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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 23 (1875)

Artikel: Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1876 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F.

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730447

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: 19.08.2025

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

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Neben den Verhandlungen, welche unsere Unternehmung für sich allein mit den Bundesbehörden zu pflegen im Falle war, fanden solche in ziemlich großer Zahl auch Seitens der Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen statt. Rücksichtlich des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen äußerte die Vereinigung auf erfolgte Anfrage die Ansicht, daß dasselbe nicht für sich allein, sondern gleichzeitig mit dem im Anschluß daran zu erstellenden Transportreglement, wofür eine Vorlage Seitens der Bahnverwaltungen an die Bundesbehörden schon früher erfolgt war, erlassen werden möchte, weil viele im Gesetze nur zum Theil oder gar nicht geordnete Punkte erst durch dieses Reglement ihre Klarstellung finden werden; im Widerspruche hiemit wurde jedoch das Gesetz vom Bundesrath auf den 1. September 1875 in Kraft gesetzt, während die Genehmigung des Transportreglementes noch ausstand. Anfänglich waltete auch die Absicht, in ähnlicher Weise rücksichtlich der Anwendung des Gesetzes auf die direkten Verkehre mit dem Auslande vorzugehen; allein, wie wir am Schlusse des gegenwärtigen Abschnittes mittheilen werden, fanden hier die Vorstellungen, daß das Gesetz sich kaum durchführen lasse, so lange das demselben entsprechende Transportreglement nicht erstellt sei, besseres Gehör. Ebenso heben wir gerne hervor, daß die Bundesbehörden den Bahnverwaltungen in entgegenkommender Weise die Möglichkeit eröffneten, rücksichtlich der von jenen beabsichtigten Vorlage an eine internationale Konferenz für Aufstellung übereinstimmender Grundsätze über die Haftpflicht der Eisenbahnen für die ihnen übergebenen Gütertransporte, durch Bezeichnung mehrerer Delegirter die beim schweizerischen Bahnbetriebe gemachten Erfahrungen und daraus sich ergebenden Wünsche zur Geltung zu bringen; wie wir glauben, haben die daraufhin im Beisein der Bahndelegirten gepflogenen Verhandlungen gezeigt, daß die Bundesbehörden, ohne ihre Stellung zu beeinträchtigen, mit gutem sachlichem Erfolge zu konferenziellen Auseinandersetzungen mit den Bahnverwaltungen die Hand bieten dürfen, bevor sie zur Regelung von Verhältnissen des Eisenbahnwesens, zu deren vollem Verständniß die möglichst vielseitige Berathung der Erfahrung und Fachkenntniß wünschbar ist, auf dem Wege zwingender gesetzlicher oder administrativer Erlasse schreiten. Es kann denn auch konstatirt werden, daß dieselben rücksichtlich des Entwurfes eines neuen Transportreglementes den erwähnten Weg ebenfalls betreten haben, auch hier, wie wir überzeugt sind, zum Nutzen der Sache. Von den übrigen Fragen, welche der Vereinigung der schweizerischen Bahnverwaltungen Anlaß zu Erörterungen mit den Bundesbehörden gaben, erwähnen wir folgende: 1) Direkter Verkehr mit den Schmalspurbahnen; entgegen dem Begehren, daß mit diesen auch für Wagenladungen zu 200 Ztrn. unter Einrechnung der Taxen der Klassen D und E für die Normalspurbahnen direkte Tarife erstellt werden, wurde hervorgehoben, daß diesem Begehren nicht entsprochen werden könne, ohne zahllosen Konflikten mit dem Publikum zu rufen und die Bahnen in ihren konzessionsgemäßen Rechten zu beeinträchtigen, indem die Umladung von 200 Ztrn., die auf zwei Wagen der Schmalspurbahnen Platz finden, auf einen einzigen Wagen der Normalspurbahn in vielen Fällen nicht möglich sein und hinwieder die erstgenannten Wagen zur Aufnahme der in einem Wagen der Normalspurbahnen beigebrachten Güter sich nicht immer eignen werden. 2) Taxreduktionen in den Rundfahrtbilleten; gegenüber der Forderung, daß erhöhte Taxreduktionen, welche von den schweizerischen Bahnen für solche Billete ab norddeutschen Stationen zugestanden worden waren, entweder auf alle, auch die internen Rundfahrtbillete ausgedehnt oder dann auf das Maß der in diesen üblichen Reduktionen vermindert werden, wurden die Bundesbehörden aufmerksam gemacht, daß es wenig im Interesse und Wunsche der am Touristenverkehr besonders betheiligten Landesgegenden liegen dürfte, die Heranziehung von Touristen aus weitern Entfernungen zu erschweren. 3) Übertragung von Taxermäßigungen für einzelne Theilstrecken auf die weitergehenden, diese Strecken mitenthaltenden Verkehre; dieses Begehren fand in dem Umstande seine

Veranlassung, daß die Vereinigten Schweizerbahnen ablehnten, die für Zürich-Rapperswil im Hinblick auf die Konkurrenz der Dampfboote angenommenen Taxermäßigungen auf die direkten Personenbillete mit dem Auslande, welche diese Strecke mitenthalten, z. B. Paris-Chur, überzutragen, und führte zu einer sachbezüglichen Eingabe an das Eisenbahndepartement, welche namentlich die Ansicht vertrat, daß der gesetzliche Grundsatz der Gleichbehandlung im Tarifwesen wohl unmöglich in diesem weitgehenden, alles Anpassen an die einzelnen Verhältnisse verunmöglichenden Sinne verstanden werden könne, sondern als gewahrt angesehen werden müsse, wenn bei gleichen Verhältnissen gleiche Taxen gewährt werden. 4) Anwendung der ermäßigten Taxen nach einer einzelnen Station, welche von einer Bahn gewährt werden, um daselbst die Konkurrenz mit einer andern, kürzeren Route zu halten, auf alle ihre rückwärts liegenden Stationen, z. B. der im Hinblick auf die Konkurrenz der Linie Zürich-Thalweil-Ziegelbrücke gekürzten Taxen der Strecke Zürich-Wallisellen-Ziegelbrücke auf die Stationen Schännis, Schmerikon u. s. f.; hier glaubte die Vereinigung der Bahnverwaltungen den Vorschlag machen zu dürfen, daß eine Rückwirkung der reduzirten Taxe der konkurrenzirten Station nur insoweit stattzufinden habe, als für die rückwärts liegenden Stationen keine höheren Taxen bezogen werden dürfen als die Taxe jener Station, zuzüglich der normalen Taxe von derselben nach den genannten Stationen. 5) Da den Bundesbehörden die Aufstellung des neuen Formulars für die schweizerische Eisenbahnstatistik noch nicht möglich war, wurde denselben für die Jahre 1868 bis 1873 inzwischen eine nachträgliche Statistik nach einem reduzirten Formular geliefert, sowie die Einlieferung der Statistik für 1874 nach dem bisherigen Formular vorgenommen.

Daneben faßte die Vereinigung zahlreiche Beschlüsse zur Förderung des schweizerischen Eisenbahnwesens. Wir heben davon die nachstehenden hervor: 1) Revision des Übereinkommens über den direkten Verkehr; 2) Aufstellung eines Übereinkommens über die gegenseitige Haftpflicht aus dem direkten Verkehr, verbunden mit neuen Bestimmungen über das Verfahren zur Regelung der Entschädigungsforderungen; 3) Anbahnung einer vollständigeren Einigung für übereinstimmende und einheitliche Anlage der Waarenstatistik; 4) Anordnung einer Untersuchung darüber, ob nicht Seitens der Bahnen Schritte zu besserer Berücksichtigung der Eisenbahnverwaltung im öffentlichen Unterrichtswesen angezeigt seien.

Die Vereinigung fand im Berichtsjahr die schon im letztjährigen Bericht in Aussicht gestellte Erweiterung durch den Eintritt der Tößthalbahn, Emmenthalbahn und Schweizerischen Nationalbahn. Ferner wurde auch die Gotthardbahn in dieselbe aufgenommen. Die Unternehmung des Jura-Industriel erklärte ihren Austritt in Folge ihrer Fusion mit der Jura-Bernbahn, welche auch die Vertretung der von ihr betriebenen, neuen Unternehmung Bern-Luzern unter der erweiterten Benennung Jura-Bern-Luzernbahn übernahm.

Die im Berichtsjahr erfolgte Eröffnung einer Reihe von neuen Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes hatte zur Folge, daß unsere Verwaltung durch Tarifarbeiten in ganz außerordentlichem Maße beschäftigt war. Von unserer eigenen Unternehmung wurden die Bötzbergbahn (2. August) und die linksufrige Zürichseebahn (20. September), von der Schweizerischen Centralbahn die Strecke Wohlen-Muri der Aargauischen Südbahn dem Betrieb übergeben; die Gesellschaft der Schweizerischen Nationalbahn eröffnete ihre Linien Singen-Etzweilen und Constanz-Etzweilen-Winterthur, die Tößthalbahngesellschaft die Strecke Winterthur-Bauma, die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen die Linie Winkeln-Herisau-Urnäsch. Im Westen gelangte die Emmenthalbahn (Solothurn-Burgdorf) zum Betriebe; die Eisenbahngesellschaft des bernischen Jura (Jura-Bernbahn) eröffnete die Strecke Delsberg-Basel ihres jurassischen Bahnnetzes und übernahm unter der erweiterten Firma Jura-Bern-Luzernbahn den Betrieb der neu eröffneten Linie Langnau-Luzern. Von Bergbahnen endlich kamen die Arth-Rigibahn, die Ütlibergbahn und die Rorschach-Heiden-Bergbahn zur Eröffnung. Zunächst war die Aufstellung der internen Tarife für unsere obenerwähnten zwei neuen Hauptverkehrswege, diejenige der direkten Tarife derselben mit den übrigen, bereits im Betriebe stehenden Linien sowohl unserer Gesellschaft, als auch der andern schweizerischen Bahnverwaltungen, und mit Rücksicht auf die eintretenden Distanzveränderungen die theilweise Umarbeitung der Tarife des alten Netzes nothwendig; wir brachten hiebei im Wesentlichen die gleichen Grundsätze zur Geltung wie bei den schon

in Kraft bestehenden Tarifen, namentlich auch für die Gütertarife, immerhin mit der sehr wichtigen Neuerung, daß wir die Distanzen überall nach Kilometern, statt nach Stunden, wie die Konzessionen es gestattet hätten, berechneten, und daß demzufolge die bisherigen Stunden-Grundtaxen für den Gütertransport in solche nach Kilometern umgerechnet, für den Personentransport aber die Kilometer-Grundtaxen der neuen schweizerischen Konzessionen angewendet wurden. Außerdem waren die Beziehungen zu den neuen Linien anderer Unternehmungen zu ordnen durch Erstellung direkter Tarife mit und über dieselben, theilweise auch durch Regelung der Konkurrenzverhältnisse. Ferner machte die Übernahme der Zürichseedampfbootunternehmung Seitens unserer Gesellschaft die theilweise Neubeordung der Verkehrsverhältnisse des Zürichsees nothwendig; dieselbe erfolgte mittels Gleichstellung der Personen-Dampfboottaxen für das linke Ufer mit den entsprechenden Taxen der Zürichseebahn und mittels Übertragung verschiedener, im Bahnverkehr erprobter Vorschriften und Einrichtungen auf die Dampfboote, während die wünschbare, durchgreifende Revision der sämmtlichen Personen- und Gütertarife der Dampfboote, verbunden mit Aufstellung eines Transportreglements für dieselben, einstweilen noch unterbleiben mußte. Endlich wurden im Einvernehmen mit allen übrigen bei der Bodensee-Dampfschiffahrt betheiligten Verwaltungen für den Bodensee neue Tarife und ein neues Transportreglement erstellt.

Zu der Besprechung unserer Verkehrsbeziehungen zu dem Auslande übergehend, gestatten wir uns, in erster Linie an die im Geschäftsberichte des Jahres 1874 gemachten Mittheilungen über angebahnte Verkehrsvereinbarungen anzuknüpfen. Der damals in Aussicht genommene Tarif für Gütertransporte zwischen Zürich einer-, Antwerpen und London anderseits, sowie der Courieeilgutdienst zwischen Zürich und London über Ostende ist im Berichtsjahre zur Einführung gelangt; leider wurde derselbe nicht von Anfang an auf der ganzen Transportstrecke mit derjenigen Genauigkeit vollzogen, welche für das Gedeihen derartiger Verkehrseinrichtungen unentbehrlich ist, und wir sahen uns daher, obschon uns Seitens der übrigen betheiligten Verwaltungen Abhülfe der wahrgenommenen Übelstände bestimmt verheißen wurde, immerhin zu einer eventuellen Kündung dieses Verkehres veranlaßt, für den Fall längerer Fortdauer der erwähnten Übelstände. Mit den wichtigeren nördlichen Stationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, sowie mit den pfälzischen Bahnen wurde ein direkter Gütertarif unter Annahme des Wagenraumsystems via Bötzberg nach der Ostschweiz eingerichtet, ferner die Tarifverhältnisse für Ludwigshafen und entsprechend für Mannheim auf Grund einer Kombination des Wagenraumsystems mit dem schweizerischen Klassentarifsystem neu beordnet; im Weiteren gelangten ein Ruhrkohlentarif ab rheinischen Stationen via Bingerbrück-Weißenburg-Basel und direkte Tarife für Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben nach der Ostschweiz über die Bötzbergbahn zur Einführung. Die Erstellung direkter Gütertarife zwischen dem ganzen Netze der elsaß-lothringischen Bahnen und allen unseren wichtigeren Stationen ist grundsätzlich vereinbart, aber wegen der Forderung der genannten Bahnen, daß für diese Tarife das reine Wagenraumsystem angewendet werde, noch nicht vollzogen worden; nachdem aber der Verwaltungsrath uns ermächtigt hat, sowohl dieser Forderung als einer gleichlautenden der Großh. Badischen Staatseisenbahnen zu entsprechen, steht nunmehr die Bildung der erwähnten Tarife bevor und bleibt bloß noch zu gewärtigen, ob allfällig Seitens der schweizerischen Aufsichtsbehörde dagegen Bedenken werden erhoben werden, von dem Gesichtspunkte aus, daß die Anwendung zweier verschiedener Gütertarife im internen schweizerischen und im direkten Güterverkehr mit den ausländischen Bahnen zu unstatthaften Verhältnissen führe.

Auch mit den Großh. Badischen Staatseisenbahnen steht die Neuerstellung direkter Gütertarife auf gleicher Grundlage in baldiger Aussicht, nachdem ein neuer Betriebsvertrag mit denselben, den wir schon im vorhergehenden Berichtsjahr angeregt hatten, demnächst seinen vollständigen Abschluß erwarten läßt. Den durch Inbetriebsetzung der Nationalbahn neu entstandenen Konkurrenzverhältnissen ist inzwischen in den wichtigsten Punkten durch provisorische Tarifbildungen Rechnung getragen worden.

Im Jahr 1875 sind die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Transittarife durch die Schweiz zwischen Frankreich und Mittel- und Südrußland zur Einführung gelangt, und seither haben auf Grund derselben bereits nicht unerhebliche Transporte, namentlich von französischen Eisenfabrikaten für russische Bahnzwecke stattgefunden; wir sind im Vereine mit den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen bemüht, diesen Tarifen weitere Ausdehnung einerseits nach Frankreich, anderseits nach den inneren Hauptverkehrsplätzen von Rußland zu verschaffen, und haben außerdem Schritte gethan, um auch für einzelne schweizerische Stationen direkte Tarife mit Rußland zu bilden. — An diesem Orte wollen wir nicht unterlassen, der Einführung eines Spezialtarifs für Getreide ab Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn und der Galizischen Carl-Ludwigbahn nach Romanshorn, Rorschach, Schaffhausen und Basel, eines Übernahmstarifs für Getreide ab moldauischen, wallachischen, serbischen und türkischen Donaustationen nach Romanshorn und eines Spezialtarifs für Getreide von der Odessaerbahn nach Romanshorn, Rorschach und Basel zu gedenken.

Außer diesen Tarifarbeiten waren wir im Falle, noch eine bedeutende Zahl anderer auszuführen, behufs Aufnahme unserer neuen Linien in die bestehenden direkten Verkehre, sowie behufs Umarbeitung bestehender oder Bildung neuer Tarife. Wir erwähnen von diesen letzteren noch folgende:

1) Personenverkehr. a. Aufstellung eines Tarifs für die Beförderung von Personen und Gepäck zwischen Brüssel und der Schweiz via Bettingen-Metz, ferner zwischen London und der Schweiz via Calais und Ostende. b. Revision des Personentarifs nach und von der Vorarlbergerbahn. c. Einführung direkter Billete ab Zürich und Winterthur nach Stationen der badischen Bahn, Darmstadt und Frankfurt a. M. via Schaffhausen-Kinzigthalbahn und via Schaffhausen-Horb-Pforzheim, Ausdehnung der direkten Billete von und nach Zürich via Horb-Pforzheim auf Köln und Mainz, Einführung direkter Billete ab Dachsen nach Offenburg, Mannheim-Heidelberg und Mainz via Kinzigthalbahn. d. Umarbeitung und Erweiterung der Tarife im schweizerisch-badisch-mitteldeutschen Verkehr und im schweizerisch-bayerisch-österreichischen Verkehr. e. Neuer Tarif zwischen Winterthur und Mailand via Splügen, ferner zwischen Basel und Zürich einer-, Mailand anderseits via Splügen und via Gotthard. f. Erweiterung der Rundreisebillete durch Einführung solcher zwischen Zürich und dem Rigi, zwischen Zürich und St. Imier, Chaux-de-fonds und Locle via Biel-St. Imier-Neuchatel, zwischen Basel, Aarau und Zürich via Olten und via Bötzberg, Einführung von Vergnügungsbilleten des Rheinischen Verbandes via Weißenburg und via Heidelberg über Basel-Bötzberg und über Waldshut nach dem Innern der Schweiz, Rundreisebillete vom Rhein nach dem Berner Oberland und dem Vierwaldstättersee, Rundreisebillete ab Stuttgart, Ulm, Reutlingen, Tübingen nach der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen via Schaffhausen und via Bodensee.

2) Güterverkehr. a. Übernahmstarif für Baumwolle ab Genua, St. Benigno und Triest nach Nordostbahn-Stationen auf den Linien Zürich-Aarau und Zürich-Luzern, Spezialtarif für Baumwolle aus Italien via Brenner nach Basel und Romanshorn, Spezialtarif für Baumwolle ab Südfrankreich nach der Schweiz. b. Spezialtarife für Faßholztransporte ab Simbach transit nach West- und Südfrankreich durch die Schweiz, für Nutzholz von Kaiser-Ebersdorf und Simbach nach Romanshorn transit, für Holz ab Thiengen nach der Nordostbahn via Waldshut-Koblenz, für Faßdauben und Nutzholz ab der Oesterreichischen Südbahn, der Mohacs-Fünfkirchner, Fünfkirchner-Barcser, Alföld-Fiumaner und Battaszek-Dombovar-Zakanyer Eisenbahn nach Lindau, Romanshorn, Rorschach, Basel, Genf, Verrieres via Franzensfeste, Kufstein-Lindau. c. Eilguttarif für Fleischtransporte nach Paris.

Mehrfach beschäftigte uns im Berichtsjahre die Neugestaltung unserer direkten Verkehrsbeziehungen zu den ausländischen Bahnen auf Grund der Bestimmungen des schweizerischen Transportgesetzes vom 20. März 1875. Bekanntlich greift dieses Gesetz sehr stark auch in die direkten Verkehre mit dem Auslande ein, insofern es die Stellung der schweizerischen Bahnverwaltungen sowohl rücksichtlich der im Auslande auf Grund der direkten Tarife nach der Schweiz aufgegebenen Güter, als rücksichtlich der auf Grund dieser Tarife aus der Schweiz nach dem Auslande gehenden Güter in

einer Weise ordnet, welche dieselben in die Alternative versetzt, entweder an der Grenze Kontrolvorrichtungen zu treffen, welche den direkten Verkehr hemmen und vertheuren müßten, oder das schweizerische Gesetz sehr oft auch für Verluste und Beschädigungen, welche im Auslande vorgekommen sind und ausländischen Bahnverwaltungen zur Last fallen, zur Anwendung kommen zu lassen. Wir ermangelten nicht, bald nach Erlaß des Gesetzes von uns aus an einen Theil der ausländischen Bahnen zu gelangen, um uns zu vergewissern, ob dieselben, falls wir den letztberührten Weg wählen, in billigem Maße an den zu gewährenden Entschädigungen sich zu betheiligen geneigt wären; und als sodann der schweizerische Bundesrath unterm 15. September 1875 in Ausführung des Art. 55 des Transportgesetzes den Beschluß faßte, es seien die Vereinbarungen mit auswärtigen Bahnen betreffend die direkten Tarife bis zum 31. März 1876 mit dem neuen Transportgesetz vom 20. März in Übereinstimmung zu bringen und die revidirten Reglemente und Tarife, sowie die Tarrepartitionen dem schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement bis zum 15. Februar 1876 vorzulegen, ermangelten wir nicht, in Bestätigung unserer ersten Eröffnung sofort die mit uns im direkten Verkehre stehenden Bahnen des Auslandes hievon in Kenntniß zu setzen und Verhandlungen über den Vollzug der bundesräthlichen Schlußnahme anzubahnen. Gleichzeitig jedoch wurde Seitens der Vereinigung der schweizerischen Bahnverwaltungen beim Bundesrathe um Rückzug der angesetzten Frist bis nach Feststellung des neuen Transportreglements nachgesucht, unter Hervorhebung des Umstandes, daß, so lange dieses Reglement nicht erlassen sei, die nöthige Grundlage für Revision der direkten Verkehre mit dem Auslande mangle, und daß zudem diese Revision eine außerordentlich weitschichtige und zeitraubende Arbeit sei, welche sich unmöglich binnen weniger Monate ausführen lasse. Aus uns nicht bekannten Gründen blieb letzteres Gesuch längere Zeit unerwiedert, und mittlerweile rückte der vom Bundesrathe festgesetzte Termin immer näher, ohne daß das neue Transportreglement zur Ratifikation gelangt und es dadurch möglich geworden wäre, die Verhandlungen mit den ausländischen Verwaltungen ernstlich in Fluß zu bringen. Wir sahen uns deßhalb, um dem bundesräthlichen Beschlusse zu genügen, gegen Schluß des Jahres gezwungen, die sämmtlichen Gütertarife mit den ausländischen Bahnen beziehungsweise die zugehörigen Reglemente, soweit dieselben mit dem Transportgesetz im Widerspruch stehen, auf den 31. März 1876 zu künden, wobei wir nicht verfehlten, den schweizerischen Bundesrath auf die ernsten Folgen dieser nothgedrungenen Maßregel aufmerksam zu machen, die dadurch erschwert wurden, daß die betheiligten Bahnen zum Theil unsern Vorschlag ablehnten, die Tarife als solche fortbestehen zu lassen, auch wenn am genannten Tag noch keine neuen reglementarischen Bestimmungen an Stelle der in Folge unserer Kündigung dannzumal obsolet werdenden vereinbart sein sollten. Seither wurde uns Seitens des Eisenbahndepartements eröffnet, daß der Beschluß vom 15. September 1875 als aufgehoben betrachtet werden könne und neue Termine nach Inkraftsetzung des neuen Transportreglements werden aufgestellt werden. Von dem Wunsche geleitet, einem Abbruche oder einer wesentlichen Schmälerung der direkten Verkehre thunlichst vorzubeugen, ermangelten wir hierauf nicht, die erfolgten Kündigungen zurückzuziehen. Nach Erlaß des neuen Transportreglementes, beziehungsweise nach Genehmigung desselben Seitens des Bundesrathes werden wir nicht verfehlen, die bereits angebahnten Verhandlungen mit den ausländischen Bahnen weiter zu führen und unsere Bemühungen bei denselben eintreten zu lassen, um die ungestörte Aufrechthaltung und Weiterentwicklung der direkten Verkehre mit der Schweiz zu sichern; ob dies auf einer für die schweizerischen Bahnen billigen Grundlage möglich sein wird, bleibt freilich nach dem bisher stattgefundenen Meinungsaustausch zweifelhaft.

Des Abschlusses eines Vertrages mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen zur näheren Regelung der Mitbenutzung der Stationen Ziegelbrücke, Näfels und Netstall und des Bahnhofes Glarus, sowie der Bahnstrecke Näfels-Glarus Seitens der linksufrigen Zürichseebahn, ist bereits in Abschnitt I dieses Berichtes erwähnt worden.

Nachdem die Gesellschaft der Tößthalbahn, sowie diejenige der Nationalbahn in Folge einer diesfälligen Verfügung der Bundesbehörde die Einführung ihrer Züge in den Bahnhof Winterthur verlangt hatten, wurde, mit Rücksicht darauf, daß die definitive Regulirung der Beziehungen der den genannten Bahnhof mitbenutzenden Bahngesellschaften vorher nicht

erzielt werden konnte, ein Plan über eine provisorische Erweiterung dieses Bahnhofes vereinbart, welcher durch Beschluß des Bundesrathes vom 29. März 1875 genehmigt und, unter Kautionsleistung für Betheiligung an der Kapitalbeschaffung Seitens der neu einmündenden Bahnen, der Nordostbahn zur Ausführung überbunden wurde. Hierauf wurden unterm 30. April 1875 mit der Tößthalbahngesellschaft und unterm 30. Juni gl. J. mit der Nationalbahngesellschaft Verträge über die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die genannten Bahnen für die Dauer des Provisoriums beziehungsweise von der Inbetriebsetzung ihrer Linien bis zur Herstellung der definitiven Bahnhofanlage vereinbart, welche Verträge am 15. Dezember 1875 die Genehmigung des Verwaltungsrathes erhalten haben.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Berichtsjahre flossen der Unternehmung zur Deckung ihrer Bauausgaben folgende Kapitalien zu:

	Fr.
Resteinzahlungen auf 18,584 Aktien II. Emission, abzüglich der zu späterer Verwendung in Reserve gestellten zweiten Hälfte des Agioerlöses im Betrage von Fr. 929,200	4,646,000
Einzahlung von 2000 Aktien III. Emission, abzüglich des auch hier in Reserve gestellten Agioerlöses von Fr. 100,000	1,000,000
Hälftiger Antheil an zwei vom Konsortium optirten Serien von je 5 Millionen Franken des Gemeinschaftsanleihens der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn . . .	5,000,000
Einzahlungen des Kantons Zürich auf das Subventionsdarleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn . .	140,000
Antizipirte Einzahlungen des Kantons Glarus auf das Subventionsdarleihen für die Linie Glarus-Linthal	2,045,091
	12,831,091
Hiezu der Aktivsaldo per 31. Dezember 1874	6,250,235
Total	19,081,326

Diese Summe war nicht ausreichend, um dem außerordentlich hohen Kapitalbedarf des Berichtsjahres für Bauzwecke zu genügen, und außerdem mußte unser Bestreben dahin gehen, auch für die Bedürfnisse der nächstfolgenden Jahre in möglichst vollständiger Weise schon jetzt vorzusorgen. Wir ermangelten nicht, zu diesem Zwecke im Laufe des Berichtsjahres nachdrucksam die geeignet scheinenden Schritte zu thun, nachdem auf Grund des damals vorliegenden Materials der vom Jahr 1876 an erlaufende Kapitalbedarf folgender Maßen beziffert worden war:

I. Im Bau stehende Linien.

	Fr.
Winterthur-Koblenz, Rest	6,200,000
Niederglatt-Wettingen (einschließlich der beiden Limmatüberbrückungen), Rest	3,600,000
Rechtsufrige Zürichseebahn, Rest	7,900,000
Muri-Rothkreuz, hälftiger Antheil der Nordostbahn, Rest	1,200,000
Wohlen-Bremgarten, Antheil der Nordostbahn, Rest	365,000
Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Antheil der Nordostbahn, Rest	1,200,000
Wädensweil-Einsiedeln, Betriebsmaterial	300,000
	20,765,000