer letzten Berichterstattung ihrer Lösung auch nicht um einen Schritt näher gerückt. Wir sind fortwährend von der Ueberzeugung durchdrungen, daß zweckmäßig organisirte Nachtzüge für das schweizerische Verkehrsleben von außerordentlichem Nutzen werden würden und daß das Publikum berechtigt sei, zum Zwecke der Erreichung eines solchen Fortschrittes in unserm Verkehrsweisen das opferwillige Zusammenwirken aller beteiligten Transportanstalten (Post und Eisenbahnen) zu verlangen. Im Einklange mit dieser Auffassung haben wir gegenüber der Postverwaltung die Entschädigungsansprüche für unsere Handbietung stets auf ein sehr bescheidenes Maß zurückgeführt, dagegen dann aber auch beharrlich an der Bedingung festgehalten, daß etwas Rechtes geschaffen, daß die Einrichtung so gestaltet werden solle, daß möglichst das ganze Land und nicht bloß einzelne Theile desselben der Wohlthaten der Verbesserung theilhaftig werden.

Die Verwaltungen der Nordost-, Central-, West- und Franco-Suisse-Bahn hatten im Jahre 1861 mit dem eidgenössischen Postdepartement einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem von ihnen nicht nur der Transport, sondern, gegen einen jährlichen Pachtzins, auch die Lieferung und der Unterhalt einer bestimmten Anzahl Bahnpostwagen übernommen ward. Diesem Arrangement war später auch die Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen beigetreten, während die übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen davon fern blieben. Der Vertrag beruhte nicht ganz auf einer natürlichen Basis und hatte darum auch mehrfache Unzuträglichkeiten im Gefolge. Aus diesem Grunde glaubten wir die uns angefonnene Mitbetheiligung an einer, das im Vertrage festgesetzte Maß erheblich übersteigenden, neuen Anschaffung von Bahnpostwagen ablehnen zu sollen. In Folge hievon und da auch die übrigen Verwaltungen sich nicht über eine gemeinsame Uebernahme der neuen Wagen-Lieferung verständigten, wurde im Berichtsjahre, in allseitigem Einverständnisse, das alte Vertragsverhältniß aufgelöst und mit dem Postdepartement eine neue Uebereinkunft vereinbart. Auf Grund der letztern wurden die bereits vorhandenen, im Eigenthume der genannten Bahnverwaltungen befindlichen, Bahnpostwagen von der Postverwaltung käuflich übernommen und liegt den Bahnverwaltungen inskünftig nur noch die gewöhnliche dienstliche Beforgung dieser Fahrzeuge, wie das Verschleiben, die Remisirung, das Schmieren, die äußere Reinigung u. s. w., ob, wofür sie, insoweit die dießfälligen Berrichtungen über die ihnen durch das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 auferlegte Verpflichtung hinausgehen, von der Postverwaltung eine angemessene Entschädigung erhalten.

Der Bahntelegraphendienst auf dem Bahnhofe zu Romanshorn wurde seit Eröffnung der Romanshorner-Linie, gegen eine entsprechende Gegenleistung Seitens der Nordostbahn, durch die eidgenössische Telegraphen-Verwaltung besorgt. Auf den Fortbestand dieses Ausnahmeverhältnisses wurde weder von uns, noch von dem eidgenössischen Postdepartement mehr Werth gesetzt, weshalb wir letzterm den s. Z. mit ihm abgeschlossenen sachbezüglichen Vertrag, unter Anerbietung der miethweisen Ueberlassung der erforderlichen Räumlichkeiten für den öffentlichen Telegraphendienst, auf den 31. v. M. gekündigt haben.

Auf Grund des im Jahre 1862 mit dem eidgenössischen Postdepartement abgeschlossenen Vertrages über die Benutzung der Bahntelegraphen für die Beförderung von Privat=Depeschen sind im Berichtsjahre 3 weitere Stationen, Cham, Dachsen und Gisikon, zur Beförderung von Privat=Depeschen befähigt worden. Es werden im Ganzen nunmehr von 15 Stationen der Nordostbahn (einschließlich der Zürich=Zug=Luzerner-Linie) Privat=Depeschen befördert, nämlich von den Stationen: Affoltern, Andelfingen, Cham, Dachsen, Dietikon, Erlen, Frauenfeld, Gisikon, Müllheim, Schinznach, Turgi, Wildegg, Winterthur, Zug und Zürich.

Die politischen Verwickelungen des letzten Sommers enthielten eine ernstliche Mahnung, die seit dem Jahre 1862 ruhen gebliebene Frage der Organisation der Militärtransporte für die Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahr endlich zum Abschluß zu bringen. Auf Veranlassung des eidgenössischen Militär=Departements fanden daher hierüber im Berichtsjahre erneuerte Verhandlungen der Eisenbahnverwaltungen unter sich, sowie dann zwischen den letztern und dem h. Bundesrathe statt. Ist nun zwar bis jetzt ein förmlicher Abschluß noch nicht erfolgt, so ist immerhin die Sache soweit gediehen, daß deren definitive Erledigung auf keine Schwierigkeiten mehr stoßen kann.

Das eidgenössische Militärdepartement hat sich zwar geneigt gezeigt, den Vorstellungen, zu welchen der Inhalt des vom h. Bundesrathe im Jahr 1865 erlassenen Spezial=Reglements über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten, gemäß unserer letztjährigen Berichterstattung, den schweizerischen Bahnverwaltungen Veranlassung gegeben, in allen wesentlichen Punkten Rechnung zu tragen. Infolge Verfügung der Bundesbehörde soll aber das, den Begehren der Bahnverwaltungen gemäß abgeänderte, neue Reglement erst in Kraft treten, wenn auch eine Verständigung der eidgenössischen Finanzverwaltung mit den Bahnverwaltungen über die Beförderung des sogenannten Finanz=Pulvers, d. h. des für den Handel bestimmten Pulvers, erzielt ist. Den schweizerischen Eisenbahnen liegt nun zwar wohl eine gesetzliche Verpflichtung zum Transport von Kriegs=Munition, nicht aber auch eine solche zum Transport von bloßem Handels=Pulver ob, und im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebs würden wir, und mit uns ohne Zweifel die große Mehrzahl der Bahnverwaltungen, sehr wünschen, nicht in anderer Weise zum Transport des letztern genöthigt zu werden. Unter allen Umständen aber werden wir uns hiezu nur dann herbeilassen können, wenn die Eidgenossenschaft den Bahnverwaltungen gegenüber die unbedingte Verantwortlichkeit für alle und jede mit diesen Transporten verbundenen Gefahren übernimmt. Ueber den Umfang der dießfälligen Garantie=Verpflichtungen konnte nun aber bis jetzt eine vollständige Einigung nicht erzielt werden, und aus diesem Grunde hat auch der Anstand betreffend das Spezial=Reglement über die Militärtransporte seine abschließliche Erledigung noch immer nicht gefunden.

In unserer letztjährigen Berichterstattung konnten wir konstatiren, daß das Gouvernement des Königreichs Italien dem italienischen Parlamente bereits einen Gesetzesentwurf vorgelegt habe, gemäß welchem von Seiten des italienischen Staates der Gotthardbahn eine Subvention von 38—39 Millionen Franken gewährt werden solle, und daß im Weiteren auf Anregung der Regierung des Großherzogthums Baden von dem königlich preussischen Ministerium beschloffen worden sei, die Initiative zu ergreifen, um unter den zunächst interessirten deutschen Staaten eine Verständigung über die von Seiten Deutschland's jener Bahn zu gewährenden Subsidien herbeizuführen. War damals durch diese beiden Thatfachen die gegründetste Aussicht auf baldige Ver=

wirklichung des Gotthardbahn-Projektes eröffnet, so konnte hinwieder nicht ausbleiben, daß die Kriegsverhältnisse des verwichenen Jahres vorübergehend auch eine Störung in die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit brachten. Wo es sich um die Schöpfung eines großen öffentlichen Werkes handelt, dessen Ausführung an sich schon eine längere Reihe von Jahren in Anspruch nimmt, erscheint natürlich eine jede Verzögerung bedauernswerth. Im vorliegenden Falle aber kann man sich immerhin wenigstens des Umstandes getrösten, daß vermöge der aus dem Kriege hervorgegangenen territorialen und politischen Veränderungen das Interesse an dem baldigen Zustandekommen der Gotthardbahn gerade bei denjenigen nichtschweizerischen Staaten noch namhaft erhöht worden ist, von welchen man ohnehin die wirksamste Unterstützung des Werkes erwarten konnte. Zwar ist mit dem venetianischen Königreich auch der Schlüssel zur Brennerbahn an Italien übergegangen. Allein die Brennerbahn bildet nur für den Verkehr von Italien mit dem Osten von Deutschland die natürlichste Verbindung, während die Verkehrs-Interessen jenes Landes ganz überwiegend auf die Schweiz und das Rheinbecken hinweisen, wohin die Verbindung über den Brenner ebenso ungenügend ist wie über den Mont-Cenis. Die Lücke, welche die schweizerische Alpenbahn im mitteleuropäischen Bahnnetz auszufüllen bestimmt ist, wird nach Eröffnung der Brennerbahn erst recht lebhaft gefühlt werden. Und wenn im Besondern durch den Bau der Brennerbahn den Seehandels-Interessen von Venedig im Wesentlichen ein Genüge geschehen mag, so wird anderseits nur um so nachdruckfamer die Forderung an die italienische Regierung herantreten, die größten Anstrengungen zu machen, damit durch beförderlichste Herstellung einer centralen schweizerischen Alpenbahn auch die maritimen Bedürfnisse von Genua ihre Befriedigung finden. Ist daher das Interesse von Italien an einer schweizerischen Alpenbahn das nämliche geblieben, so hat sich dagegen die Situation zu Gunsten des Gotthard insofern geändert, als Italien seine Verbindung mit dem deutschen Osten nun nicht mehr durch die Schweiz zu suchen braucht, sondern in der schweizerischen Alpenbahnfrage lediglich die Schweiz, das westliche Deutschland und das nordöstliche Frankreich, sowie Belgien, Holland und England als Zielpunkte in's Auge zu fassen hat, in welcher Richtung eine zweckmäßige Verbindung einzig über den Gotthard hergestellt werden kann. In wo möglich noch auffälligerm Maße springt das erhöhte Interesse von Preußen in die Augen. Früher war es vornehmlich die Rücksicht auf den Handel und die Industrie von Rheinpreußen und Westphalen, welche das preußische Gouvernement bestimmt hatte, dem Gotthardbahn-Projekte seine Theilnahme zuzuwenden. Die in Westdeutschland in Folge des Krieges von Preußen vollzogenen Gebietserweiterungen haben nun aber den kommerziellen Schwerpunkt der preußischen Monarchie gänzlich nach Westen, d. h. in die Verkehrszone der Gotthardbahn, gerückt. Im Fernern sind als Consequenz der Einverleibung von Hannover und Kurhessen die hannöverschen und kurhessischen Staatsbahnen an den preußischen Staat übergegangen, welcher daneben in neuester Zeit noch die Verwaltung der kurhessischen Nordbahn übernommen hat, so daß nunmehr sämmtliche von den deutschen Nordseehäfen (Emden, Bremen, Harburg und Hamburg) in südlicher Richtung gehenden Eisenbahnen bis Frankfurt a/M. in der Hand des preußischen Staates vereinigt sind, der in dieser Richtung überdies noch andere auf den Gotthard hinielende Staatsbahnen-Interessen wahrzunehmen hat. Endlich befindet sich Preußen, nachdem es in jüngster Zeit auch die ehemals Thurn- und Taxis'schen Posten käuflich erworben, im Besitze des gesammten norddeutschen Postwesens, einschließlich der großherzoglich hessischen Posten, so daß nunmehr das preußische Postgebiet sich bis zur hessisch-badischen Grenze erstreckt. In der Richtung von Norden nach Süden fallen mithin die preußischen Eisenbahn- und Postlinien gleichsam vertikal auf die direkten nördlichen Ausläufer der Gotthardbahn. In Folge dessen sind es gegenwärtig nicht mehr bloß volkswirthschaftliche Erwägungen, sondern auch sehr bedeutende fiskalische Interessen, welche Preußen die Förderung der Gotthardbahn

nahe legen. — In dieser in günstigem Sinne veränderten Sachlage erblicken wir die beste Gewähr dafür, daß mit nachhaltigster Energie wird zur Verwirklichung des Gotthardbahn-Projektes geschritten werden können, sobald einmal die politischen Verhältnisse in Italien und in Deutschland sich wieder so weit konsolidirt haben werden, um diesen Ländern die nöthige Muße für die Aufgaben des Friedens übrig zu lassen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnverwaltungen.

Die unter den schweizerischen Bahnverwaltungen im Jahre 1862 abgeschlossene Convention betreffend die gegenseitige Benutzung von Personen- und Güterwagen im schweizerischen Eisenbahnverkehr wurde im Berichtsjahre einer Revision unterzogen. Die, im Wesentlichen auf den alten Grundlagen beruhende, neue Convention ist mit dem 1. Januar l. J. in Kraft getreten.

Die im Jahre 1860 mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Verträge, betreffend theils die Eigenthums- und Dienstverhältnisse des Bahnhofes Wallisellen, theils die Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich durch die Vereinigten Schweizerbahnen, hatten mit Ende Mai v. J. ihre Endschafft erreicht, sind aber mit ganz unerheblichen Modifikationen für eine weitere feste Dauer von 3 Jahren erneuert worden.

Von den im Benehmen mit andern, theils schweizerischen, theils auswärtigen Bahnverwaltungen getroffenen, das Tarifwesen beschlagenden wichtigeren Maßnahmen sind speziell hervorzuheben: a) die Aufstellung eines neuen, ermäßigten Tarifes für die Beförderung von Gesellschaften und Schulen auf den schweizerischen Eisenbahnen, b) die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs zwischen der Leipzig-Dresdener Bahn einer- und der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen anderseits via Heidelberg-Waldshut und via Friedrichshafen, c) die Einrichtung eines direkten Verkehrs der pfälzischen Station Ludwigshafen mit der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen via Marxau-Waldshut, d) die Aufstellung eines Spezialtarifes für die Beförderung von Baumwollenwaaren zwischen den Stationen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen und Antwerpen via Basel-Luxemburg, e) die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit den von der französischen Westbahn bedienten Kanalhäfen (Hâvre, Fécamp, Dieppe, Rouen, Honfleur, Trouville und Caën), und f) die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen mit den von der französischen Nordbahn bedienten Kanalhäfen (Dünkirchen, Calais, Boulogne und St. Valery). — Der schon in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnte direkte Güterverkehr mit den königlich sächsischen westlichen Staatsbahnen via Romanshorn-Lindau hat wegen der Kriegseignisse einen Aufschub erlitten, ist indessen mit 1. November abhin in Wirksamkeit getreten.

Im Jahre 1863 wurde von Seiten unserer Verwaltung und derjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen mit der schweizerischen Centralbahn und der französischen Ostbahn eine Uebereinkunft abgeschlossen, welche die Einführung direkter Gütertarife für den Verkehr der Ostschweiz mit den belgischen Hauptstationen und den holländischen Stationen Amsterdam, Dordrecht und Rotterdam via Luxemburg, sodann mit der pfälzischen Station Ludwigshafen via Weissenburg, und endlich mit den holländischen Stationen Amsterdam und Rotterdam ebenfalls via Weissenburg bezweckte. Von diesen direkten Tarifen gelangten indessen die letzterwähnten nicht zur Ausführung, da sie nicht die Zustimmung sämmtlicher dabei beteiligten Bahnverwaltungen erhielten; sie wurden daher in bloße