

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	27 (1879)
<b>Artikel:</b>	Siebenundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1879
<b>Autor:</b>	Studer
<b>Kapitel:</b>	2: Verhältnisse zu andern Transportanstalten
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730439">https://doi.org/10.5169/seals-730439</a>

### 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:** 14.01.2026

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

„2. Die Tarifberechnung für den Verkehr zwischen Zürich Schifflände einerseits und den Stationen des rechten Seufers anderseits erfolgt auf Grund des Normalschema zum internen Gütertarif der Nordostbahn. Für den Transport von Steinkohlen und Roheisen sind die in den Konzessionen der rechtsufrigen Zürichseebahn vorgeschriebenen Taxen massgebend.

„3. Die Tarifberechnung für den Verkehr zwischen Zürich Bahnhof loco einerseits und den Stationen des rechten Seeufers anderseits unterliegt den sub 2 stipulirten Bedingungen mit der Weiterung, dass die Nordostbahn berechtigt sein soll, auf den Gütern sämmtlicher Tarifklassen einen fixen Zuschlag von 6 Cts. per 100 Kilogramm zu beziehen und die Tarifansätze um diesen Betrag zu erhöhen.

„Vorbehalten bleibt der zweite Satz von Art. 6 des Zusatzvertrages.

„4. Bezuglich des Verkehrs nach weiter als Zürich gelegenen Nordostbahnstationen werden die Stationen des rechten Seeufers als integrierender Bestandtheil der Nordostbahn behandelt, und es hat demgemäß die Tarifberechnung auf Grund des Normalschema zum internen Gütertarif der Nordostbahn und der Gesamtdistanz zu geschehen — vorbehältlich des Art. 8, Alinea 2, des Hauptvertrages. Der in Ziffer 3 hievor festgesetzte fixe Zuschlag von 6 Cts. per 100 Kilogramm kann auch in diesem Verkehr in gleichem Umfange in Anrechnung gebracht werden.

„5. Die Bestimmung im zweiten Satz in Alinea 1, Art. 6, des Zusatzvertrages vom 16. Januar 1878 wird dahin präzisiert, dass die Taxen für Rapperswil in allen sub 2 bis 4 verzeichneten Verkehren den über die linksufrige Route Thalwil-Pfäffikon-Seebrücke sich ergebenden Taxen und die letzteren hinwieder den Konkurrenztaxen via Glatthal gleichgestellt werden dürfen. Wo dies stattfindet, ist von dem in Ziffer 3 und 4 vorgesehenen Zuschlag Umgang zu nehmen.“

Die Vergleichung obigen Schiedsspruches einerseits mit den Fragen, welche, wenigstens nach den uns bekannt gewordenen Akten, allein dem Bundesrathe zum Entscheide vorgelegt waren, anderseits mit dem oben mitgetheilten Wortlauten der massgebenden Bestimmungen des Moratoriumsvertrages wird begreiflich erscheinen lassen, dass wir den Spruch mit dem Gefühl entgegennahmen, es habe sich der Bundesrat bei dessen Erlass diskretionäre Befugnisse zugemessen, welche einem gewöhnlichen Schiedsrichter jedenfalls nicht zukommen. Indessen wird sich die Gesellschaft demselben zu fügen haben, und müssen wir nur bedauern, dass der Bundesrat, nachdem er einmal als angemessen erachtete, über die dermaligen Streitfragen hinauszugreifen und die wegleitenden Grundsätze für die Gütertarifbildung in solcher Weise festzustellen, uns nicht die Gelegenheit bot, an unserem Orte zur vollen Abklärung der einschlägigen Verhältnisse beizutragen. Der Schiedsspruch enthält in Folge dessen gewisse Unklarheiten namentlich über die Berechnung der Distanzen, welche uns zur Vorlage eines Interpretationsgesuches an die Bundesbehörde nötigten, bevor wir an die zeitraubende und mit manchen Schwierigkeiten verknüpfte Ausarbeitung der Gütertarife der rechtsufrigen Dampfbootstationen unter sich und mit allen Nordostbahnstationen auf Grund des Schiedsspruches gehen konnten.

## II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, zu verhandeln. Von denen, welche im Berichtsjahr erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Rücksichtlich der Pulvertransporte wird das neue Reglement über die Militärtransporte die erforderlichen Bestimmungen treffen. Inzwischen nahmen die Bundesbehörden von

ihrem Begehrten Abstand, dass Pulvertransporte nur mit reinen Güterzügen stattfinden dürfen, also auf Linien, welche keine regelmässigen Güterzüge haben, mittelst Extrazügen zu den gewöhnlichen Taxen geführt werden müssen; sie lassen dieselben wieder wie früher, unter Beobachtung gewisser Sicherheitsvorschriften, auch in gemischten Zügen zu, ohne sich bei dieser Transportweise der ihnen nach dem Gesetz obliegenden Haftpflicht zu entschlagen. 2) Die Verhandlungen über ein einheitliches Formular für die graphischen Fahrtenpläne fanden ihren Abschluss durch eine bundesrätliche Verfügung vom 4. März 1879, welche ein von der Eisenbahnkonferenz vorgelegtes Formular guthiess und für die Folge als allgemein verbindlich erklärte. 3) In Ergänzung der Bestimmungen des Transportreglements wurden über die landwirtschaftlichen Traglasten und die Zulässigkeit von Frachtbriefen, welche nicht durch Vermittlung der Bahnverwaltungen bezogen werden, besondere Instruktionen vereinbart. 4) In Folge wiederholter Reklamationen des Handelsstandes wurde für Käsesendungen, welche die Verwendung besonderer Güterwagen nöthig machen, ohne das von den Gütertarifen für Anwendung der Wagenladungstaxen vorgeschriebene Gewicht zu erreichen, eine Taxerleichterung gegenüber den normalen Taxen gewährt. 5) Nachdem schon früher Einrichtungen bestanden haben, um die Heimkehr unbemittelter Schweizer aus Frankreich und Deutschland zu erleichtern, wurde nun auch der schweizerischen Gesandtschaft in Wien die Ermächtigung ertheilt, unbemittelten Landsleuten Empfehlungen für Beförderung zur halben Taxe auf den schweizerischen Bahnen auszustellen. 6) Über das Vorkommen der sogenannten Farbenblindheit (Daltonismus) unter den Bahnangestellten wurden von allen Bahnverwaltungen Ermittlungen veranstaltet; bei der Nordostbahn war das Ergebniss nicht derart, um zu ausnahmsweise Massnahmen zu nöthigen. 7) Hinsichtlich der Militärdienstbefreiung der Eisenbahnangestellten gelang eine Verständigung, welche den Bahnverwaltungen auch bei grösseren Truppeneinheiten das Verbleiben des für den geordneten Bahnbetrieb unentbehrlichen Dienstpersonals sichert und hinwieder den Bundesbehörden Gewähr dafür bietet, dass Kräfte, welche für die Armee von besonderem Werthe sind, ihr nicht durch den Übertritt in den Bahndienst entzogen werden.

Eine grössere Zahl Fragen, welche die Eisenbahnkonferenz mit den Bundesbehörden erörterte, ging unerledigt ins neue Jahr hinüber. Grössere Bedeutung haben davon die folgenden: 1) Die Bahnverwaltungen wurden vom Eisenbahndepartement zur Meinungsausserung darüber veranlasst, auf welchem Wege sie eine Sicherung der aus dem direkten Personen- und Güterverkehre resultirenden Guthaben an nothleidende Bahnunternehmungen möglich und wünschbar finden. Wir äusserten uns dahin, dass uns hiezu die gesetzliche Aufstellung eines Konkursprivilegiums für derartige Guthaben nicht das geeignete Mittel zu sein scheine, sondern wir die richtigere Abhülfe im Rechte der Bahnverwaltungen erblicken, direkte Verkehre mit solchen Bahnen, deren Betriebsergebnisse für regelmässige Saldirung der diesbezüglichen Guthaben keine ausreichende Gewähr bieten, und die eine anderweitige Sicherheit nicht leisten können oder wollen, abzulehnen. 2) Die von den Westschweizerischen Bahnen zum bundesgerichtlichen Entscheide verstellte Frage, ob, wenn der Bund die Ausführung von Bahnzügen über die in den Konzessionen vorgeschriebene Zahl hinaus anordne, er den Bahnen für die daraus erwachsenden finanziellen Einbussen schadensersatzpflichtig werde, ist noch unerledigt; von einer ähnlichen Klage, auf welche unser letzte Geschäftsbericht hinwies, haben wir inzwischen Umgang genommen. 3) Die Angelegenheit der Tarifunifikation ist im Wesentlichen auf dem Stande, welchen wir verflossenes Jahr mittheilten, verblieben. Inzwischen war, was speziell die Gütertarife betrifft, in Deutschland selbst die Zweckmässigkeit des sogenannten Reformsystems, dessen Übertragung auf die Schweiz beabsichtigt war, vielen Anfechtungen unterworfen, und sind baldige eingreifende Änderungen desselben sehr wahrscheinlich geworden; desshalb unterliess die Eisenbahnkonferenz, auf eine Förderung der Angelegenheit bei den Bundesbehörden hinzuwirken, indem sie dabei der Ansicht Raum gab, dass Schritte, um letztere mittlerweile lediglich rücksichtlich der Personen- und Gepäcktarife zu Konzessionsänderungen zu bestimmen, wenig Erfolg versprechen würden. 4) Seit Jahren klagen namentlich die grösseren Finanzinstitute darüber, dass die schweizerischen Eisenbahn tarife die Benutzung der Bahnen für grosse Geldtransporte fast verunmöglichen; um dem diesfälligen Verkehrs-

bedürfniss zu genügen, hat sich die Eisenbahnkonferenz auf Erstellung eines Spezialtarifs geeinigt, dessen Einführung sich aber verzögerte, weil das Post- und Eisenbahndepartement darüber noch die Ansichten der Postverwaltung als hiebei interessirter Konkurrenzanstalt einholen zu müssen glaubte. 5) Der Bundesrat beabsichtigt die Aufstellung neuer technischer Vorschriften für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen; hierüber fanden wiederholt eingehende Besprechungen statt.

Von den übrigen Geschäften, welche die Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen im Berichtsjahr erledigte, erwähnen wir folgende: 1) Revision der Übereinkunft über gegenseitige Benutzung der Personenwagen. 2) Aufstellung eines Reglements für Behandlung der Frachtreklamationen, zum Zwecke rascherer Erledigung derselben und thunlichster Vereinfachung der bezüglichen Korrespondenz. 3) Aufstellung eines Reglements betreffend die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck, beziehungsweise die Regelung der hieraus unter den Bahngesellschaften erwachsenden Verhältnisse. 4) Neubeordnung der Zinspflicht auf den Schuldbeträgen aus dem direkten Personen- und Güterverkehr. 5) Revision des Reglements für die gegenseitige Benutzung der Bahntelegraphen und 6) desjenigen über die Miethe besonderer Personenwagen. 7) Änderung des Organisationsstatuts in dem Sinn, dass ein Drittel der Konferenzkosten, wie bisher, nach Massgabe der Länge der Bahnnetze verlegt, die andern zwei Drittel dagegen nicht mehr zu gleichen Theilen, sondern nach Verhältniss der Stimmberechtigung auf die einzelnen Bahnverwaltungen verlegt werden. 8) Rücktritt der Nordostbahn von der Vereinbarung über den Austausch von Jahresfreikarten. 9) Zulassung des Überganges der Güterwagen auf die Seilbahn Lausanne-Ouchy. — Von den unerledigten Geschäften benennen wir: 1) Aufstellung eines einheitlichen Reglements für den Zugsdienst. 2) Centralisation des Transportmaterials. 3) Gemeinsamer graphischer Distanzenzeiger. 4) Aufstellung gemeinsamer Grundsätze über die Haftpflicht für Unfälle auf den in gemeinschaftlicher Benutzung stehenden Bahnstrecken und Stationen.

Schon im letzjährigen Geschäftsberichte erwähnten wir einer engeren Vereinigung, welche zwischen der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, den Westschweizerischen Bahnen und der Jura-Bern-Bahn, mit Vorbehalt nachträglichen Beitrittes auch der Vereinigten Schweizerbahnen, abgeschlossen worden ist und sich den Namen kommerzielle Union beigelegt hat. Die sachbezügliche Konvention ist vom 8. Januar 1879 datirt und lautet in deutscher Übersetzung, mit Weglassung der Einleitung und Unterschriften, wie folgt:

### „Konvention

**betreffend die Verkehrsverhältnisse zwischen den Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn,  
der Schweizerischen Centralbahn, der Westschweizerischen Bahnen und der Jura-Bern-Bahn.**

#### „Art. 1.

„Zwischen den Gesellschaften der Schweizerischen Nordostbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Westschweizerischen Bahnen und der Jura-Bern-Bahn wird vereinbart, dass, unter Vorbehalt der in Art. 2 vorgesehenen Fälle, der Ertrag der Eil- und Frachtgutsendungen, welche im direkten Verkehr über ihre verschiedenen Linien Beförderung erhalten, zwischen ihnen jeweilen nach Massgabe der effektiven Kilometerlänge derjenigen Routen, welche die Sendungen zufolge der Tarife befolgen sollen, zur Repartition zu bringen ist. Als Eil- und Frachtgutsendungen im Sinne dieser Bestimmung sind auch zu verstehen die Viehsendungen, die Fahrzeuge und die Gegenstände von aussergewöhnlichen Dimensionen, und bleiben davon lediglich solche Güter ausgenommen, welche als Gepäck zur Gepäcktaxe aufgegeben werden.

„Jene Repartition erfolgt unter Vorabzug einer festen, noch zu bestimmenden Gebühr, welche je zur Hälfte der Versandt- und Empfangsbahn zufällt und bestimmt ist, dieselben für die Kosten der Versendung und des Empfanges zu decken.

„Immerhin darf eine Gesellschaft, mit Einrechnung der Expeditionsgebühr, niemals mehr erhalten als die Taxe ihres internen normalen Tarifs für die gleiche Strecke.

„Im internationalen und Transit-Verkehr gelten die Grenzstationen, über welche die Sendung geht, als Versandt- und Bestimmungsstation.

„Erfolgt die Repartition auf Grund bestehender Tarife, welche eine Expeditionsgebühr bereits vorsehen, so findet ein anderer Vorabzug zu Gunsten der Versandt- und Empfangsbahn nicht statt.

„Art. 2.

„Ist ein direkter Tarif zwischen zwei oder mehreren der kontrahirenden Gesellschaften durch einfachen Zusammenstoss der Taxen der normalen internen Tarife der beteiligten kontrahirenden Gesellschaften gebildet, so findet zwischen diesen eine kilometrische Repartition nicht statt, sondern es erhält jede Gesellschaft ihre normale Taxe.

„Art. 3.

„Die kontrahirenden Gesellschaften dürfen ihre dermaligen direkten Tarife, welche der gegenwärtigen Konvention entsprechen, nicht künden ohne die einmündige Zustimmung derjenigen unter diesen Gesellschaften, welche die betreffenden Tarife anzuwenden haben. Die andern kontrahirenden Gesellschaften sind von einer solchen Kündung in nützlicher Frist zu benachrichtigen.

„Keine der kontrahirenden Gesellschaften darf ihre Mitwirkung zur Erstellung neuer direkter Tarife, welche ihr von einer oder mehreren der andern Gesellschaften vorgeschlagen werden, verweigern, insofern sie auf Grund der bestehenden direkten, schweizerischen oder internationalen Tarife gebildet werden und den Bestimmungen der gegenwärtigen Konvention entsprechen.

„Handelt es sich um Erstellung eines direkten Tarifs für einen Verkehr, für welchen noch kein solcher Tarif vorhanden ist, so hat jede Gesellschaft das Recht, die Einräumung ermässigter Taxen zu beanspruchen, soweit die Konkurrenzen es erheischen. Immerhin ist die Zustimmung aller beteiligten kontrahirenden Gesellschaften nothwendig, um unter ein noch zu bestimmendes, kilometrisches Taxminimum herunterzugehen.

„Art. 4.

„Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung:

1. auf die Dampfboote des Zürichsees und Bodensees;
2. auf die Basler Verbindungsbahn;
3. auf die Linien Neuchâtel-Chaux-de-Fonds-Locle und Biel-Tavannes-Convers der Jura-Bernbahn, so lange diese Linien nicht über Morteau mit dem französischen Bahnnetz verbunden sind, in der Meinung übrigens, dass der gegenwärtige Vertrag rücksichtlich des Verkehrs zwischen Biel und Basel auch auf der Strecke Biel-Tavannes anwendbar ist.

„Art. 5.

„Die kontrahirenden Gesellschaften verpflichten sich, auf ihre Transporte im direkten schweizerischen Verkehr den Grundsatz der Instradur der Güter über die kürzeste Route zwischen dem wirklichen Abgangs- und Bestimmungspunkt zur Anwendung zu bringen.

„Diejenige Station, auf welcher der Frachtbrief vom Versender aufgegeben wird, gilt als wirkliche Abgangsstation, vorausgesetzt, dass der gleiche Frachtbrief das Gut bis zur wirklichen Bestimmungsstation begleitet.

„Art. 6.

„Für den internationalen Verkehr wird der Grundsatz der Instradur über die kürzeste Route, nach den Bestimmungen des vorhergehenden Artikels, in dem Sinn angenommen, dass die längere Route, soweit es sich um die schweizerische Strecke handelt, keine gekürzten Taxen bewilligen darf, und dass für Transporte, welche über die längere Route gehen, diese letztere die kürzere zu entschädigen hat, durch Abtretung des nach Abrechnung der Traktionskosten verbleibenden Ertrages ihrer Transporte. Die der kürzeren Route zu leistende Entschädigung soll jedoch die auf dieser Route in Kraft bestehende Taxe für Transporte der in Frage kommenden Art, nach Abzug der ihr ersparten Traktionskosten, nicht übersteigen. Ist die gleiche Gesellschaft sowohl bei der längeren als bei der kürzeren Route betheiligt, so hat sie an dem Rest, welcher nach Vorwegerhebung der Traktionskosten und der Entschädigung an die kürzere Route verbleibt, nur für die Differenz ihrer Anteile an der längeren und der kürzeren Route Anspruch.

„Art. 7.

„In Fällen, wo die längere Route auf Schweizergebiet eine längere Strecke beansprucht als die kürzere, darf die erstere gekürzte Taxen einrechnen, unter Entschädigung der kürzeren Route gemäss den Bestimmungen des Art. 6. Die kontrahirenden Gesellschaften werden im einzelnen Fall sich über die Anwendung dieser Bestimmung verständigen.

„Art. 8.

„Wenn für den internationalen Transport gewisser Güter, welche über entgegengesetzte Grenzstationen in die Schweiz eintreten, zwei Routen der Bahnnetze der kontrahirenden Gesellschaften mit einander in Konkurrenz stehen, werden die beteiligten Gesellschaften in Erwägung ziehen, ob die zwischen ihnen bestehende Konkurrenz nicht beseitigt werden könnte, sei es durch Errichtung einer gemeinschaftlichen Kasse für die Gesamtheit der in Frage kommenden Transporte, sei es durch eine billige Theilung ihres Ertrages.

„So lange eine derartige Verständigung für die Baumwolltransporte ab den Häfen des mittelländischen Meeres nicht erfolgt ist, wahrt sich die Nordostbahn, als ganz besondere Ausnahme, das Recht, von den über Genf kommenden und nach Stationen der Linien Aarau-Zürich und Luzern-Zürich bestimmten Sendungen ihre interne normale Taxe zu beziehen.

„Art. 9.

„Jede Gesellschaft behält, was den Verkehr zwischen ihren eigenen Stationen anbelangt, vollständige Freiheit.

„Als interner Verkehr soll auch gelten der Verkehr von einer gemeinschaftlichen Station nach einer Station derjenigen Gesellschaft, welcher diese Station gehört, und umgekehrt. Für den Verkehr zwischen zwei den gleichen Gesellschaften gemeinschaftlichen Stationen ist der Grundsatz der Instradur über die kürzeste Route zu befolgen.

„Art. 10.

„Wenn die Distanz zwischen zwei Stationen über zwei verschiedene Linien der Bahnnetze der kontrahirenden Gesellschaften gleich ist, wird der Verkehr oder sein Ertrag zwischen den genannten Gesellschaften getheilt; dieselben werden sich übrigens rücksichtlich der Instradur und der näheren Ausführung verständigen.

„Art. 11.

„Die kontrahirenden Gesellschaften verpflichten sich gegenseitig, jeden Schritt zu unterlassen, welcher die Ausführung der gegenwärtigen Konvention zu gefährden geeignet wäre, insbesondere jede Massnahme, welche die Ableitung von Gütern auf dem Wege der Reexpedition herbeiführen könnte.

„Die kontrahirenden Gesellschaften verpflichten sich ausserdem, einander jede mögliche Unterstützung zu gewähren und insbesondere alle Sendungen, über welche sie verfügen, sich gegenseitig zuzuwenden, wenn sie dies ohne Benachtheiligung ihrer eigenen Interessen thun können.

„Art. 12.

„Sobald als möglich und spätestens innerhalb sechs Monaten, vom Tage der Ratifikation der gegenwärtigen Konvention an, werden die kontrahirenden Gesellschaften die Abrechnung mit den fremden Bahnen auf die Grenzstationen verlegen und dort einen ähnlichen Reexpeditionsdienst, wie er in Genf, Pontarlier und Delle bereits stattfindet, einrichten.

„Art. 13.

„Die Frage der Errichtung eines centralisirten Abrechnungsbureau für den direkten Verkehr soll aufs Schnellste geprüft werden.

„Art. 14.

„Die Vertreter der kontrahirenden Gesellschaften werden zur Besprechung der gemeinsamen Angelegenheiten periodische Konferenzen halten.

„Art. 15.

„Die gegenwärtige Konvention wird sofort nach ihrer Ratifikation durch die Verwaltungsräthe der kontrahirenden Gesellschaften in Kraft treten und bis zum 31. Dezember 1895 vollziehbar bleiben.

„Art. 16.

„Alle Bestimmungen und Vereinbarungen, einschliesslich der direkten Tarife, welche zwischen den kontrahirenden Gesellschaften bestehen oder mit dritten Gesellschaften abgeschlossen sind, und welche mit dem gegenwärtigen Vertrag rücksichtlich der Taxrepartition oder der Instradurung sich im Widerspruch befinden, werden ohne Verzug mit den vorstehenden Bestimmungen in Einklang gebracht werden.

„Jedoch bleiben die Verträge zwischen der Nordostbahn und den Badischen Staatseisenbahnen vom 26. August 1857, ferner zwischen der Jura-Bern-Bahn und der französischen Ostbahn vom 19. März und 17. April 1873 vorbehalten; ebenso die besonderen, bis spätestens den 20. Januar 1879 zwischen den verschiedenen kontrahirenden Gesellschaften noch abzuschliessenden Verträge zur Regelung ihrer speziellen Konkurrenzbeziehungen.

„Des Weiteren werden für ihre gegenwärtige Dauer, oder bis die Vereinigten Schweizerbahnen der gegenwärtigen Konvention beigetreten sein werden, die zwischen dieser Gesellschaft und der Nordostbahn abgeschlossenen Verträge vorbehalten, nämlich:

1. Vertrag vom 19/22. November 1873 zur Regelung der Konkurrenzverhältnisse;
2. Vertrag vom 1. Mai 1874 zur Regelung der Gemeinschafts- und Konkurrenzverhältnisse zwischen der linksufrigen Zürichseebahn und der Glattthalbahn;
3. Vertrag vom 30. Mai 1876 zur Regelung der Konkurrenzverhältnisse der Linie Sulgen-Gossau;
4. Vertrag vom 31. August 1876 zur Regelung der Konkurrenzverhältnisse der Linie Effretikon-Hinwil;
5. Vertrag vom 21. Januar 1877 betreffend die Konkurrenzstellung zur Tössthalbahn.

„Art. 17.

„Allfällige Streitigkeiten hinsichtlich der Ausführung der gegenwärtigen Konvention werden vorerst der Konferenz der vier kontrahirenden Gesellschaften unterbreitet. Können sie von ihr nicht auf gütlichem Wege beigelegt werden, so werden sie von einem Einzelschiedsrichter, welchen die vier Gesellschaften bezeichnen, entschieden. Mangels einer Einigung über die Wahl dieses Schiedsrichters wird derselbe durch den Präsidenten des Bundesgerichtes ernannt.

„Art. 18.

„Die Befugniß, dem gegenwärtigen Vertrage beizutreten, wird dem Kanton Bern für seine Linie Bern-Luzern und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für ihr Bahnnetz vorbehalten, hinsichtlich der letzteren vorbehältlich der zwischen ihr und der Nordostbahn zu schliessenden Spezialkonvention, welche übrigens den durch die gegenwärtige Konvention erworbenen Rechten der anderen Gesellschaften keinen Eintrag thun darf.

**„Schlussartikel.“**

„Die Frist für Ratifikation der gegenwärtigen Konvention durch die Verwaltungsräthe der beiden Gesellschaften wird auf den 31. Januar 1879 festgesetzt. Sollte diese Ratifikation nicht erfolgen, so erhält jeder Kontrahent wieder seine Freiheit.“

Die vorbehaltene Ratifikation hat binnen der genannten Frist allerseits stattgefunden, und in Folge dessen trat die vorstehend mitgetheilte Konvention mit dem 1. Februar 1879 in Kraft, zugleich mit folgenden, zufolge des Art. 16, Absatz 2, abgeschlossenen Spezialverträgen: 1) zwischen der Jura-Bern-Bahn und der Centralbahn vom 14. und 15. Januar 1879, zur Regelung der besonderen Konkurrenzverhältnisse zwischen diesen Gesellschaften; 2) zwischen den Westschweizerischen Bahnen und der Centralbahn einer- und der Jura-Bern-Bahn anderseits vom 8. Januar 1879, über Entschädigung der letzteren Bahn für die ihrer Linie nach Delle aus der Hauptkonvention erwachsenen Nachtheile; 3) zwischen der Jura-Bern-Bahn einer- und der Centralbahn und Nordostbahn anderseits vom 14/21. Januar 1879; 4) zwischen der Centralbahn und der Nordostbahn vom 20. Januar 1879. Die erstgenannten beiden Spezialverträge berühren die Nordostbahn nicht; die andern theilen wir nachstehend mit, wieder mit Weglassung der Einleitung und Unterschriften:

**1. Annex-Vertrag**

**zwischen der Jura-Bern-Bahn, Centralbahn und Nordostbahn vom 14/21. Januar 1879.**

„Als Ergänzung zur allgemeinen Konvention vom 8. Januar 1879 geben die Vertreter der Gesellschaften der Schweizerischen Central- und Nordostbahn die Erklärung ab, dass der Grundsatz der Leitung des Güter- und Viehverkehrs über die kürzeste Route, welcher in der vorstehend genannten allgemeinen Konvention aufgestellt ist, keine Anwendung findet auf den Güter- und Viehverkehr, welcher von Stationen der französischen Ostbahn und weiter nach Delle transit gelangt und nach Basel, Bern, Biel, Neuenstadt oder irgend einer andern Station, auf welcher das jurassische Bahnnetz an die Linien anderer Bahnen anschliesst, bestimmt ist oder welcher sich in umgekehrter Richtung bewegt.

„Ausserdem geben sie Namens ihrer betreffenden Gesellschaften die Erklärung ab, dass sie auf jede Tarifbildung zu Ungunsten des Eingangspunktes Delle verzichten, in dem Sinn, dass sie ihre Gesellschaften verpflichten, die Linie Delle-Basel in den Genuss aller Vortheile, welche den konkurrierenden Linien bewilligt werden, zu setzen, soweit dieselben auf den Verkehr von Stationen der französischen Ostbahn und weiter, ferner auf den Verkehr von solchen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, für welche die kürzeste Route über Delle führt, nach der Ostschweiz oder auf den in umgekehrter Richtung sich bewegenden Verkehr Bezug haben.

„Diese Erklärungen und Verpflichtungen bilden einen Bestandtheil der obenerwähnten allgemeinen Konvention und treten zugleich mit derselben und für die gleiche Zeitspanne in Kraft.“

**2. Spezialübereinkunft zwischen der Centralbahn und Nordostbahn vom 20. Januar 1879.**

„Im Anschluss an die Vereinbarung vom 8. Januar 1879 und in Anwendung des in Art. 16 dieser Vereinbarung gemachten Vorbehaltes wird für den zwischen den beiden Netzen der Centralbahn und Nordostbahn stattfindenden Güterverkehr folgende Vereinbarung getroffen:

**„Art. 1.**

„Für den letzteren Verkehr sind, soweit nachstehend keine besondere Bestimmung getroffen ist, die Vorschriften der erwähnten allgemeinen Vereinbarung ebenfalls massgebend.

„Art. 2.

„Der am 22. und 30. August 1876 zwischen der Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn, von letzterer im Einvernehmen mit dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn abgeschlossene Vertrag, betreffend den direkten Verkehr zwischen den ersten beiden Bahnen, einschliesslich der auf Grund desselben erstellten Tarife und Taxrepartitionen, bleibt vorläufig, auch soweit er den Güterverkehr betrifft, noch so lange in Kraft, als nicht eine der beiden Direktionen seine Kündigung als angezeigt erachtet.

„Beiden kontrahirenden Parteien steht überdies das Recht zu, auf den 31. August 1879 eine Umarbeitung der Tarifrepartitionen im Sinne der allgemeinen Konvention zu verlangen.

„Art. 3.

„Der Vertrag zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn vom 2. Februar 1870, betreffend Subventionirung der Gotthardbahn und Theilung des über ihre Linien gehenden Verkehrs der letzteren, behält seine Gültigkeit.

„Rücksichtlich der Tarifbildung und Instradurung des Güterverkehrs von und nach der Gotthardbahn finden, so lange die allgemeine Vereinbarung vom 8. Januar 1879 in Kraft bleibt, deren Bestimmungen ebenfalls Anwendung.

„Art. 4.

„Der Vertrag zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn vom 16. Dezember 1874, betreffend Regulirung der aus dem Bau der Bötzbergbahn erwachsenden Konkurrenzverhältnisse, verliert seine Gültigkeit, soweit er mit der allgemeinen Konvention vom 8. Januar 1879 im Widerspruche steht. Es soll nur diejenige in letztere Kategorie fallende Bestimmung gültig bleiben, wonach der Güterverkehr sämmtlicher Stationen der Bötzbergbahn, einschliesslich der Station Augst, nach den Stationen der Linie Brugg-Aarau und umgekehrt bis und mit Ruppersweil, und einschliesslich der Stationen der Aargauischen Südbahn, via Brugg instradirt wird.

„Der Verkehr zwischen Basel und Cham wird bis zur Eröffnung der Strecke der Aargauischen Südbahn Muri-Rothkreuz in noch zu vereinbarender Weise hälftig zwischen der Route Basel-Olten-Luzern-Rothkreuz-Cham und der Route Basel-Stein-Brugg-Altstetten-Cham getheilt, wobei die Taxbildung in der Weise vorzunehmen ist, dass die Taxe der massgebenden Route durch Zusammenstoss gebildet und kilometrisch auf die andere Route verlegt wird.

„Art. 5.

„Bei Berechnung der effektiven Routenlängen der Linie Altstetten-Luzern wird die Distanz für den die Stationen Knonau und Cham transitirenden Verkehr direkt über das Verbindungsgeleise bei der Kollermühle berechnet.

„Art. 6.

„Die gegenwärtige Spezialvereinbarung tritt nur im Falle des Perfektwerdens der in Art. 1 erwähnten allgemeinen Vereinbarung, eventuell aber zugleich mit der letzteren in Kraft und behält während deren Dauer Gültigkeit.

„Art. 7.

„Zur Austragung von Meinungsverschiedenheiten bei deren Ausführung setzen sich die beiden kontrahirenden Direktionen zunächst in mündliches Benehmen miteinander oder bringen ihre Differenzen, falls dieselben sich auf Grundsätze der allgemeinen Konvention vom 8. Januar 1879 beziehen, im Schoosse der in dieser letztern vor gesehenen Konferenzen zur Erörterung.

„Gelingt hiebei die Einigung nicht, so wird der Entscheid einem Schiedsrichter übertragen, dessen Wahl nach Analogie der Bestimmungen von Art. 17 der allgemeinen Vereinbarung erfolgt.“

Noch vor Abschluss der Konvention vom 8. Januar 1879 hatten wir den Vereinigten Schweizerbahnen den einer zweijährigen Kündung unterliegenden Konkurrenzvertrag zwischen der linksufrigen Zürichseebahn und der Glattlinie vom 1. Mai 1874, ferner die dazu gehörenden Verträge betreffend die Konkurrenzverhältnisse der Linie Effretikon-Hinwil und der Tössthalbahn vom 31. August 1876 und 21. Januar 1877 auf Ende 1880 gekündet. Dieser Kündung folgte am 21. Februar 1879 diejenige des Konkurrenzvertrages vom 19/22. November 1873 und des Vertrages vom 30. April 1876 über die Konkurrenzverhältnisse der Linie Sulgen-Gossau auf den 31. August 1879. Daran anschliessend eröffneten wir, Gebrauch machend von Art. 18 der Konvention vom 8. Januar 1879, Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über deren Eintritt in die kommerzielle Union, welche aber im Berichtsjahr nicht mehr zum Abschluss gebracht werden konnten, in Folge der Schwierigkeit, die vielfachen Konkurrenzverhältnisse zwischen den Linien der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen auf eine beiden Gesellschaften annehmbare Weise und zugleich in Einklang mit den Bestimmungen der genannten Konvention neu zu ordnen. Inzwischen einigten wir uns mit den Vereinigten Schweizerbahnen interimistisch über die von Neujahr 1880 an für die Güterinstandirung anzuwendenden Grundsätze.

Die Konvention vom 8. Januar 1879 bildete zur Zeit ihres Abschlusses den Gegenstand mehrfacher Angriffe. Wohl veranlasst hiedurch verlangte, noch bevor sie völlig perfekt geworden war, die Bundesbehörde Vorlegung sowohl der Konvention als der dazu gehörenden Spezialverträge, ein Begehr, welchem die kommerzielle Union mit Rücksicht auf Art. 35, Absatz 1, des Eisenbahngesetzes bereitwillig entsprach. Seither sind weitere sachbezügliche Eröffnungen der Bundesbehörde nicht erfolgt. Einwendungen derselben gegen die Konvention scheinen übrigens kaum gedenkbar; nach Ansicht der Unionsverwaltungen halten die Bestimmungen der Konvention sich innerhalb der Schranken der Gesetze und Konzessionen, und auch der Grundgedanke der Konvention, einen die Kräfte der Bahnen zersplitternden Konkurrenzkampf zu verhüten und die Verhältnisse des Güterverkehrs in möglichst einfacher Weise zu ordnen, sollte, zumal nach den Erfahrungen der letzten Jahre, der Billigung der Behörden und Bevölkerungen gewiss sein. Ähnliche Vertragsverhältnisse haben übrigens, wie beispielsweise die Verträge zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen beweisen, auch früher schon bestanden, ohne dass von irgend einer Seite her ihre Rechtsbeständigkeit bezweifelt worden wäre, und der einzige wesentliche Unterschied der neuen Konvention besteht wohl nur darin, dass sie sich auf ein ausgedehnteres Bahnnetz erstreckt und für eine längere Dauer abgeschlossen wird.

Eher lagen Gründe gegen die Konvention im speziellen Interessenstandpunkte der Nordostbahn, indem aus dem Grundsatz kilometerischer Taxerepartition für die Nordostbahn sehr nennbare Einbussen erwachsen, auch die Verkehrsleitung über die kürzesten Routen ihr in gewissen Richtungen nachtheilig ist, und für sie die bisherige Freiheit in Beordnung der Verhältnisse zu den Nachbarbahnen zufolge ihrer Lage von grossem Werthe war. Diese Momente schienen indessen uns und dem Verwaltungsrath durch die allgemeinen Vortheile, welche die kommerzielle Konvention gewährt, aufgewogen zu werden. Immerhin werden diese Vortheile sich nur indirekt und allmälig geltend machen, während die obenerwähnte Einnahmeneinbusse sofort eintritt. Zufolge Beschlusses der kommerziellen Union werden nämlich die der Nordostbahn im Durchschnitt nachtheiligen Repartitionen der Gütertaxen aus den direkten Verkehren, die auf Grund der kommerziellen Konvention zu erstellen waren, jedoch erst im Jahr 1880 successiv in Kraft treten können, bis zum 1. Februar 1879 rückgreifende Anwendung finden; für Deckung der daraus erwachsenden nachträglichen Vergütungen an die andern Unionsverwaltungen, deren Betrag sich nicht zum voraus mit Sicherheit berechnen lässt, ist dadurch vorgesorgt worden, dass von den Verkehrseinnahmen der Monate Februar bis Dezember 1879 ein Betrag, der für diesen Zweck ausreichen sollte, abgetrennt und auf besondern Conto vorgetragen wurde.

Die wichtigeren Massnahmen, welche die Union seit dem 1. Februar 1879 in Ausführung der kommerziellen Konvention getroffen hat, sind folgende: 1) Aufstellung eines Reglements über die Organisation der Unionskonferenzen, aus welchem wir die Bestimmung hervorheben, dass Beschlüsse, welche die Anwendung, Interpretation, Ausdehnung oder Abänderung der Konvention vom 8. Januar 1879 betreffen, nur mit Stimmeneinhelligkeit gefasst werden können. 2) Wahl der Jura-Bern-Bahn zur Präsidialverwaltung für das Jahr 1879, sodann der Centralbahn für das Jahr 1880. 3) Festsetzung der Expeditionsgebühren, welche bei den kilometrischen Taxrepartitionen zu Gunsten der Versandt- und Empfangsbahn in Vorabzug zu kommen haben. 4) Festsetzung der Entschädigung für Traktion und Expedition, auf welche die transportirende längere Route bei Umwegtransporten Anspruch hat. 5) Bestimmung der Minimaltaxen, unter die bei Bildung neuer direkter Tarife ohne Zustimmung aller beteiligten Gesellschaften nicht heruntergegangen werden darf. 6) Festsetzung der Normen für Erstellung gemeinsamer intern-schweizerischer und internationaler Distanzenzeiger und Ausarbeitung dieser Distanzenzeiger. 7) Bestimmung derjenigen Tarife, welche als unvereinbar mit der Konvention ausser Kraft zu setzen waren. 8) Bestimmung derjenigen direkten Tarife, deren Repartitionen der Umarbeitung bedurften, und Erstellung der neuen Repartitionen. 9) Einführung neuer Frachtkarten und Frachtkartenregister, um den Lauf aller Güter zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation nicht nur der Frachtkarten, sondern auch der sie begleitenden Frachtbriefe festzustellen. 10) Unterhandlungen mit den deutschen und österreichischen Bahnen über Verlegung des Abrechnungsdienstes auch über die auf Grund direkter Tarife stattfindenden Gütertransporte auf die Grenzstationen, mittelst Bruches der Kartirung daselbst; die diesbezügliche Bestimmung von Art. 12 der Konvention erwies sich einstweilen als unausführbar, wogegen eine Revision der Abrechnungsvereinbarungen mit den bayerischen und österreichisch-ungarischen Bahnen gelang, welche in anderer Form, ohne die direkte Kartirung der Güter zu zerstören, eine Beschleunigung der Abrechnungen sichert. 11) Prüfung der Frage eines gemeinsamen Abrechnungsbureau und Entwerfung eines Organisationsreglements für dasselbe.

Die Betriebsergebnisse der Unternehmung Effretikon - Wetzikon - Hinwil sind trotz der im letzten Geschäftsberichte besprochenen Ermässigung der an die Nordostbahn zu entrichtenden Entschädigung für Besorgung des Betriebes fortwährend der Art, dass eine Fortführung dieses Unternehmens auf bisheriger Grundlage nicht als möglich betrachtet werden kann. Für das Defizit, das einschliesslich der Zins-Rückstände für das Obligationen-Kapital Ende des vorigen Jahres sich auf Fr. 75,145. 81 Cts. belief und Ende des Berichtsjahres auf Fr. 148,519. 33 Cts. angestiegen ist, fehlen alle und jede Deckungsmittel. Es haben deshalb im Laufe des Jahres im Schoosse des leitenden Ausschusses Berathungen darüber stattgefunden, in welcher Weise die Gefahr einer gerichtlichen Liquidation beseitigt, und das Verhältniss zur Nordostbahn definitiv beordnet werden könnte. Auf den Wunsch des leitenden Ausschusses hat die herwärtige Direktion es übernommen, diesfällige Vorschläge einzubringen; dieselben konnten aber bis heute aus dem Grunde nicht vorgelegt werden, weil unseres Erachtens vorerst die Abklärung verschiedener anderer Fragen abzuwarten war. Wir hoffen indessen, noch im Laufe dieses Jahres diese Angelegenheit zur Erlidigung bringen zu können. Eine etwelche, wenn auch durchaus unzureichende Verbesserung der finanziellen Ergebnisse dürfte aus der im laufenden Jahre zur Einführung gelangten Erhöhung der Personentaxen und sodann namentlich aus dem, durch den neuen Konkurrenzvertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen dieser Linie zugewiesenen grössern Güterverkehr resultiren. Dabei darf übrigens nicht ausser Acht gelassen werden, dass dieser vermehrte Güterverkehr im Wesentlichen nur durch Kompensationen, welche die Nordostbahn anderweitig gewährte, erhältlich war.

Bei der Tössthalbahn hat die ökonomische Bedrängniss auch im Berichtsjahre fortgedauert. Unter diesen Umständen war es uns nicht möglich, die Abbezahlung oder auch nur eine beträchtliche Reduktion unserer ungedeckten Guthaben herbeizuführen. Immerhin haben wir strenge darauf gehalten, für unsere neu auflaufenden Forderungen stets rechtzeitig Deckung zu erlangen, und hat auch ein etwelcher Rückgang unseres Guthabens aus

früherer Zeit erzielt werden können. Die im letzten Bericht angedeuteten Verhandlungen über eine definitive Beordnung unserer verschiedenen Beziehungen zur Tössthalbahn, speziell auch der Pflicht zur Leistung von Kapitalbeiträgen an die Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, sind noch nicht zum Abschluß gelangt, dürften aber aller Voraussicht nach in nächster Zeit zu der angestrebten Einigung führen.

Seitens der Bischofszeller Bahn, an welche die Nordostbahn bekanntlich auf Ablauf der zehnjährigen Pachtzeit ein Darlehen von Fr. 1,500,000 in der Form von Nordostbahn-Obligationen auszurichten hat, ist bei uns die Anregung auf käufliche Übernahme der Bahn oder wenigstens auf frühzeitigere Aushingabe eines Theiles dieser Obligationen gemacht worden. Es wurden diesfalls Vorschläge von unserer Seite vorgelegt, jedoch von der Geschäftsführung der Bischofszellerbahn als nicht befriedigend erachtet. In der Folge haben zwar weitere Besprechungen zwischen dem Präsidenten der Geschäftsführung der Bischofszellerbahn und Mitgliedern unserer Direktion stattgefunden; wir erachteten es dann aber nicht als opportun, der Anregung zur Zeit weitere Folge zu geben. Über die bestehenden Differenzen hinsichtlich einer Reihe von gegenseitigen Forderungen konnte eine Verständigung nicht erzielt werden. Vor Kurzem haben wir uns nun geeinigt, dieselben vor einem Schiedsgericht auszutragen. Einen Hauptstreitpunkt bildet die Frage, ob die zur Konsolidirung der Bahn nothwendig gewordenen Entwässerungsarbeiten im sogenannten Tellen, die einen Aufwand von beiläufig Fr. 12,000 beanspruchen werden, auf Rechnung der Bahn-eigentümerin oder auf diejenige der Nordostbahn, als Pächterin, auszuführen seien.

Gegenüber der Unternehmung Wädensweil-Einsiedeln ist die Frage der Haftpflicht für die bei der Probefahrt vom 30. November 1876 vorgekommenen Tötungen und Verletzungen noch nicht zum Austrage gekommen. Von allen Klägern ist die Nordostbahn ins Recht gefasst worden, und es haben die bezüglichen Prozesse bis zum Abschluß des Berichtes bereits zu folgenden, zum Theil rechtskräftig gewordenen Verurtheilungen geführt, für welche die Nordostbahn auf Grund des Bau- und Betriebsvertrages vom 25. Januar 1875 das Regressrecht auf die Unternehmung Wädensweil-Einsiedeln beansprucht:

Zu Gunsten der Hinterlassenen des Heizer Frei, Aversalentschädigung	.	.	.	.	.	.	.	.	Fr. 15,000.—
” ” ” Dr. Kälin, idem	.	.	.	.	.	.	.	.	” 10,000.—
” ” von Lokomotivführer Steiner Fr. 1,710 Leibrente vom 1. Sept. 1879 ab und Heilungskosten etc.	”	10,479.95							
” ” Bremser Weber ” 1,800 idem ” 21. April 1877 ” ” idem ” 850.—									
” ” Ingenieur Ritter ” 450 idem ” 19. Okt. 1877 ” ” idem ” 3,438.80									
” ” Zugführer Gattiker, Aversalentschädigung . . . . . . . . . ” 7,250.—									
” ” Bauführer Möhrle, idem . . . . . . . . . ” 482.—									

Der im letzten Jahresberichte erwähnte Prozess mit den Bauunternehmern Schedlbauer & Vogl ist im Berichtsjahr ebenfalls nicht zur Erledigung gelangt.

Die Liquidation der Schweizerischen Nationalbahn, über deren Verlauf im Übrigen an anderer Stelle berichtet wird, ist im Berichtsjahre soweit gefördert worden, dass wie einerseits der gänzliche Verlust unserer laufenden Forderungen, so anderseits die vollständige Einbringlichkeit unserer aus Expropriation herrührenden Guthaben ausser Frage gestellt wurden. Die letztern beziffern sich inclusive Zinse auf beiläufig Fr. 400,000, von denen nur etwa Fr. 270,000 durch Hinterlagen gedeckt waren. An den bereits in der Betriebsrechnung pro 1878 auf Abschreibung gebrachten laufenden Guthaben von zusammen Fr. 125,491. 80 Cts. konnten im Wege des Regresses auf andere Unternehmungen nachträglich Fr. 8,754. 92 Cts. wieder eingebracht werden, und es ist Aussicht vorhanden, auf diesem Wege noch einen weitern Betrag von beiläufig Fr. 10,000 realisiren zu können.

Unser letzjähriger Geschäftsbericht deutete bereits auf die Schwierigkeiten hin, welchen der schweizerische Getreidespezialtarif Nr. 6 vom 1. Dezember 1878 seitens der Lagerhäuser im Innern der Schweiz begegnete,

indem diese sich in ihren Interessen durch das Staffelsystem des Tarifs gefährdet glaubten, welches zwar in noch mehr ausgesprochenem Grade schon dem Spezialtarif Nr. 5 vom 1. Mai 1869 zu Grunde gelegen hatte. In Folge dessen wurden Begehren laut, dass der Tarif rein proportional den Distanzen gebildet werde. Letztere Änderung hätte, weil die Bahnverwaltungen die jetzigen ermässigten Taxen für Transporte auf grössere Distanzen nicht ohne schwere Verluste auch für solche auf nähere Distanzen zugestehen könnten und daher genöthigt wären, nicht die höhern Taxen auf nähere, sondern die ermässigten auf grössere Distanzen aufzuheben, für einen Theil der Getreidetransporte eine starke Vertheuerung zur Folge; sie würde zugleich die Konkurrenz, welche sich die verschiedenen Getreideimportrouten im Innern der Schweiz machen, zum Nachtheile des Landes einschränken und die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Bahnen zu Gunsten der ausländischen fühlbar abschwächen. Es ist daher kaum zu denken, dass die Behörden einer solchen Forderung, deren gesetzliche Berechtigung zudem höchst zweifelhaft wäre, zur Geltung verhelfen werden. Auch wird nach unserer Überzeugung die unzureichende Frequenz, worüber einzelne Binnenlagerhäuser sich beklagen, mit Unrecht grossentheils auf den Getreidetarif zurückgeführt. Immerhin waren wir und die übrigen an diesem Tarif beteiligten Bahnen bereit, für das Getreide die ganz ausnahmsweise, für andere Transporte weder bestehende, noch verlangte Begünstigung zuzugestehen, dass dasselbe, wenn es einen Aufenthalt in einem Lagerhause durchgemacht hat und sodann zum Weitertransport neu aufgegeben wird, für letzteren nicht die ab der Station des Lagerhauses geltende Taxe zu bezahlen habe, sondern die Fracht zwischen der vorherigen Abgangs- und der neuen Bestimmungsstation, nach Abzug der für den Transport zum Lagerhaus bereits bezahlten Theilfracht und mit Zurechnung einer mässigen Gebühr für die Behandlung auf der Lagerhausstation. Diese Vergünstigung musste auf solche Lagerhäuser beschränkt werden, welche den Bahnen durch ihre Lage, Organisation und sonstige Einrichtung die nöthige Garantie gegen die sonst unausweichlichen Missbräuche zu bieten scheinen. In erster Linie wurde sie für die Lagerhäuser der Centralschweiz in Aarau und Olten anerboten, mit dem Vorbehalt, über deren Ausdehnung auf andere Lagerhäuser bei eintretendem Begehr neuen Beschluss zu fassen. Der Bundesrat erblickte indess in der Stellung, welche hienach den genannten Lagerhäusern zukäme, eine gesetzlich unzulässige Begünstigung derselben und erklärte, dass er sich von vornherein das Recht wahre, die Bahnen anzuhalten, ähnlichen Begehren Dritter, selbst wenn dies keine Lagerhäuser seien, jeweilen zu entsprechen. Zu unserm Bedauern wurde hiedurch die Verkehrserleichterung, welche in Aussicht genommen war, verunmöglicht.

Es machte sich das Bedürfniss geltend, die im Vorjahr mit den Vereinigten Schweizerbahnen vereinbarte Gültigerklärung der Personenbillete zwischen Zürich, Orlikon etc. und den Glarnerstationen zur Benutzung sowohl der Weeseneroute als derjenigen über Niederurnen, auch auf die Billete der Glatthalllinie, der Linie Effretikon-Hinwil und der Tössthalbahn auszudehnen. Wir trafen hierüber mit der genannten Gesellschaft eine interimistische Verständigung für die Winterfahrplanperiode und beabsichtigen die definitive Ordnung dieses Verhältnisses mittelst eines der verwaltungsräthlichen Genehmigung unterliegenden Vertrages.

Das Berichtsjahr erhielt für das Tarifwesen dadurch eine grosse Bedeutung, dass die sämmtlichen Bahnverwaltungen, welche der Kontrole der deutschen Reichsbehörde unterstehen, ihre direkten Gütertarife mit dem Auslande, welche nicht auf Grund des deutschen Reformsystems erstellt waren, kündigten. Hievon wurde auch unsere Gesellschaft betroffen, indem zunächst die Gütertarife mit Elsass-Lothringen und Baden, dann auch diejenigen mit Württemberg auf Ende 1879 gekündet wurden; gegen Ende des Berichtsjahres folgte trotz seines Reservatrechtes in Eisenbahnsachen auch Bayern, immerhin unter einstweiliger Intaktbelassung der österreichisch-ungarischen Transittarife nach der Schweiz und nach Frankreich, und mit der Zusicherung, dass es die wirkliche Ausserkraftsetzung der seitherigen Tarife erst beanspruche, nachdem die Erstellung neuer möglich geworden sein werde. Wir waren bemüht, dem gänzlichen Abbruch des direkten Güterverkehrs mit den Nachbarbahnen möglichst rasch zu

begegnen, und wurden hierin von der badischen und württembergischen Verwaltung kräftig unterstützt; leider musste aber den neuen Tarifen, zufolge der Differenzen zwischen unserm Gütertarifsystem und dem deutschen Reformsystem, eine sehr komplizierte Form gegeben werden, ohne dass die Gesamtheit des Güterverkehres in deren Rahmen einbezogen werden konnte. Es wurde möglich, noch auf Neujahr 1880 für die wichtigen Stationen Basel B. B. und Waldshut neue Gütertarife zu erstellen; denselben folgten seither solche für Singen und dann für die übrigen wichtigeren Stationen der Badischen Bahn. Auch die Tarife mit Württemberg sind der Einführung nahe, während diejenigen mit Elsass-Lothringen, den Pfälzischen Bahnen etc. sich noch im Rückstande befinden.

Die Konzession der Linie Glarus-Lintthal entspricht der sogenannten Normalkonzession, welche über die Bildung der Tarife andere Bestimmungen enthält als die übrigen Konzessionen der Nordostbahn. Wir waren hiernach genötigt, für die Personen- und Gütertarife jener Linie, welche am 1. Juni 1879 dem Betrieb übergeben wurde, besondere Taxschemata aufzustellen, und konnten in Folge dessen die Tarife zwischen ihr und unsrer andern Linien nicht auf Grund unserer allgemeinen Schemata nach den durchgerechneten Distanzen feststellen, sondern mussten sie mittelst Zusammenstosses der beiderseitigen Taxen in Glarus bilden. Im Übrigen wurde für Glarus-Lintthal das Taxsystem der Nordostbahn zur Geltung gebracht.

Nachstehend folgt eine Übersicht der wichtigeren Tarifarbeiten des Berichtsjahres:

1. Personen- und Gepäckverkehr. *a)* Revision des Tarifs für den internen Verkehr der Nordostbahn auf den 1. Januar 1880 behufs Durchführung der theilweise veränderten Distanzen, welche sich aus der kontradicitorisch mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement vorgenommenen Neuvermessung der Nordostbahnlinien ergeben haben. *b)* Revision des Tarifs der Bötzbergbahn, zum Zwecke der Durchführung einer Vereinbarung der Centralbahn mit Baselstadt, welche gestattet, den Tarifen statt der bisherigen um einen Kilometer gekürzten Distanzen die wirklichen Distanzen ab Basel zu Grunde zu legen. *c)* Ausdehnung des Personentarifs auf die Stationen Ennenda bis Lintthal, ferner Einbeziehung letzterer Stationen in den direkten Verkehr mit der Bötzbergbahn und der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweis. *d)* Vollendung der Revision des Tarifs mit den Vereinigten Schweizerbahnen und Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in denselben. *e)* Erstellung direkter Taxen mit Rapperswyl, Station der Zürichsee-Gotthardbahn, über den Seedamm. *f)* Ergänzung des Tarifs mit der Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln. *g)* Erstellung eines direkten Tarifs mit der Bergbahn Rorschach-Heiden. *h)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in den direkten Verkehr mit der Centralbahn, Aargauischen Südbahn und Jura-Bern-Luzernbahn. *i)* Ausdehnung der direkten Taxen mit Einsiedeln auf Stationen der Jura-Bern-Luzernbahn, ferner auf elsass-lothringische Stationen, Bregenz, Feldkirch und Lindau. *k)* Revision des Personentarifs mit Tirol, Triest und Italien über den Brenner. *l)* Neuerstellung des Personentarifs mit Württemberg. *m)* Ergänzung der Personentarife mit der Badischen Bahn und *n)* mit Elsass-Lothringen. *o)* Neuerstellung der Personentarife mit der Main-Neckarbahn, sodann *p)* der Transittarife über die Nordostbahn zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und der Badischen Bahn. *q)* Ergänzung der Rundfahrtbillete, namentlich durch Erstellung von Touren ab Frankfurt a/M., Mainz, Ludwigshafen, Neustadt, Ems und Wiesbaden nach der Central- und Ostschweiz.

2. Güterverkehr. *a)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in die internen Gütertarife, ferner in die direkten Tarife mit der Bötzbergbahn und der Linie Effretikon-Hinweis. *b)* Neuerstellung des Reglements und Tarifs für die Lagerhäuser in Zürich, und *c)* Revision desjenigen für die Lagerhäuser in Romanshorn. *d)* Revision des Tarifs für den Camionnage in Zürich. *e)* Tarif zwischen Romanshorn transit und Schaffhausen. *f)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in die direkten Tarife mit den Vereinigten Schweizerbahnen, der Aargauischen Südbahn, der Centralbahn und den weiter gelegenen schweizerischen Bahnen. *g)* Revision der Tarife mit der Simplonbahn. *h)* Neuerstellung des Tarifs der Bötzbergbahnstation Basel mit der Nordostbahn und den Vereinigten

Schweizerbahnen, zur Durchführung der am Distanzenzeiger der Bötzbergbahn und Nordostbahn eingetretenen Änderungen und zugleich zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der Bötzbergroute gegenüber den dermaligen Güttaxen ab dem badischen Bahnhof Basel über Waldshut. *i)* Entsprechende Neuerstellung des Güttarifs zwischen dem badischen Bahnhof Basel und Waldshut einer- und der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen anderseits. *k)* Revision und Ergänzung des Tarifs zwischen Basel, Bötzbergbahn und Badische Bahn, und den Bodenseeuferorten, einschliesslich Schaffhausen. *l)* Erstellung eines Transittarifs über Delle, Verrières und Genf mit Schaffhausen, Konstanz und Romanshorn. *m)* Reexpeditionstarife zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel und der Ostschweiz für den Verkehr mit Mannheim und Ludwigshafen, ferner zwischen Singen und der Ostschweiz via Schaffhausen für belgische und holländische Güter. *n)* Tarif für Brennmaterialien, Roheisen, Baumaterialien, Getreide etc. zwischen Winterthur und Wald via Illnau. *o)* Nachtrag zum Tarif Commun Nr. 442 mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, zur Sicherung der hiesigen Eisenbahnagentur für Güter nach der Levante gegenüber eingetretenen Konkurrenzen. *p)* Revision des Tarifs für Fleischtransporte nach Paris. *q)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in die Saarkohlentarife, ferner Erstellung von Spezialtarifen für Steinkohlen und Roheisen ab Mannheim und Ludwigshafen nach dem Vorarlberg. *r)* Neuerstellung des Tarifs zwischen Basel und Schaffhausen einer- und den bayerischen Staatsbahnen anderseits, ferner Revision und Ergänzung des gleichartigen Tarifs mit Sachsen. *s)* Spezialtarife für den Holzexport nach der Schweiz und Frankreich mit Bayern, der Kaiserin Elisabethbahn, der österreichischen Südbahn, Galizien und der Bukowina. *t)* Neue Spezialtarife für den Getreideexport nach der Schweiz und Frankreich mit Bayern und mit Österreich-Ungarn, einschliesslich Böhmen. *u)* Spezialtarife für den Weinexport aus Österreich-Ungarn nach der Schweiz und nach Frankreich. *v)* Spezialtarife für mineralische Kohlen, Kartoffeln und Zucker mit den böhmischen Bahnen, ferner für mineralische Kohlen der Kronprinz Rudolfsbahn. *w)* Revision und Ergänzung der Güttarife mit Südrussland via Podwolocyska und Brody und mit Rumänien via Suczawa, einschliesslich des Exporttarifs für metallurgische Produkte aus Südfrankreich nach Russland. *x)* Einbeziehung der Stationen Romanshorn und Rorschach via Konstanz in verschiedene mittel- und norddeutsche Tarifverbände.

### III. Finanzverwaltung.

Der letztjährige Geschäftsbericht reichte bis zur Konstituirung der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel und ihrer Übernahme aller der Verpflichtungen, welche in der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 der Nordostbahn zugesichert waren. Soweit die Bedürfnisse der letztern es erheischten, sind diese Verpflichtungen seither auch immer mit grosser Pünktlichkeit erfüllt worden, und es war der Verkehr mit dem genannten Institut überhaupt stets ein sehr angenehmer.

Während des Berichtsjahres wurden von der Eisenbahnbank folgende Zahlungen geleistet:

Fr. 3,000,000	Valor	31. Januar	1879	auf Rechnung der Rückzahlung des 3 Millionen-Anleihens vom 1. Febr. 1859,
" 20,000,000	"	1. Febr.	" "	Übernahme der Vorschüsse des Comptoir d'Escompte,
" 500,000	"	28.	" "	Gotthardsubvention pro 1878,
" 2,000,000	"	1. Mai	" "	Rückzahlung der Subvention vom rechten Seeufer,
" 3,500,000	"	15. Aug.	" "	" des 5 Millionen-Anleihens vom 28. Okt. 1867,
" 400,000	"	1. Nov.	" "	Gotthardsubvention pro 1879,
" 1,500,000	"	10.	" "	Rückzahlung des 5 Millionen-Anleihens vom 28. Okt. 1867,
" 200,000	"	10.	" "	" der Subvention vom rechten Ufer,
" 12,990,000	"	31. Dezbr.	" "	des Rückkaufs der Titel des schweiz. Konsortiums.

Fr. 44,090,000 effektiv.