

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 22 (1874)

**Artikel:** Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1875 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre  
**Autor:** Peyer, J.F.  
**Kapitel:** 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmen  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730493>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 28.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Die Aargauische Bank übernahm von vorneherein Fr. 240,000 in Aktien der Bohrgesellschaft und wandte sich für die weitere Beschaffung des Aktienkapitals an Privaten und Industrielle und ganz besonders an mehrere schweizerische Eisenbahngesellschaften, welche sich von der für sie so bedeutungsvollen Unternehmung nicht fern halten konnten. Gleich den Gesellschaften der Gotthardbahn und der Schweizerischen Centralbahn erklärten wir uns daher Namens der Nordostbahngesellschaft zur Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 50,000 bereit.

Die Gesellschaft hat sich konstituiert und die Vorbereitungen für den ersten Bohrversuch haben bereits begonnen.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Auch im Jahr 1874 war die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen wiederholt in der Lage, gegenüber den Bundesbehörden rücksichtlich beabsichtigter gesetzgeberischer und administrativer Erlasse und deren Vollziehung sich zu äußern, sowie über Verhältnisse des Eisenbahnwesens zu berichten. Von besonderer Tragweite unter den in solcher Weise gemeinsam mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen behandelten Gegenständen sind die Gesetzesentwürfe betreffend den Transport auf Eisenbahnen und betreffend die Haftpflicht für Tödtungen und Verletzungen; leider wurde dem Wunsche der Bahnverwaltungen, vor definitiver Verathung derselben durch die eidgenössischen Räthe ihre Ansichten über die einzelnen Bestimmungen mündlich entwickeln zu können, nur in sehr unzureichendem Maße entsprochen und mußten dieselben mit einer nochmaligen summarischen Darlegung ihrer hauptsächlichsten Einwendungen auf schriftlichem Wege sich begnügen. Im Ganzen fanden diese Einwendungen wenig Berücksichtigung; immerhin ist dem Umstande, daß in den Kommissionen, namentlich in derjenigen des Nationalrathes, wenigstens einige des Eisenbahnwesens kundige Mitglieder sich befanden, zu verdanken, daß eine nicht unerhebliche Anzahl von Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzesentwurfes über den Eisenbahntransport, welche nicht allein den finanziellen Interessen der bestehenden Bahnen, sondern auch der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens nachtheilig zu werden drohten, schließlich in Annäherung an die von den Bahnverwaltungen kundgegebenen Anschauungen geordnet wurden. Von den übrigen Gegenständen, welche Veranlassung zu Erörterungen mit den Bundesbehörden bildeten, erwähnen wir folgende: 1) Ausnahmstarife für Lebensmittel zu Zeiten der Theuerung; die Bahnverwaltungen hoffen, ebensowohl die Erfolglosigkeit diesfälliger Maßnahmen, als den Mangel halbwegs ausreichender Gründe dafür bei den eigenthümlichen Verhältnissen der Schweiz in ihrem einschlägigen Memorial an das Eisenbahndepartement überzeugend nachgewiesen zu haben. 2) Tarbegünstigungen für Arbeiter; die außerordentlich niedrigen Abonnementstaxen der Nordostbahn, welche allen Klassen der Bevölkerung zu gut kommen, scheinen die Möglichkeit weitergehender Anforderungen an sie zum Voraus auszuschließen. 3) Krankentransporte; die Bahnverwaltungen einigten sich auf einen sachbezüglichen Spezialtarif, der seither in Kraft getreten ist, für das Nordostbahnnetz übrigens noch eine Ergänzung im Sinne weiterer Erleichterung solcher Transporte durch besondere Tarifbestimmungen für die neuen, demnächst in Zirkulation zu setzenden Krankenwagen erhalten soll. 4) Freisonntage des Bahnpersonals; da die Auffassungen der Bahnverwaltungen über die Tragweite und die Gründe der Gesetzesbestimmung, wonach den Bahnangestellten je der dritte Sonntag freizugeben ist, etwas von einander abweichen, traten dieselben hierüber mit dem Eisenbahndepartement in getrennte Korrespondenz und führte speziell unsere Verwaltung auf erfolgte Aufforderung den Nachweis, daß sie die erwähnte Bestimmung überall, wo es möglich war, ihrem strikten Wortlaute nach vollzogen habe, und daß diejenigen Angestellten, bei welchen dies aus Gründen der Betriebssicherheit unterblieb, öfterer Ruhetage, als das Gesetz verlange, wenn auch nicht gerade je am dritten Sonntag, sich zu erfreuen haben. 5) Eisenbahnstatistik; weil die beabsichtigte Aufstellung eines neuen Formulars für die schweizerische Eisenbahnstatistik sich

verzögerte, lieferten die Bahnverwaltungen dem Eisenbahndepartement im Herbst des Berichtsjahres auf Grund des für die Statistik des Jahres 1868 seiner Zeit angenommenen Formulares die für eine Statistik des Jahres 1873 erforderlichen Daten und erklärten zugleich die Geneigtheit, wo möglich ihre Geschäftsberichte und Rechnungen für die Folge so einzurichten, daß die schweizerische Eisenbahnstatistik unmittelbar auf Grund derselben bearbeitet werden könne.

Daneben war die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen im Falle, in Fortführung ihrer Aufgabe der Förderung des Eisenbahnwesens durch gemeinsame Anordnungen eine bedeutende Zahl von Maßnahmen zu treffen, woraus wir nachstehende erwähnen: 1) Anbahnung einer Revision des im Jahr 1863 abgeschlossenen Übereinkommens über den direkten Verkehr; 2) Entwurf eines Übereinkommens über die gegenseitige Haftpflicht aus dem direkten Verkehr, verbunden mit neuen Bestimmungen über das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen im Sinne möglicher Vereinfachung und Beschleunigung; 3) Festsetzung der Grenzen und Bedingungen eines mit den schmalspurigen Bahnen, zunächst mit der Station Herisau, einzurichtenden direkten Personen- und Güterverkehrs; 4) Anbahnung periodischer Konferenzen der schweizerischen Eisenbahnbau- und Betriebstechniker behufs Begutachtung ihnen überwiesener eisenbahntechnischer Fragen und behufs Anregung von Beschlüssen bei der Eisenbahnkonferenz zur Beseitigung von Übelständen und zur Erzielung von Fortschritten im Bau und Betrieb der Eisenbahnen.

Noch erwähnen wir, daß im Bestande der Vereinigung mehrfache Änderungen eintraten. Von bisherigen Mitgliedern traten aus die Ligne d'Italie, welches Unternehmen in den Betrieb der Westschweizerischen Bahnen überging, und die Bernische Staatsbahn, welche mit dem Unternehmen für den Bau der Bernischen Juraabahn fusionirte und hiebei den Namen „Jura-Bern-Bahn“ annahm. Am Schlusse des Berichtsjahres bestand sonach die Vereinigung aus folgenden fünf Mitgliedern: Westschweizerische Bahnen, Jura-Bern-Bahn, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen. Im laufenden Jahre wird sie sich wieder um mehrere Mitglieder vermehren, indem der Töbthalbahn, der Emmenthalbahn und der Schweizerischen Nationalbahn je auf den Zeitpunkt ihrer Betriebseröffnung der Eintritt in die Vereinigung gestattet wurde.

Wie wir schon im letztjährigen Geschäftsberichte angedeutet haben, erhielten die bisherigen Verträge mit der Schweizerischen Centralbahn über den gemeinsamen Bau und Betrieb der Bözbergbahn, der Aargauischen Südbahn und der Linie Koblenz-Stein im Berichtsjahr eine wesentliche Ergänzung durch einen vom 4. April 1874 datirten Vertrag, welcher seither die Genehmigung der beiderseitigen Verwaltungsräthe erhielt. Hiernach werden die genannten Bahnunternehmungen, einschließlich der Betheiligung der Centralbahn und Nordostbahn bei der Linie Wohlen-Bremgarten, als eine einheitliche finanzielle Unternehmung behandelt, für deren Verbindlichkeiten die beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen haften. Die für den Bau der genannten Linien erforderlichen Kapitalien werden unter solidarischer Gemeinschaft anleiensweise gegen 4½prozentige Obligationen erhoben. Am Gewinn oder Verlust ihres Betriebes partizipiren die beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen; doch findet der Betrieb der Aargauischen Südbahn, so lange sie bloß bruchstückweise eröffnet ist, auf Rechnung des Baues statt, gemäß dem auch für die Theilstrecken der Gotthardbahn angenommenen Grundsatz. Die oberste Leitung dieser gemeinschaftlichen Unternehmung steht einem besonderen Komite zu, in welches die Verwaltungsräthe der beiden Bahngesellschaften je drei Mitglieder der Direktionen wählen, und das den Namen „Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen“ trägt; das Präsidium desselben wechselt zwischen den beiden Gesellschaften je zu drei Jahren um. Neben demselben besteht eine besondere Kommission von zehn Mitgliedern für definitive Abnahme der Jahresrechnungen über den Bahnbau, den Bahnbetrieb und den Reservefond; die Mitglieder dieser Kommission werden je zur Hälfte von den beiden Verwaltungsräthen gewählt und dürfen dem Verwaltungskomite nicht angehören. In den Betrieb der Gemeinschaftsbahnen, der auf Grund der begleitenden Beschlüsse des Verwaltungskomite zu erfolgen hat, theilen sich die Bahngesellschaften in der Art, daß die Centralbahn den Betrieb der Südbahn, die Nordostbahn denjenigen der Bözbergbahn und der Linie Koblenz-Stein übernimmt. Für denselben bezieht die Centralbahn eine

Entschädigung von Fr. 2. 40 Cts. per Lokomotivkilometer, die Nordostbahn (namentlich im Hinblick auf die schwierigeren Betriebsverhältnisse der Bözbergbahn) Fr. 2. 70 Cts. Diese Entschädigung bildet das Äquivalent für alle und jede aus dem Betrieb erwachsenden Ausgaben, einschließlich der Stellung des Betriebsmaterials. Ausgenommen sind nur: 1) die den Gemeinschaftsbahnen obliegenden Zinsbeiträge an das Baukapital der von ihnen mitbenutzten Bahnhöfe, Stationen und Bahnstrecken der Nordostbahn (Brugg, Rapperswil, Aarau, Koblenz und Bahnstrecke Rapperswil-Aarau) und der Zentralbahn (Pratteln, Müttenz, Basel und Bahnstrecke Pratteln-Basel); 2) die Kosten für weiteren Ausbau der Linien und Vervollständigung ihrer technischen Ausrüstung; 3) allfälliger Schaden, welcher durch höhere Gewalt, durch Verbrechen oder in Folge außerordentlicher Unglücksfälle entsteht; 4) die Gebühren für Feuerversicherung der Gebäude und des Mobiliars; 5) die Erfüllung besonderer Verpflichtungen gegenüber Dritten in Folge der Expropriationen, des Baues etc.; 6) die Materiallieferung für Erneuerung des Oberbaues; — diese Ausgaben werden, soweit sie nicht auf die Baurechnungen gehören, den Betriebsrechnungen der Gemeinschaftsbahnen besonders belastet. Jede Gesellschaft vertritt die von ihr betriebenen Bahnlinien nach Außen. Nach Ablauf von fünf Jahren kann der Vertrag beiderseits gekündet werden.

Am Anschluß an diesen Vertrag traten wir im Hinblick auf die uns nach demselben zufallende Tarbildung für die Bözbergbahn mit dem Direktorium der Zentralbahn in Verhandlung, um eine billige Verkehrsausscheidung zwischen der genannten Bahn und den im ausschließlichen Eigenthum der Nordostbahn und Zentralbahn befindlichen Linien herbeizuführen und hiedurch der Gefahr vorzubeugen, daß die Konkurrenzstellung dieser Bahnen zu einander auf die fernere freundschaftliche Fortbesorgung der gemeinschaftlichen Interessen Seitens der beiden Gesellschaften störende Rückwirkungen üben könnte. Wir verständigten uns in Folge dessen, die Ausscheidung des Verkehrs, an welchem die Bözbergbahn theilhaftig ist, im Wesentlichen nach dem Principe der kürzeren Route stattfinden zu lassen, mit etwelcher Berücksichtigung des Umstandes, daß die Hauensteinroute wegen ihrer Steigungsverhältnisse bei gleichen Distanzen sich gegenüber der Bözbergroute in einem gewissen Nachtheile befindet. Personenbillete werden demzufolge zwischen den gleichen Stationen in der Regel nur über eine und zwar die kürzere Route erstellt; doch steht es jeder Gesellschaft frei, solche Billete zu den normalberechneten, also höhern Preisen auch über die längere Route auszugeben, falls die Distanz dieser Route diejenige der kürzeren nicht um zehn Prozent übersteigt. Der Güterverkehr wird überall nur über eine Linie geleitet, und zwar fällt insbesondere der Bözbergbahn derjenige zwischen folgenden Stationen zu: 1) Liestal bis Basel einer-, Brugg und ostwärts anderseits; 2) Pratteln bis Basel einer-, Schinznach anderseits; 3) Bözegg bis Auggt einer-, Rapperswil, einschließlich der Südbahn, und weiter östlich anderseits; 4) Bözegg bis Möhlin einer-, Aarau anderseits; 5) Bözegg bis Frick einer-, Olten und westwärts anderseits; 6) Pratteln bis Basel einer-, Cham, Zug und weiter gegen Zürich anderseits. Durch diese Vereinbarung, welche übrigens spätestens auf den Zeitpunkt der Durchführung der Südbahn bis Rothkreuz einer Revision zu unterstellen sein wird, ist der von uns angestrebte Zweck erreicht und zugleich der Bözbergbahn vom Tage der Eröffnung an ein sehr starker Personen- und Güterverkehr gesichert worden. — Außerdem setzten wir uns, um die verhältnißmäßig noch günstigen Chancen des Geldmarktes nicht unbenutzt verstreichen zu lassen, mit der Zentralbahn über Erhebung eines gemeinsamen Anleiheens ins Benehmen, noch ehe der Vertrag vom 4. April 1874 vollständig vereinigt war; wir werden uns hierüber im nächstfolgenden Abschnitt weiter äußern.

Wie schon im letztjährigen Geschäftsbericht vorläufig erwähnt wurde, haben wir mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse zwischen den Zürichseebahnen, der Glattthallinie und den Glarnerbahnen einen Vertrag vereinbart, welcher vom 1. Mai 1874 datirt ist und seither auch die Genehmigung der beiden Verwaltungsräthe erhalten hat. In diesem Vertrage wird der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen das ihr bisher nur auf kurze Kündigungsfrist zugestandene Mitbenutzungsrecht der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich sammt anliegenden Stationen auf die ganze Vertragsdauer zugesichert, während sie hinwieder auf die

gleiche Zeitdauer der Nordostbahngesellschaft das Recht der Mitbenutzung der Bahnstrecke Näfels-Glarus sammt anliegenden Stationen, sowie der Stationen Ziegelbrücke und Rapperswil einräumt; die wesentlichsten Grundsätze zur Ordnung dieser Gemeinschaftsverhältnisse wurden in den Vertrag niedergelegt, sollen aber für die einzelnen, in gemeinschaftliche Benutzung kommenden Objekte ihre genauere Ausführung durch Spezialverträge erhalten, deren Abschluß noch aussteht. Außerdem regelt der Vertrag die aus dem Bau der Zürichseebahnen neu erwachsenden Konkurrenzverhältnisse zu den Vereinigten Schweizerbahnen. Für den Personenverkehr werden hienach die drei in Konkurrenz tretenden Linien zwischen Zürich und Ziegelbrücke, beziehungsweise Glarus, nämlich durch das Glatthal, über das linke und über das rechte Zürichseeufer insofern als gleichberechtigt anerkannt, als über alle drei Routen, soweit eine der beiden Gesellschaften es verlangt, Billete zu den gleichen, nach der kürzesten, beziehungsweise wohlfeilsten Route gebildeten Taxen erstellt werden; die Auswahl der zu benutzenden Route wird dem freien Ermessen des einzelnen Reisenden überlassen. Für den Güterverkehr erfolgt die Tarbibildung ebenfalls nach der kürzesten, beziehungsweise wohlfeilsten Route, und es wird derselbe in folgender Weise unter die vorbenannten Konkurrenzlinien verteilt: 1) Der Verkehr zwischen den Stationen der linksufrigen Zürichseebahn von Enge aufwärts und sämtlichen Glarnerstationen, ferner derjenige zwischen Zürich, Örlikon, Wallisellen und weiter einer- und Emmenda bis und mit Linththal anderseits fällt ausschließlich der Nordostbahn zu. 2) Umgekehrt erhalten die Vereinigten Schweizerbahnen den ganzen Verkehr zwischen Wallisellen, Dietlikon und weiter einer-, Schmerikon und weiter östlich anderseits, ferner denjenigen zwischen den Stationen der Glatthal-, Linth- und Glarnerlinie von Dübendorf bis Linththal unter sich. 3) Der Verkehr zwischen den Stationen der rechtsufrigen Zürichseebahn von Stadelhofen bis Feldbach und den Glarnerstationen wird in der Weise getheilt, daß derjenige mit den Stationen Näfels bis Glarus den Vereinigten Schweizerbahnen, derjenige mit den hintern Glarnerstationen der Nordostbahn zufällt. 4) Der Verkehr von Zürich, Örlikon, Wallisellen und weiter mit den vordern Glarnerstationen, ferner derjenige von Zürich und Örlikon mit Ziegelbrücke, Weesen und weiter östlich wird je zur Hälfte über die linksufrige Zürichseebahn und über Rapperswil geleitet in der Art, daß die der Route über Rapperswil zugetheilte Hälfte für die Strecke Zürich-Rapperswil wieder hälftig zwischen der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Glatthalbahn verteilt wird. Bis zur Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn verbleiben die derselben bestimmten Verkehrsquoten den Vereinigten Schweizerbahnen. Durch diesen Vertrag, welcher bis Ende 1884 fest abgeschlossen ist, wird der linksufrigen Zürichseebahn, neben dem ihr in Aussicht stehenden bedeutenden Lokalverkehr, ein erheblicher Transitverkehr gesichert. — Noch erwähnen wir, daß anlässlich der Unterhandlungen über den vorstehenden Vertrag auch vorläufige Auseinandersetzungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die aus dem Bau der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinwil sich ergebenden Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse stattfanden, die ebenfalls eine Verständigung auf billiger Grundlage in gewisse Aussicht nehmen lassen.

Die Gotthardbahn wird bekanntlich auf zwei Punkten, in Zug und in Luzern, an das Nordostbahnnetz anschließen. Der für letzteres wichtigere dieser beiden Anschlußpunkte, welcher insbesondere auch auf die Bestimmung des Trasse der Zweiglinie Thalwil-Zug zurückwirkt, gab uns im Berichtsjahre noch keinen Anlaß zu Unterhandlungen, indem die beiderseitigen technischen Vorarbeiten hiefür noch nicht ausreichend vorgerückt waren. Dagegen fanden wiederholte Besprechungen über den Anschluß in Luzern statt, zunächst zwischen der Gotthardbahn einer-, der Zentralbahn und Nordostbahn als Eigenthümern des jetzigen Bahnhofes Luzern anderseits, hernach mit Zuzug der neuen Bahnunternehmungen, welche in den Bahnhof Luzern einmünden werden oder einzumünden beabsichtigen (Bern-Luzernbahn, Brünigbahn, Jura-Gotthardbahn), zum Theil unter Mitwirkung und Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements. Bis jetzt ist indeß ein bestimmtes Ergebnis nicht erzielt worden, indem die von der Gotthardbahn beabsichtigte Anlegung eines allen in Luzern einmündenden Linien gemeinsamen Bahnhofes an der sogenannten Halde sowohl Seitens der Behörden als auch einer

Mehrzahl der beteiligten Bahnverwaltungen beanstandet wird und außerdem die Ansichten über Deckung der großen Kosten, welche aus dieser Bahnhofsanlage, dem Aufgeben des gegenwärtigen Bahnhofes, dem Anschlusse der Zentral- und Nordostbahn an den projektierten Bahnhof und der muthmaßlich nothwendig werdenden Erstellung mindestens einer Personenstation auf der untern Seite der Stadt Luzern im Untergrund resultiren würden, noch bedeutend auseinandergehen.

Mittlerweile rückt die Bern-Luzernbahn ihrer Vollendung entgegen und trafen die Zentralbahn und Nordostbahn mit derselben eine Verständigung, wonach sie ebenfalls in den jetzigen Bahnhof Luzern einmünden und zu den üblichen Bedingungen zur Mitbenutzung desselben zugelassen wird. Daran anschließend fand noch eine spezielle Verständigung zwischen der Bern-Luzernbahn und der Nordostbahn statt, gemäß welcher der Personen- und Gepäckdienst der ersteren vom Personal der letzteren besorgt werden wird.

Nach verschiedenen Richtungen wurden Vertragsunterhandlungen nothwendig mit den Eisenbahnunternehmungen Winterthur-Singen-Kreuzlingen und Winterthur-Zofingen, welche seither unter dem Namen „Schweizerische Nationalbahn“ sich zu einer einheitlichen Unternehmung vereinigt haben. Des über den gemeinsamen Bau der Bahnstrecke Baden-Stetfingen abgeschlossenen Vertrages ist im ersten Abschnitt schon gedacht worden, und es bleibt uns hier nur beizufügen, daß darin auch über einheitliche Tarbildung für den Lokalverkehr zwischen Stetfingen und Wettingen und über Beförderung dieses Verkehrs durch die Bahnzüge der beiden Gesellschaften die erforderlichen Bestimmungen enthalten sind. Über die Mitbenutzung des Bahnhofes Konstanz durch die Unternehmung Winterthur-Singen-Kreuzlingen ist mit derselben, durch die Verwaltung der Groß. Badischen Staatseisenbahnen und unsere Direktion gemeinsam, am 3. Juli 1874 ein Vertrag auf den üblichen Grundlagen abgeschlossen worden; hienach findet die neue Linie ihren Endpunkt in Konstanz und nicht, wie in den Konzessionen ursprünglich vorgesehen wurde, in Kreuzlingen. Immerhin ist nach den Anordnungen der Bundesbehörden auch ein direktes Bahngeleise, mit Beiseitlassung von Konstanz, zwischen Emmishofen und Kreuzlingen zu erstellen, worüber die Unterhandlungen mit unserer Gesellschaft noch nicht vollständig abgeschlossen sind. Endlich erwähnen wir der Unterhandlungen über Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die neu in Winterthur ausmündenden Linien und die dadurch nöthig werdenden Erweiterungsbauten an diesem Bahnobjekte, ferner über Anlehnung der Linie Winterthur-Zofingen an die Nordostbahnstrecke Winterthur-Effretikon, endlich betreffend Überführung derselben über die Linie Örlikon-Bülach bei der Station Glattbrugg; wir glauben, eine Einigung über alle diese Punkte für das laufende Jahr in Aussicht nehmen zu können.

Im Berichtsjahre geschahen nach mehreren Richtungen Schritte, um die direkten Verkehrsbeziehungen, in welchen die Schweizerische Nordostbahn zu ausländischen Bahnen steht, abermals zu erweitern. Die betreffenden Unterhandlungen wurden zwar durch die neue schweizerische Eisenbahngesetzgebung, welche in verschiedenen Punkten die Bahnen stärker belastet als irgend eine ausländische Gesetzgebung und zugleich die Freiheit ihrer Bewegung mehr einengt, mehrfach verzögert und erschwert; doch hoffen wir, die angestrebten Ziele, soweit sie im Berichtsjahre noch unerreicht blieben, im laufenden Jahre erreichen zu können, unterstützt durch das Entgegenkommen wenigstens einiger der beteiligten ausländischen Verwaltungen, theilweise freilich nur dadurch, daß wir uns der Gefahr aussetzen, für manche Verluste, Beschädigungen oder Verspätungen von Transportgütern im Auslande aufkommen und bedeutende Entschädigungen bezahlen zu müssen, ohne den Regreß auf die fehlbaren Bahnen mit Erfolg nehmen zu können. Freilich liegt den schweizerischen Bahnverwaltungen der Gedanke sehr nahe, solchen Vorgängen, die fast noch mehr durch ihre augenscheinliche Ungerechtigkeit als durch ihre finanzielle Tragweite peinlich berühren werden, durch Verzicht auf das bisherige Bestreben nach Erweiterung



ihrer direkten Verkehrsgebiete möglichst auszuweichen; unsere Direktion glaubt jedoch diesen Weg, die nachtheiligen Folgen der neuen Gesetzgebung abzuschwächen, wenigstens einstweilen, so lange nicht schlimme finanzielle Erfahrungen von großer Tragweite sie dazu zwingen, nicht betreten, sondern ihre Anstrengungen zunächst dahin richten zu sollen, daß die direkten Verkehre mit dem Ausland sich den Forderungen der herwärtigen Gesetzgebung etwas besser anpassen. So lange nicht die ausländische Gesetzgebung hierin fördernd eingreift, werden freilich solche Bemühungen nach den bisherigen Erfahrungen nur theilweisen Erfolg haben. Auch wird nicht selten eine Erhöhung der Tarife die Bedingung dieses Erfolges sein, indem schon jetzt ausländische Bahnverwaltungen, um den schweizerischen Bahnen den verlangten Regreß in gewissem Umfange gewähren zu können, die Einrechnung eines Tarzuschlages für ihre Transportstrecke auf allen Sendungen oder wenigstens auf denjenigen von höherem Werthe behufs Ausgleichung des erhöhten Risiko als nothwendig erklären. Derartige Tarzerhöhungen haben wir natürlich ebenso sehr wie das davon betroffene Publikum zu bedauern, weil dadurch die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Bahnen gegenüber den ausländischen, die sich einer milderen Gesetzgebung erfreuen, geschmälert wird.

Wir waren, um in's Einzelne einzutreten, bestrebt, die direkten Verkehrsbeziehungen zum Elsaß-Lothringischen Bahngebiete, welche durch dessen Übergang an das deutsche Reich zerrissen worden sind, wieder in größerem Umfange anzuknüpfen, und hatten uns dabei eines entgegenkommenden Verhaltens der Verwaltung der Reichseisenbahnen zu erfreuen. Wenn wir dessenungeachtet in dieser Richtung aus dem Berichtsjahre noch keine sehr bedeutenden Ergebnisse zu melden haben, so erklärt sich dies daraus, daß passend gefunden wurde, vor Eröffnung der Bözbergbahn, womit die Nordostbahn einen erheblich abgekürzten Weg nach den Reichseisenbahnen erhalten wird, nur noch die unentbehrlichsten Maßnahmen zu treffen; es waren dies die Einrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehrs zwischen den bedeutenderen Stationen unsers Netzes einer- und Mülhausen, Straßburg und Altmünsterol (Übergangsstation auf die französische Ostbahn) andererseits, diejenige eines solchen Verkehrs ab Zürich via Straßburg, Metz, Luxemburg nach Brüssel, Ostende und London, endlich die Erstellung neuer Saarkohlentarife. Hieran werden sich demnächst anreihen: Gütertarife zwischen der Ostschweiz und den wichtigeren Stationen des nördlichen Elsaßes und von Deutsch-Lothringen, beziehungsweise Belgien, ein Tarif für Gütertransporte jeder Art zwischen Zürich einer- und Antwerpen und London andererseits, ein Courier-Eilgutdienst zwischen Zürich und London über Ostende, direkte Ruhrkohlentarife über die linksrheinische Route, endlich Gütertarife zwischen der pfälzischen Station Ludwigshafen und der Ostschweiz. Mit Erstellung direkter Tarife nach dem übrigen Netze der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen glaubt man beiderseits fernerhin zuwarten zu sollen, bis die in Deutschland noch immer pendente Frage der Reform der Gütertarife sich abgeklärt haben wird.

Durch den Bau der Bözbergbahn und der im Jahr 1876 zu eröffnenden Linie Winterthur-Koblenz auf der einen und denjenigen der bereits im Betriebe befindlichen Linien über Offenburg-Zmmendingen und Pforzheim-Horb-Zmmendingen nach Singen auf der andern Seite verschieben sich die Verkehrsbeziehungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen zum süddeutschen Eisenbahnnetz, insbesondere zu den Großh. Badischen Staats-eisenbahnen bedeutend und wird eine durchgreifende Revision der zu deren Ordnung vor etwa 10 Jahren abgeschlossenen Verträge nothwendig. Wir haben nicht ermangelt, eine solche Revision bei der Generaldirektion der Großh. Badischen Verkehrsanstalten in Anregung zu bringen, und darauf eine zustimmende Antwort erhalten; über die mutmaßlichen Resultate dieses Schrittes läßt sich aber einstweilen noch nichts berichten.

Unser Bemühen, mit den Sächsischen Staatseisenbahnen via Bayern und mit den Oberitalienischen Eisenbahnen via Brenner revidirte und erweiterte Gütertarife mit Inbetrachtziehung der dormaligen Konkurrenzen herbeizuführen, blieb einstweilen ohne vollen Erfolg, namentlich wegen Abgeneigtheit der beteiligten Bahnen, vor definitiver Austragung der Tarifreform-Angelegenheit in Deutschland die bezüglichlichen, zum Theil bereits druckfertig ausgearbeiteten Tarife in Kraft zu setzen. Immerhin gelang uns, wenigstens ab Basel und Schaffhausen über Romanshorn wieder konkurrenzfähige Gütertarife nach Sachsen zu erstellen. Und was den Verkehr mit Italien betrifft, so suchten die Bayerischen

Staatsbahnen und die Österreichische Südbahn den dringendsten Verkehrsbedürfnissen dadurch zu entsprechen, daß sie auf Grund der stattgefundenen Tarifverhandlungen einzelne Spezial- und Übernahme tarife in Kraft setzten.

Eine weitausgreifende Erweiterung unsers ausländischen Verkehrsgebietes, von der wir erhebliche Vortheile erwarten, wurde im Spätjahre vereinbart, die Erstellung von Transittarifen durch die Schweiz zwischen Mittel- und Südfrankreich einer- und Mittel- und Südrußland anderseits. Zunächst wurde man dazu veranlaßt durch starke Transporte von Schienen, Schienenbefestigungsmitteln, eisernen Brücken, Lokomotiven u. dgl., welche ab Creusot, Fourchambault, St. Etienne zc. für den weiteren Ausbau des russischen, bereits gegen den Kaukasus und nach Asien vordringenden Eisenbahnnetzes bevorstehen; man gelangte aber bei weiterer Prüfung der russischen Handelsbeziehungen, welche in ungemein raschem Aufschwunge begriffen sind und in immer wachsender Proportion sich der Landwege bedienen, zu dem Entschlusse, sich nicht mit Erstellung eines Tarifes für die erwähnten metallurgischen Produkte zu begnügen, sondern daneben auch allgemeine Gütertariife, gültig nach beiden Richtungen, aufzustellen. Diese Tarife sind nahezu fertig bearbeitet und sollen demnächst in Kraft gesetzt werden. Die schweizerische Route Genf, Verrieres- und Basel-Romanshorn wird damit zum Zwischenglied eines direkten internationalen Verkehrs von 3000 Kilometern Länge. — Hieran anschließend wird auch ein direkter russisch-süddeutsch-schweizerischer Getreidetarif aufgestellt, in welchen von den Stationen unsers Netzes einstweilen Romanshorn und Basel einbezogen werden. Die stark ermäßigten Transporttaren, welche von allen beteiligten Verwaltungen für diesen Tarif bewilligt worden sind, lassen hoffen, daß trotz der großen Distanzen wenigstens zeitweise erhebliche Getreidemengen auf Grund desselben zur Beförderung gelangen werden. — Sobald im Berichtsjahre die Berichte aus Ungarn über den mutmaßlichen Ertrag seiner dießmaligen Getreideernte zu der Hoffnung berechtigten, daß die Schweiz wieder in den Fall kommen dürfte, einen erheblichen Theil ihres Getreidebedarfes über Romanshorn zu beziehen, ließen wir, um diesen Erfolg zu sichern und möglichst auszudehnen, es uns angelegen sein, eine Revision des schweizerisch-österreichisch-ungarischen Getreidetarifes von 1873 im Sinne weiterer Tarireduktionen anzuregen. In Folge des Widerstrebens einzelner beteiligten Verwaltungen, in einem Zeitpunkte starken Rückganges ihrer Betriebseinnahmen neue Tariermäßigungen zu bewilligen, blieben jedoch die bewilligten Verkehrserleichterungen bedeutend hinter unsern Wünschen zurück, trotz kräftiger Unterstützung der letzteren durch die Bayerischen Staatsbahnen. Immerhin haben im Spätsommer die einige Jahre fast ganz ausgebliebenen Getreidetransporte aus Österreich über Romanshorn wieder begonnen und seither fortgedauert, und die Sensation, welche die Aufstellung des oben erwähnten, auf niedrigeren Grundtaren beruhenden russisch-schweizerischen Getreidetarifes in Ungarn erregt hat, gibt wohl der begründeten Erwartung Raum, daß weitere Ermäßigungen der österreichisch-schweizerischen Getreidetarife in nicht ferner Zeit erhältlich sein werden und damit unserer Route von Neuem ein ansehnlicher Theil des Getreideimportes nach der Schweiz bleibend gesichert werden dürfte.

Abgesehen von den im Vorhergehenden etwas eingehender besprochenen Maßnahmen wurde unsere Verwaltung durch Tarifangelegenheiten auch sonst in gesteigertem Maße in Anspruch genommen. Wir erwähnen davon, außer der durch die Tarifierhöhungen in Deutschland nothwendig gewordenen Umarbeitung zahlreicher Tarife und den Vorarbeiten für die Tarife der neuen Linien, noch folgende:

1) **Personenverkehr.** a. Erstellung eines neuen Tarifes zwischen allen Stationen der Nordostbahn und Zentralbahn, einschließlich der Aargauischen Südbahn; b. Einführung direkter Personenbilletts mit der neuen Linie der Jura-Bern-Bahn, c. mit der Vorarlbergerbahn, d. zwischen München und Wien einer-, Lyon und Marseille anderseits via Romanshorn-Genf; e. Einführung von Rundreisebilletts ab Badischen Stationen nach dem Berner Oberland, mit Einbeziehung der Rinzigtalbahn.

2) **Güterverkehr.** a. Erstellung eines direkten Gütertariifes nach der neuen Linie der Jura-Bern-Bahn; b. direkter Saarfohlentariife auch über die rechtsrheinische Route, neben den schon erwähnten über die linksrheinische; c. eines



Getreidetarifes ab Kufstein transit; d. eines Übernahmstarifes für Getreide aus Ungarn via Marburg-Franzensfeste; e. von Tarifen für Faßdauben und anderes Nutzholz ab Kufstein und ab der Österreichischen Staatsbahn nach der Schweiz und Frankreich; f. eines Spezialtarifes für Transporte von Wolle ab Pesth nach Basel; g. eines Stückgut- und Wagenraumtarifes ab den Bodenseeufersplätzen nach Berlin und Stettin.

### III. Kapitalbeschaffung.

Im Hinblick auf die sich stetsfort mehrenden Anforderungen an den schweizerischen Geldmarkt, namentlich für Eisenbahnzwecke, und die deßhalb für die nächstfolgenden Jahre voranzusehende erhöhte Schwierigkeit, größere Anleihen in der Schweiz unterzubringen, bemühten wir uns, im Berichtsjahr einen ansehnlichen Theil unseres Kapitalbedarfes durch ein größeres Anleihen zu decken und hiefür das Ausland in stärkerem Maße als bisher zu betheiligen. Dabei erachteten wir die Aufstellung von Bedingungen als wünschbar, welche dem Anleihen besondere Vorzüge vor den bisherigen und die Gewißheit unbedingter Sicherheit gewähren. Zu diesem Ende verständigten wir uns, wie schon im vorhergehenden Abschnitt erwähnt worden ist, mit dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn, unter solidarer Haft beider Gesellschaften ein gemeinsames Anleihen zu erheben, und setzten sodann dessen Betrag auf 50 Millionen Franken fest, die ungefähre Summe derjenigen Verpflichtungen, welche sie gemeinschaftlich je zur Hälfte zu decken übernommen haben. Über Unterbringung dieses Anlehens einigten wir uns mit einem Konsortium, bestehend aus der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, der Basler Handelsbank und dem Basler Bankverein in Basel, dem Bankhause M. M. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M., der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und der Discontogesellschaft in Berlin, im Wesentlichen zu folgenden Bedingungen: 1) Betrag des Anlehens 50 Millionen Franken oder 40 Millionen Mark deutscher Reichswährung, Ausstellung von Obligationen zu 1000 und 500 Fr. gleich 800 und 400 Mark, Verzinsung zu 4 1/2 Prozent in halbjährlichen Raten, Rückzahlung zum Nennwerthe nach 18 Jahren, mit Berechtigung der Bahngesellschaften, die Rückzahlung schon nach 12 Jahren ganz oder theilweise zu bewirken, Einlösung der Zinscoupons und seiner Zeit der Obligationen nicht nur in der Schweiz bei den Hauptkassen der beiden Gesellschaften, sondern in deutscher Währung auch bei den deutschen Mitgliedern des Konsortiums, 4 Mark zu Fr. 5 gerechnet. 2) Sofortige feste und provisionsfreie Übernahme von 30 Millionen Franken durch das Konsortium zum Kurse von 92 mit Einzahlungsfrist bis 1. Juli 1875 und Berechtigung desselben, bis zum gleichen Termin die Option für die übrigen 20 Millionen zum Kurse von 92 1/4 zu erklären; eventuelle Einzahlungsfrist für letztere Summe 1. April 1876. — Am 28. September 1874 waren die ersten 30 Millionen vollständig je zur Hälfte an die beiden Bahngesellschaften einbezahlt; zwei weitere Serien von je 5 Millionen sind seither durch das Konsortium optirt und größtentheils auch bereits einbezahlt worden.

Aus den mitgetheilten Bedingungen für Übernahme des Gemeinschaftsanlehens ergibt sich, daß auf dem Übernahmskurse der erßbezogenen 30 Millionen Franken gegenüber dem Nominalbetrag eine Einbuße von 8 Prozent erwachsen ist. Zu derselben kam der Verlust auf dem in Deutschland in Markwährung zur Verfügung der beiden Bahngesellschaften gestellten Theile des Anlehens. Zuzüglich der Auslagen für Druck und Stempelung der Obligationen, Porii zc. berechnet sich hiernach die Gesamteinbuße auf 9.26 Prozent. Wir verständigten uns mit dem Direktorium der Centralbahn, diese Einbuße nur theilweise den Baurechnungen zu belasten, in der Weise, daß das Anleihen zum Kurse von 95.74 verrechnet wird; die weiteren 5 Prozent der Einbuße übernehmen die beiden Gesellschaften je zur Hälfte und sorgen nach Gutfinden für deren Deckung. Wir beabsichtigen, die Amortisation des uns hienach zufallenden Betrages von Fr. 771,094 auf die Dauer des Anlehens, also auf 18 Jahre zu verlegen, was für die Betriebsrechnung eine jährliche durchschnittliche Belastung