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 Eisenbahnunternehmungen

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: 30.10.2025

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

Die Nargauische 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 sür sie so bedeutungsvollen Unternehmung nicht sern halten konnten. Gleich den Gesellschaften der Gotthardbahn und der Schweizerischen Zentralbahn erklärten wir uns daher Namens der Nordostbahngesellschaft zur Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 50,000 bereit.

Die Gesellschaft hat sich konstituirt und die Borbereitungen für den ersten Bohrversuch haben bereits begonnen.

II. Berhältniffe zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Auch im Jahr 1874 war die Bereinigung ich meizerischer Gisenbahnverwaltungen wiederholt in der Lage, gegenüber den Bundesbehörden rückfichtlich beabsichtigter gesetzgeberischer und administrativer Erlasse und deren Bollziehung sich zu äußern, sowie über Berhältnisse des Eisenbahnwesens zu berichten. Bon besonderer Tragweite unter ben in solcher Beise gemeinsam mit den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen behandelten Gegenständen sind die Wesehesentwürse betreffend ben Transport auf Gisenbahnen und betreffend die haftpflicht für Töbtungen und Berlehungen; leider wurde dem Bunsche der Bahnverwaltungen, vor definitiver Berathung derselben durch die eidgenössischen Räthe ihre Unsichten über die einzelnen Bestimmungen mündlich entwickeln zu können, nur in sehr unzureichendem Maße entsprochen und mußten dieselben mit einer nochmaligen summarischen Darlegung ihrer hauptfächlichsten Ginwendungen auf schriftlichem Bege sich begnügen. Im Ganzen fanden diese Einwendungen wenig Berücksichtigung; immerhin ist dem Umstande, daß in den Kommiffionen, namentlich in berjenigen des Nationalrathes, wenigstens einige des Gifenbahnwesens kundige Mitglieder sich befanden, zu verdanken, daß eine nicht unerhebliche Anzahl von Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzes: entwurfes über ben Gifenbahntransport, welche nicht allein den finanziellen Intereffen der bestehenden Bahnen, sondern auch ber Entwicklung des schweizerischen Gisenbahnwesens nachtheilig zu werden drohten, schließlich in Annäherung an die von den Bahnverwaltungen kundgegebenen Anschauungen geordnet wurden. Von den übrigen Gegenständen, welche Beranlaffung zu Erörterungen mit den Bundesbehörden bildeten, erwähnen wir folgende: 1) Ausnahmstarife für Lebensmittel zu Zeiten der Theurung; die Bahnverwaltungen hoffen, ebensowohl die Erfolglosigkeit diesfälliger Magnahmen, als ben Mangel halbwegs ausreichender Grunde bafur bei ben eigenthumlichen Berhaltniffen ber Schweiz in ihrem einschlägigen Memorial an das Eisenbahndepartement überzeugend nachgewiesen zu haben. 2) Tarbegunftigungen für Arbeiter; die außerordentlich niedrigen Abonnementstaxen der Nordostbahn, welche allen Rlaffen der Bevölkerung zu gut kommen, scheinen die Möglichkeit weitergehender Anforderungen an sie zum Boraus auszuschließen. 3) Krankentransporte; die Bahnverwaltungen einigten fich auf einen fachbezüglichen Spezialtarif, ber feither in Rraft getreten ift, für das Nordostbahnnet übrigens noch eine Ergänzung im Sinne weiterer Erleichterung solcher Transporte durch besondere Tarifbestimmungen für die neuen, demnächst in Zirkulation zu setzenden Krankenwagen erhalten soll. sonntage 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 biefelben hierüber mit bem Gifenbahndepartement in getrennte Korrespondenz und führte speziell unsere Berwaltung auf erfolgte Aufforderung den Nachweiß, daß sie die erwähnte Bestimmung überall, wo es möglich war, ihrem striften 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) Gisenbahnstatistif; weil die beabsichtigte Aufstellung eines neuen Formulars für die schweizerische Gisenbahnstatistif sich verzögerte, lieferten die Bahnverwaltungen dem Eisenbahndepartement im Herbste des Berichtsjahres auf Grund des für die Statistif des Jahres 1868 seiner Zeit angenommenen Formulares die für eine Statistif des Jahres 1873 ersorders lichen Daten und erklärten zugleich die Geneigtheit, wo möglich ihre Geschäftsberichte und Rechnungen sur die Folge so einzurichten, daß die schweizerische Eisenbahnstatistif unmittelbar auf Grund derselben bearbeitet werden könne.

Daneben war die Bereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen im Falle, in Fortsührung ihrer Aufgabe der Förderung des Eisenbahnwesens durch gemeinsame Anordnungen eine bedeutende Zahl von Maßnahmen zu treffen, woraus wir nachstehende erwähnen: 1) Andahnung einer Nevision des im Jahr 1863 abgeschlossenen übereins kommens über den direkten Berkehr; 2) Entwurf eines übereinkommens über die gegenseitige Haftpilicht aus dem direkten Berkehr, verbunden mit neuen Bestimmungen über das Bersahren zur Negelung der Entschädigungsforderungen im Sinne möglichster Bereinfachung und Beschleunigung; 3) Festsehung der Grenzen und Bedingungen eines mit den schmalspurigen Bahnen, zunächst mit der Station Herijau, einzurichtenden direkten Personens und Güterverkehrs; 4) Anbahnung periodischer Konferenzen der schweizerischen Sisenbahnbaus und Betriebstechniker behufs Begutachtung ihnen überwiesener eisenbahntechnischer Fragen und behufs Anregung von Beschlüssen der Gisenbahnkonserenz zur Beseitigung von übelsständen und zur Erzielung von Fortschritten im Bau und Betrieb der Gisenbahnkonen.

Noch erwähnen wir, daß im Bestande ber Bereinigung mehrsache Anderungen eintraten. Von bisherigen Mitgliedern traten aus die Ligne d'Italie, welches Unternehmen in den Betrieb der Bestschweizerischen Bahnen überging, und die Bernische Staatsbahn, welche mit dem Unternehmen für den Bau der Bernischen Jurabahnen susionirte und hiebei den Namen "Jura-Bern-Bahn" annahm. Am Schlusse des Berichtsjahres bestand sonach die Bereinigung aus solgenden suitgliedern: Westschweizerische Bahnen, Jura-Bern-Bahn, Schweizerische Zentralbahn, Schweizerische Nordostbahn und Bereinigte Schweizerbahnen. Im lausenden Jahre wird sie sich wieder um mehrere Mitglieder vermehren, indem der Tößthalbahn, der Emmenthalbahn und der Schweizerischen Nationalbahn je auf den Zeitpunkt ihrer Betriebseröffnung der Eintritt in die Bereinigung gestattet wurde.

Wie wir schon im lettjährigen Geschäftsberichte angebeutet haben, erhielten die bisherigen Berträge mit der Schweizerischen Zentralbahn über ben gemeinsamen Bau und Betrieb der Böhbergbahn, der Aargauischen Sübbahn und ber Linie Robleng: Stein im Berichtsjahr eine wesentliche Erganzung burch einen vom 4. April 1874 datirten Bertrag, welcher seither die Genehmigung der beiderseitigen Berwaltungsrathe erhielt. hienach werden die genannten Bahnunternehmungen, einschlieflich ber Betheiligung ber Zentralbahn und Nordositbahn bei ber Linie Wohlen-Bremgarten, als eine einheitliche finanzielle Unternehmung behandelt, für beren Berbindlichkeiten die beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen haften. Die für ben Bau ber genannten Linien erforderlichen Kapitalien werden unter solidarischer Gemeinschaft anleihensweise gegen 41/2prozentige Obligationen erhoben. Um Gewinn ober Berluft ihres Betriebes partizipiren die beiben Gefellichaften zu gleichen Theilen; doch findet ber Betrieb ber Aarganischen Gubbahn, fo lange fie blog bruchftudweise eröffnet ift, auf Rechnung bes Baues statt, gemäß bem auch für die Theilstrecken ber Gotthardbahn angenommenen Grundsabe. Die oberfte Leitung biefer gemeinschaftlichen Unternehmung steht einem besonderen Romite gu, in welches die Verwaltungsrathe ber beiden Bahngefellschaften je brei Mitglieder ber Direktionen mahlen, und das ben Namen "Berwaltungskomite ber Gemeinschaftsbahnen" trägt; das Präsidium desselben wechselt zwischen den beiden Sejellichaften je zu brei Zahren um. Reben bemfelben befteht eine besondere Kommiffion von gehn Mitgliebern für befinitive Abnahme ber Jahresrechnungen über ben Bahnbau, ben Bahnbetrieb und ben Reservesond; die Mitglieder bieser Kommission werden je zur Hälfte von den beiden Berwaltungsräthen gewählt und dürfen dem Berwaltungskomite nicht angehören. In ben Betrieb ber Gemeinschaftsbahnen, ber auf Grund ber wegleitenden Beschlüsse bes Gemeinschaftstomite ju erfolgen hat, theilen fich die Bahngesellschaften in der Art, daß die Zentralbahn den Betrieb der Gudbahn, die Rordoftbahn benjenigen ber Bötbergbahn und ber Linie Koblenz-Stein übernimmt. Für benjelben bezieht die Zentralbahn eine

Entschädigung von Fr. 2. 40 Cts. per Lokomotivfilometer, die Nordosibahn (namentlich im Hinblick auf die schwierigeren Betriebsverhältnisse der Böhdergbahn) Fr. 2. 70 Cts. Diese Entschädigung bildet das Üquivalent für alle und sede 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 Bahnhöse, Stationen und Bahnstrecken der Nordostbahn (Brugg, Ruppersweil, Navau, Koblenz und Bahnstrecke Ruppersweil-Navau) und der Zentralbahn (Pratteln, Muttenz, Basel und Bahnstrecke Pratteln-Basel); 2) die Kosten für weiteren Ausbau der Linien und Bervollständigung ihrer technischen Ausrüstung; 3) allfälliger Schaden, welcher durch höhere Gewalt, durch Berbrechen oder in Folge außerordentlicher Unglücksfälle entsteht; 4) die Gebühren sür Feuerversicherung der Gebäude und des Mobiliars; 5) die Ersüllung besonderer Verpssichtungen gegenüber Oritten in Folge der Erpropriationen, des Baues 20.; 6) die Materiallieserung sür Erneuerung des Oberbaues; — diese Ausgaben werden, soweit sie nicht auf die Baurechnungen gehören, den Betriebsrechnungen der Gemeinschaftsbahnen besonders besastet. Zede Gesellschaft vertritt die von ihr betriebenen Bahntinien nach Ausen. Nach Ablauf von sünf Jahren kann der Bertrag beiderseits gekündet werden.

Im Anschluß an diesen Bertrag traten wir im Hinblick auf die uns nach demselben zufallende Taxbildung für die Böthbergbahn mit bem Direttorium ber Zentralbahn in Berhandlung, um eine billige Berkehrsausicheibung zwischen ber genannten Bahn und ben im ausschließlichen Eigenthum ber Nordostbahn und Zentralbahn befindlichen Linien herbeiguführen und hiedurch der Wefahr vorzubeugen, daß die Konkurrengstellung dieser Bahnen zu einander auf die sernere freundichaftliche Fortbejorgung ber gemeinichaftlichen Intereffen Geitens ber beiben Wefellichaften ftorende Ruckwirfungen üben könnte. Wir verständigten uns in Folge beffen, die Ausscheidung bes Berkehres, an welchem die Böthergbahn betheiligt ift, im Wefentlichen nach bem Pringipe ber fürzeren Route ftattfinden zu laffen, mit etwelcher Berücksichtigung bes Umftandes, daß die Hauensteinroute wegen ihrer Steigungsverhältniffe bei gleichen Diftangen fich gegenüber ber Böhbergroute in einem gemissen Nachtheile befindet. Bersonenbillete werden demzufolge zwischen den gleichen Stationen in ber Regel nur über eine und zwar die fürzere Route erstellt; doch steht es jeder Gesellichaft frei, solche Billete zu ben normalberechneten, also höhern Preisen auch über die langere Route auszugeben, falls die Distanz dieser Route diejenige ber fürzeren nicht um zehn Prozent übersteigt. Der Güterverkehr wird überall nur über eine Linie geleitet, und zwar fällt insbesondere der Böhbergbahn derjenige zwischen solgenden Stationen zu: 1) Liestal bis Basel einers, Brugg und oftwarts anderseits; 2) Pratteln bis Bafel einer-, Schingnach anderseits; 3) Böhenegg bis Augst einer-, Ruppersweil, einschließlich der Südbahn, und weiter öftlich anderseits; 4) Böhenegg bis Möhlin einer, Narau anderseits; 5) Böhenegg bis Frid einers, Olten und westwärts anderseits; 6) Pratteln bis Bajel einers, Cham, Zug und weiter gegen Burich anderseits. Durch diese Vereinbarung, welche übrigens spätestens auf den Zeitpunkt der Durchführung der Südbahn bis Rothfreuz einer Revision zu unterstellen sein wird, ist ber von und angestrebte Zweck erreicht und zugleich ber Böthbergbahn vom Tage ber Gröffnung an ein fehr starter Personen, und Güterverkehr gesichert worden. — Außerdem setzten wir uns, um die verhältnigmäßig noch gunftigen Chancen des Geldmarktes nicht unbenutt verstreichen zu laffen, mit der Zentralbahn über Erhebung eines gemeinsamen Anleihens ins Benehmen, noch ehe der Vertrag vom 4. April 1874 vollständig bereinigt war; wir werden uns hierüber im nächstfolgenden Abschnitt weiter äußern.

Wie schon im letztjährigen Geschäftsbericht vorläufig erwähnt wurde, haben wir mit den Bereinigten Schweizerbahnen über die Gemeinschafts: und Konkurrenzverhältnisse zwischen den Zürichseebahnen, der Glatthallinie und den Glarnerbahnen einen Bertrag 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 Kündigungssrift zugestandene Mitbenuhungsrecht der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich sammt anliegenden Stationen auf die ganze Vertragsdauer zugesichert, während sie hinwieder auf die

gleiche Zeitbauer ber Nordoftbahngesellschaft das Recht der Mitbenutzung der Bahnstrecke Näfels-Glarus sammt anliegenden Stationen, sowie der Stationen Ziegelbrude und Rapperswyl einräumt; die wesentlichsten Grundsätze zur Ordnung dieser Gemeinschaftsverhältnisse wurden in den Bertrag niedergelegt, sollen aber für die einzelnen, in gemeinschaftliche Benutung fommenden Objekte ihre genauere Ausführung durch Spezialverträge erhalten, deren Abschluß noch aussteht. Außerbem regelt ber Bertrag bie aus bem Bau ber Zürichseebahnen neu erwachsenden Konkurrenzverhältnisse gu ben Bereinigten Schweigerbahnen. Für ben Bersonenverfehr werben bienach die drei in Konfurreng tretenden Linien zwischen Zürich und Ziegelbrücke, beziehungsweise Glarus, nämlich durch das Glatthal, über das linke und über das rechte Burichfeeufer infofern als gleichberechtigt anerkannt, als über alle brei Routen, foweit eine ber beiben Gefellschaften es verlangt, Billete zu den gleichen, nach ber fürzesten, beziehungsweise wohlfeilsten Route gebilbeten Taxen erstellt werben; die Auswahl ber zu benutsenden Route wird bem freien Ermeffen bes einzelnen Reisenden überlaffen. Für ben Guterverkehr erfolgt die Tarbildung ebenfalls nach der fürzesten, beziehungsweise wohlseilsten Route, und es wird berselbe in folgender Weise unter die vorbenannten Konkurrenglinien vertheilt: 1) Der Berkehr zwischen den Stationen der linksufrigen Zürichsebahn von Enge auswärts und sämmtlichen Glarnerstationen, ferner berjenige zwischen Zürich, Örlikon, Wallisellen und weiter einers und Ennenda bis und mit Lintthal anderseits fällt ausschließlich der Nordoftbahn zu. 2) Umgekehrt erhalten bie Bereinigten Schweizerbahnen ben gangen Berkehr zwischen Wallijellen, Dietlikon und weiter einers, Schmerikon und weiter öftlich anderseits, ferner benjenigen zwischen den Stationen ber Glatthale, Linthe und Glarnerlinie von Dübendorf bis Lintthal unter fich. 3) Der Berkehr zwischen den Stationen der rechtufrigen Zürichsechahn von Stadelhofen bis Feldbach und den Glarnerstationen wird in der Weise getheilt, daß dersenige mit den Stationen Näfels bis Glarus den Bereinigten Schweizerbahnen, derjenige mit den hintern Glarnerstationen der Nordostbahn zufällt. 4) Der Berkehr von Zürich, Örlikon, Wallisellen und weiter mit den vordern Glarnerstationen, serner derzenige von Zürich und Örlikon mit Ziegelbrücke, Weefen und weiter öftlich wird je zur Hälfte über die linksufrige Zürichseebahn und über Rapperswyl geleitet in ber Art, daß die ber Route über Rappersmyl jugetheilte Galfte für die Strede Zurich-Mappersmyl wieder hälftig zwischen ber rechtufrigen Zurichseebahn und ber Glatthalbahn vertheilt wird. Bis zur Eröffnung ber rechtufrigen Zürichjeebahn verbleiben die derselben bestimmten Verkehrsquoten den Vereinigten Schweizerbahnen. Durch diesen Vertrag, welcher bis Ende 1884 fest abgeschlossen ift, wird ber linksufrigen Zurichseebahn, neben bem ihr in Aussicht stehenden bebeutenden Lokalverkehr, ein erheblicher Transitverkehr gesichert. — Noch erwähnen wir, daß antäßlich der Unterhandlungen über den vorstehenden Bertrag auch vorläufige Auseinandersetzungen mit den Bereinigten Schweizerbahnen über die aus bem Bau der Linie Effretikon: Behikon: Sinweil sich ergebenden Gemeinschafts: und Konkurrenzverhältnisse statt: fanden, die ebenfalls eine Berständigung auf billiger Grundlage in gewisse Aussicht nehmen lassen.

Die Gotthardbahn wird bekanntlich auf zwei Punkten, in Zug und in Luzern, an das Nordostbahnnets anschließen. Der sür letteres wichtigere dieser beiden Anschließenntke, welcher insbesondere auch auf die Bestimmung des Trace der Zweiglinie Thalweil-Zug zurückwirken wird, gab uns im Berichtsjahre noch keinen Anlaß zu Unterhandlungen, indem die beiderseitigen technischen Borarbeiten hiefür noch nicht ausreichend vorgerückt waren. Dagegen sanden wiederholte Besprechungen über den Anschluß in Luzern statt, zunächst zwischen der Gotthardbahn einers, der Zentralbahn und Nordossthahn als Eigenthümern des seizigen Bahnhoses Luzern anderseits, hernach mit Zuzug der neuen Bahnunternehmungen, welche in den Bahnhos Luzern einmünden werden oder einzumünden beabsichtigen (Vernschzenbahn, Brünigbahn, Juras Gotthardbahn), zum Theil unter Mitwirkung und Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements. Bis setzt ist indessen ein bestimmtes Ergebniß nicht erzielt worden, indem die von der Gotthardbahn beabsichtigte Anlegung eines allen in Luzern einmundenden Linien gemeinsamen Bahnhoses an der sogenannten Halde sowohl Seitens der Behörden als auch einer

Mehrzahl ber betheiligten Bahnverwaltungen beanstandet wird und außerdem die Ansichten über Decung der großen Kosten, welche aus dieser Bahnhofanlage, dem Aufgeben des gegenwärtigen Bahnhofes, dem Anschlusse der Zentrals und Nordostbahn an den projektirten 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 rückte die Bernstuzernbahn ihrer Vollendung entgegen und trasen die Zentralbahn und Nordostsbahn mit derselben eine Berständigung, wonach sie ebensalls in den jetzigen Bahnhof Luzern einmünden und zu den üblichen Bedingungen zur Mitbenutzung dessetben zugelassen wird. Daran anschließend sand noch eine spezielle Berständigung zwischen der Bernstuzernbahn und der Nordostbahn statt, gemäß welcher der Personens und Gepäckdienst der ersteren vom Personal der letzteren besorgt werden wird.

Nach verschiebenen Richtungen wurden Bertragsunterhandlungen nothwendig mit ben Gisenbahnunternehmungen Binterthur: Singen: Rreuglingen und Binterthur: Zofingen, welche feither unter bem Namen " Chweigerifche Nationalbahn" fich zu einer einheitlichen Unternehmung vereinigt haben. Des über ben gemeinsamen Bau ber Bahnstrecke Baben Dtelfingen abgeschloffenen Bertrages ift im erften Abschnitt ichon gedacht worben, und es bleibt uns bier nur beizufügen, daß barin auch über einheitliche Tarbildung für ben Lokalverkehr zwischen Otelfingen und Bettingen und über Beförberung biefes Verkehres burch die Bahnzüge der beiden Gefellschaften die erforderlichen Bestimmungen enthalten find. Über die Mitbenutung des Bahnhoses Konstanz durch die Unternehmung Binterthur:Singen-Kreuzlingen ist mit berselben, durch die Berwaltung der Großt. Badischen Staatseisenbahnen und unsere Direktion gemeinsam, am 3. Juli 1874 ein Bertrag 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 ben Anordnungen der Bundesbehörden auch ein direttes Bahngeleife, mit Beifeitelassung 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 Mitbenutung des Bahnhofes Winterthur durch die neu in Winterthur ausmündenden Linien und die dadurch nöthig werdenden Erweiterungsbauten an diesem Bahnobjekte, ferner über Anlehnung ber Linic Winterthur-Zofingen an die Norboftbahnstrede Winterthur-Effretikon, endlich betreffend Überführung berfelben über die Linie Örlikon-Bülach bei der Station Glattbrugg; wir glauben, eine Einigung über alle diefe Bunkte 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, mehrsach 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 betheiligten ausländischen Berwaltungen, theilweise freilich nur dadurch, daß wir uns der Gesahr aussehen, für manche Berluste, Beschädizungen oder Berspätungen von Transportgütern im Auslande aussonnen und bedeutende Entschädigungen bezahlen zu müssen, ohne den Regreß auf die sehlbaren Bahnen mit Erfolg nehmen zu können. Freilich liegt den schweizerischen Bahnverwaltungen der Gedanke sehr nache, solchen Borgängen, die sast noch mehr durch ihre augenscheinliche Ungerechtigkeit als durch ihre sinanzielle Tragweite peinlich berühren werden, durch Berzicht 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 einstweiten, so lange nicht schlimme finanzielle Ersahrungen 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 sördernd eingreift, werden freilich solche Bemühungen nach den bisherigen Ersahrungen nur theilweisen Ersolg haben. Auch wird nicht selten eine Erhöhung der Tarise die Bedingung dieses Ersolges sein, indem schon setzt ausländische Bahnverwaltungen, um den schweizerischen Bahnen den verlangten Regreß in gewissem Ilmsange gewähren zu können, die Einrechnung eines Tarzuschlages sür ihre Transportstrecke auf allen Sendungen oder wenigstens auf denjenigen von höherem Werthe behufs Ausgleichung des erhöhten Risiko als nothwendig erklären. Derartige Tarzerböhungen haben wir natürlich ebenso sehr wie das davon betrossen Publikun zu bedauern, weil dadurch die Konkurrenzschängseit der schweizerischen Bahnen gegenüber den ausländischen, die sich einer milderen Gesetzgebung ersteuen, geschmälert wird.

Bir maren, um in's Gingelne eingutreten, bestrebt, die direkten Berkehrsbegiehungen zum elsaßelothringisch en Bahngebiete, welche burch bessen Übergang an das beutsche Reich zerrissen worden sind, wieder in größerem Umsange anzuknüpfen, und hatten uns dabei eines entgegenkommenden Berhaltens der Berwaltung ber Reichseifenbahnen zu erfreuen. Wenn wir beffenungeachtet in biefer Richtung aus bem Berichtsjahre noch feine fehr bebeutenden Ergebniffe zu melben haben, so erklärt sich bies baraus, daß passend gejunden wurde, vor Eröffnung der Bögbergbahn, womit die Nordostbahn einen erheblich abgefürzten Weg nach ben Reichseisenbahnen erhalten wird, nur noch bie unentbehrlichsten Magnahmen gu treffen; es waren dies die Einrichtung eines direkten Personen- und Gepäckverkehres gwischen ben bebeutenberen Stationen unsers Nebes einer, und Mülhausen, Strafburg und Altmünsterol (Übergangsstation auf die frangösische Oftbahn) anderseits, diejenige eines folden Berkehrs ab Burich via Strafburg, Det, Luxemburg nach Bruffel, Oftende und London, endlich die Erstellung neuer Saartohlentarije. Hieran werden fich bemnächt anreiben: Gütertarife zwischen der Oftschweiz und ben wichtigeren Stationen bes nordlichen Eljages und von Deutschringen, beziehungsweise Belgien, ein Tarif für Gütertransporte jeder Art zwischen Zürich einer: und Antwerpen und London anderseits, ein Courier: Eilgutdienst zwischen Burich und London über Oftende, dirette Ruhrkohlentarije über bie linterheinische Route, endlich Gutertarife gwifchen ber pfälgischen Station Ludwigshafen und ber Ditschweig. Mit Erstellung birefter Tarife nach bem übrigen Netze der Reichseisenbahnen in Eljaß-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 Böthergbahn und der im Jahr 1876 zu eröffnenden Linie Winterthur-Roblenz auf der einen und benjenigen der bereits im Betriebe befindlichen Linien über Offenburg-Immendingen und Pforzheim-Hordostbahn und der Bereinigten auf der andern Seite verschieben sich die Verkehrsbeziehungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Bereinigten Schweizerbahnen zum süddeutschen Eisenbahnnetz, insbesondere zu den Großh. Badischen Staatsseisenbahnen nehmen bedeutend und wird eine durchgreisende Revision der zu deren Ordnung vor etwa 10 Jahren abgeschlossenen Berträge nothwendig. Wir haben nicht ermangelt, eine solche Revision bei der Generaldirektion der Großh. Badischen Berkehrsanstalten in Anregung zu bringen, und darauf eine zustimmende Antwort erhalten; über die muthmaßlichen Resultate dieses Schrittes läßt sich aber einstweilen noch nichts berichten.

Unser Bemühen, mit den Sächsischen Staatseisenbahnen via Bayern und mit den Oberitalienischen Gisenbahnen via Brenner revidirte und erweiterte Gütertarise mit Inbetrachtziehung der dermaligen Konkurrenzen herbeizuführen, blieb einstweisen ohne vollen Ersolg, namentlich wegen Abgeneigtheit der betheiligten Bahnen, vor desinitiver Austragung der Tarifresorm-Angelegenheit in Deutschland die bezüglichen, zum Theil bereits drucksertig ausgearbeiteten Tarife in Kraft zu sehen. Immerhin gelang uns, wenigstens ab Basel und Schafshausen über Romanshorn wieder konkurrenzsähige Gütertarise nach Sachsen zu erstellen. Und was den Berkehr mit Italien betrifft, so suchten die Bayerischen

Staatsbahnen und die Öfterreichische Südbahn den dringenoften Verkehrsbedürfniffen dadurch zu entsprechen, daß sie auf Brund der ftattgefundenen Tarifverhandlungen einzelne Spezials und Übernahmstarife in Rraft setzen.

Eine weitausgreifende Erweiterung unfers ausländischen Berkehrsgebietes, von der wir erhebliche Bortheile erwarten, wurde im Spätjahre vereinbart, die Erstellung von Transittarifen burd bie Schweiz zwijden Mittel: und Süb: frankreich einers und Mittels und Sübrußland anderseits. Zunächft wurde man dazu veranlaßt durch ftarke Transporte von Schienen, Schienenbefestigungsmitteln, eisernen Brücken, Lokomotiven u. dgl., welche ab Creusot, Fourchams bault, St. Etienne ec. für den weiteren Ausbau des russischen, bereits gegen den Kaukajus und nach Asien vordringenden Gifenbahnnehes bevorstehen; man gelangte aber bei weiterer Prüjung der ruffischen Sandelsbeziehungen, welche in ungemein raschem Aufschwunge begriffen find 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 Gütertarife, gultig nach beiben Richtungen, aufzustellen. Diese Tarife find nabezu fertig bearbeitet und sollen bemnächt in Rraft gesetst werben. Die schweigerische Route Genfe, Berrierese und Baselenomanshorn wird bamit jum Zwischenglied eines bireften internationalen Verkehres von 3000 Kilometern Länge. -- Hieran anschließend wird auch ein birefter ruffifd fübbeutid if weizerifder Getreibetarif aufgestellt, in welchen von den Stationen unfere Neges einstweilen Romanshorn und Bafel einbezogen werben. Die ftarf ermäßigten Transporttaren, welche von allen betheiligten Berwaltungen für diefen Tarif bewilligt worden find, laffen hoffen, daß trot ber großen Diftangen wenigstens zeitweife erhebliche Getreibemengen auf Grund besselben zur Beförderung gelangen werben. — Sobald im Berichtsfahre die Berichte aus Ungarn über ben muthmaglichen Ertrag feiner diegmaligen Getreideernte zu ber Hoffnung berechtigten, daß die Schweig wieder in ben Fall kommen durfte, einen erheblichen Theil ihres Getreidebedarfes über Romanshorn zu beziehen, ließen wir, um biefen Erfolg zu fichern und möglichst auszubehnen, es uns angelegen sein, eine Revision des schweizerisch = österreichischer ungarischen Getreibetarises von 1873 im Sinne weiterer Tarreduktionen anzuregen. In Folge des Widerstrebens einzelner betheiligten Berwaltungen, in einem Zeitpunkte starken Rückganges ihrer Betriebseinnahmen neue Tarermäßigungen zu bewilligen, blieben jedoch die bewilligten Berkehrserleichterungen bedeutend hinter unfern Wünschen zurück, trop kräftiger Unterstüßung der letzteren durch die Bayerischen Staatsbahnen. Ammerhin haben im Spätsommer die einige Jahre fast gang ausgebliebenen Getreibetransporte aus Österreich über Romanshorn wieder begonnen und seither fortgedauert, und die Senfation, welche die Aufstellung des oben erwähnten, auf niedrigeren Grundtaren beruhenden ruffifd-schweizerischen Getreibetarifes in Ungarn erregt hat, gibt wohl der begründeten Erwartung Raum, daß weitere Ermäßigungen der öfterreichisch-schweizerischen Getreidetarise in nicht ferner Zeit erhältlich sein werden und damit unserer Route von Neuem ein ansehnlicher Theil bes Getreibeimportes nach ber Schweiz bleibend gesichert werden durfte.

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 Tariferhöhungen in Deutschland nothwendig gewordenen Umarbeitung zahlreicher Tarife und den Vorarbeiten für die Tarife der neuen Linien, noch solgende:

- 1) Perfonen verkehr. a. Erstellung eines neuen Tarises zwischen allen Stationen der Nordostbahn und Zentralbahn, einschließtich der Nargauischen Sübbahn; b. Einführung direkter Personenbillete mit der neuen Linie der Jura-Bern-Bahn, e. mit der Vorarlbergerbahn, d. zwischen München und Wien einer-, Lyon und Marseille anderseits via Romanshorn-Genf; e. Einführung von Nundreisebilleten ab Badischen Stationen nach dem Berner-Oberland, mit Einbeziehung der Kinzigthalbahn.
- 2) Büterverkehr. a. Erstellung eines direkten Gütertarises nach der neuen Linie der Jura-Bern-Bahn; b. direkter Saarkohlentarise auch über die rechtscheinische Route, neben den schon erwähnten über die linkscheinische; c. eines

Getreibetarifes ab Kufstein transit; d. eines Übernahmstarifes für Getreibe aus Ungarn via Marburg-Franzenssses; e. von Tarifen für Faßdauben und anderes Nutholz ab Kufstein und ab der Österreichischen Staatsbahn nach der Schweiz und Frankreich; f. eines Spezialtarises für Transporte von Wolle ab Pesth nach Basel; g. eines Stückgut: und Bagenraumtarises ab den Bodenseugerpläßen nach Berlin und Stetlin.

III. Kapitalbeschaffung.

Im hinblid auf die sich stetsfort mehrenden Unforderungen an den schweizerischen Geldmarkt, namentlich für Gifenbahngmede, und bie beghalb für bie nächstfolgenden Jahre vorauszuschende erhöhte Schwierigkeit, größere Unleihen in ber Schweiz unterzubringen, bemühten wir uns, im Berichtsjahr einen ansehnlichen Theil unseres Rapitalbedarfes burch ein größeres Unleiben zu becken und hieffur bas Ausland in ftarkerem Mage als bisher zu betheiligen. Dabei erachteten wir die Aufstellung von Bedingungen als wünschbar, welche bem Anleihen besondere Borguge vor ben bisherigen und die Bewißheit unbedingter Sicherheit gewähren. Bu Diesem Ende verständigten wir uns, wie schon im vorhergehenden Abschnitt ermähnt worben ift, mit bem Direttorium ber Ochweigerischen Bentralbahn, unter folibarer Baft beiber Befellichaften ein gemein fames Unteihen zu erheben, und fetten fodann beffen Betrag auf 50 Millionen Franken fest, die ungefähre Summe berjenigen Berpflichtungen, welche fie gemeinschaftlich je zur Sälfte zu beden übernommen haben. Über Unterbringung dieses Anleihens einigten wir uns mit einem Konsortium, bestehend aus der Schweizerischen Kreditanstalt in Zurich, der Baster handelsbant und bem Baster Bantverein in Bafel, bem Banthaufe M. A. von Rothschild und Sohne in Frankfurt a /M., ber Bant fur Sandel und Industrie in Darmstadt und ber Discontogesellschaft in Berlin, im Wesentlichen zu folgenden Bedingungen: 1) Betrag des Anteihens 50 Millionen Franken oder 40 Millionen Mark beutscher Reichsmährung, Ausstellung von Obligationen zu 1000 und 500 Fr. gleich 800 und 400 Mark, Berginsung zu 4 1/2 Prozent in halbjährlichen Raten, Rückzahlung zum Rennwerthe nach 18 Jahren, mit Berechtigung ber Bahngefell: Schaften, die Rudzahlung icon nach 12 Bahren gang ober theilweise zu bewirken, Gintojung ber Binscoupons und seiner Beit der Obligationen nicht nur in der Schweiz bei den hauptkaffen der beiden Gefellschaften, sondern in beutscher Bährung auch bei ben beutschen Mitgliedern bes Konsortiums, 4 Mart gu Fr. 5 gerechnet. 2) Sofortige feste und provisionsfreie Übernahme von 30 Millionen Franken durch das Konsortium zum Kurse von 92 mit Ginzahlungsfrist bis 1. Juli 1875 und Berechtigung besselben, bis zum gleichen Termin bie Option für bie übrigen 20 Millionen zum Rurse von 92 1/4 zu erklären; eventuelle Einzahlungsfrift für letstere 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 find feither burch bas Konfortium optirt und größtentheils auch bereits einbezahlt worden.

Aus ben mitgetheilten Bedingungen für Übernahme des Gemeinschaftsanleihens ergibt sich, daß auf dem Übernahmskurse der erstbezogenen 30 Millionen Franken gegenüber dem Nominalbetrag eine Einbuße von 8 Prozent erwachsen ist. Zu berselben kam der Berlust auf dem in Deutschland in Markmährung zur Bersügung der beiden Bahngesellschaften gestellten Theile des Anleihens. Zuzüglich der Auslagen für Oruck und Stempelung der Obligationen, Porti ze. berechnet sich hiernach die Gesammteinbuße auf 9.26 Prozent. Wir verständigten uns mit dem Direktorium der Zentralbahn, 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 Gutsinden stürderen Deckung. Wir beabssichtigen, die Amortisation des uns hienach zusallenden Betrages von Fr. 771,094 auf die Dauer des Anleihens, also auf 18 Jahre zu verlegen, was sür die Betriebsrechnung eine jährliche durchschnittliche Belastung