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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 32 (1884)

Artikel: Zweiunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1884

Autor: Studer

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Transportanstalten

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730482

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: 27.12.2025

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

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die Konferenz schweizerischer Eisenbahnen erweiterte sich auf Schluss des Berichtsjahres durch den Eintritt der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln. Sie genehmigte ferner das Ansuchen der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn und der Travers-Thalbahn um Zulassung zum Wagenaustausch und zur Eröffnung direkter Verkehre auf Grund der hierüber bestehenden Vereinbarungen.

Die seit längerer Zeit anhängige und vom Eisenbahndepartement stetsfort urgirte Frage der Neuerstellung eines einheitlichen schweizerischen Getreidetarifs gelangte zum Abschluss, indem sich sämmtliche der Konferenz angehörigen Verwaltungen nach längeren Verhandlungen auf Gewährung folgender Grundtaxen für denselben einigten und für die Dauer des neuen Tarifs gegenseitig auf Taxunterbietungen verzichteten: 1. Expeditionsgebühr 10 Cts. für 100 Kgr.; 2. Streckentaxe für 100 Kgr. und Kilom. 1.—100. Kilom. 0,8 Cts., 101.—150. Kilom. 0,6 Cts., 151.—200. 0,35 Cts., 201.—300. 0,25 Cts., jeder folgende Kilom. 0,2 Cts. Die auf längere Distanzen bedeutenden Ermässigungen hatten sich als nothwendig erwiesen, um der in neuester Zeit besonders stark zu Tage getretenen Ableitung des schweizerischen Getreideimportes auf die der Schweiz ungünstigsten Routen entgegenzuwirken. Ferner hatte die Erfahrung gezeigt, dass Mangels einer derartigen Einigung zufolge Konkurrenzirung der verschiedenen schweizerischen Importrouten unter sich einerseits eine noch weiter gehende Abschwächung der Getreidetaxen und anderseits ein Wirrwarr in den Getreidetarifen zu befürchten sei, welcher nicht allein im Publikum zahlreiche Beschwerden wach rufen müsste, sondern höchst wahrscheinlich auch die Bundesbehörden zum Eingreifen in die bezüglichen Verhältnisse veranlassen würde. Dem Umstande, dass nicht alle schweizerischen Importrouten von dem neuen Tarife gleichen Vortheil haben, suchte man dadurch Rechnung zu tragen, dass die Taxen nicht einfach kilometrisch verlegt werden, sondern den letzten 50 Kilometern jedes Transportes die volle Taxe der ersten Distanzstufe vorweg zugetheilt und nur der Taxrest unter die Restdistanz kilometrisch repartirt wird. — Von dem früheren Getreidetarif Nr. 6 unterscheidet sich der neue, neben der Verschiedenheit der Taxbildung und Repartition, noch dadurch, dass er auf Mehl keine Anwendung findet. An und für sich rechtfertigt sich wohl kaum, dem aus dem Getreide gewonnenen Fabrikate die ausserordentlich niedrigen Taxen, welche sich für jenes als nothwendig erwiesen haben, ebenfalls zu gewähren. Hiezu kommen Rücksichten auf die schweizerische Müllerei, deren Konkurrenzfähigkeit gegenüber der ausländischen bereits als bedroht erscheint und nach Ansicht der grossen Mehrzahl ihrer Vertreter durch Einbeziehung von Mehl in den neuen Getreidetarif noch mehr gefährdet wäre. — Zufolge der auf den 15. September 1884 erfolgten Einführung des letzteren ist das im Jahr 1881 vereinbarte Reglement für die Getreidereexpeditionen der schweizerischen Lagerhäuser wieder für das ganze Netz der Konferenzverwaltungen in Kraft getreten.

Mit der schweizerischen Postverwaltung wurde von der Mehrzahl der Konferenzverwaltungen ein neuer Vertrag betreffend die Beziehungen zum Postdienst abgeschlossen, hiebei aber die wichtigste Bestimmung des seitherigen Vertrages, nämlich die Festsetzung der den Bahnen für den Transport der Postgegenstände über 5 Kgr. zu leistenden Entschädigung, einer besonderen Vereinbarung vorbehalten; die bezüglichen Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. — Die bundesräthliche Verordnung betreffend die Statistik des Waarenverkehrs mit dem Auslande veranlasste Verhandlungen mit dem Zolldepartement. Die Konferenz sah sich nicht veranlasst, den Bestimmungen der Verordnung grundsätzlich entgegenzutreten; sie erachtete aber als ihre Pflicht, die Bundesbehörden darauf aufmerksam

zu machen, dass die Gebühr, welche mit Rücksicht auf die aus der Handelsstatistik dem Bund erwachsenden Auslagen auf den Transitverkehr gelegt worden ist, einen Theil des letzteren auf die ausländischen Konkurrenzrouten, welche eine derartige Belastung des Transitverkehres nicht kennen, abzuleiten geeignet sei, und dass diese Gebühr doppelt nachtheilig wirke, weil sie ohne jede Rücksicht auf den Werth des Gutes und die Grösse der Sendung auf 1 Ct. für 100 Kgr. bestimmt sei und sonach z. B. bei Steinkohlen der Erhebung eines Transitzolles von Fr. 1 für den Wagen gleich komme.

Die seit längerer Zeit angeregte theilweise Revision des Transportreglements konnte noch nicht durchgeführt werden, weil das Eisenbahndepartement, obwohl seinerseits gegen die bezüglichen Änderungen sachlich keine Einwendungen bestehen, an der gleichzeitigen Berücksichtigung gewisser anderer Wünsche, namentlich der Zulassung des Dynamites zum Bahntransport, festhielt.

Die den Personen-, Gepäck- und Viehverkehr betreffenden Geschäfte der Konferenz waren in diesem Jahre weder besonders wichtig noch zahlreich. Ausser der Erstellung eines neuen Reglements für Krankentransporte und für die den im Krankendienst befindlichen Diakonissen zu gewährenden Begünstigungen hatte sich die Konferenz nur mit Änderungen und Ergänzungen bestehender Tarife, sowie mit Anregungen und Einleitungen von Massnahmen zu beschäftigen, deren Vollzug nicht mehr in das Berichtsjahr fällt.

Dagegen waren auch im Berichtsjahr die Betriebsfragen, welche von der Eisenbahnkonferenz behandelt wurden, zahlreich. Mit den Bundesbehörden fanden u. A. weitere Verhandlungen statt über die geeigneten Massnahmen zur Herbeiführung grösserer Betriebssicherheit, unter Fortsetzung der auf verschiedenen Linien des schweizerischen Bahnnetzes begonnenen systematischen Versuche mit kontinuirlichen Bremsen; ferner über das projektirte neue Reglement für die Militärtransporte auf den Eisenbahnen und über die zur Bekämpfung der Cholera Seitens der Bahnverwaltungen zu treffenden Einrichtungen. Betreffend die Normalien, welche bei Neuanschaffung gedeckter Güterwagen eingehalten werden sollen, wurden dem Eisenbahndepartement auf Grund einer Vorlage des Technikervereins Vorschläge unterbreitet, welche die Erweiterung des Laderaums bezwecken, soweit dieselbe möglich ist, ohne die Manipulation der neuen Wagen auf Stationen mit beschränkten Arbeitskräften allzu schwierig zu machen oder mit den bestehenden Stationsanlagen in Kollision zu gerathen. — Was die übrigen, schon letztes Jahr erwähnten Fragen betrifft, so fand diejenige über die Beheizung der Personenwagen ihren Abschluss in einem Gutachten des Technikervereins und einem demselben zustimmenden Konferenzbeschluss, wodurch für die direkten Bahnzüge der Übergang zur Dampfheizung empfohlen wird. Von Aufstellung einheitlicher Normen für den Oberbau mit eisernen Schwellen wurde abgesehen, nachdem mehrere Bahnverwaltungen bereits in grösserem Umfange solche Anlagen erstellt haben und sich hiebei das Einwirken der Konferenz als entbehrlich erwiesen hat. Die Verhandlungen über Centralisation des Güterwagenparks führten zu einer diesfälligen, vorläufig für ein Jahr gültigen Vereinbarung, welcher wir mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes beitraten, und welcher, mit Ausnahme der Gotthardbahn, auch alle übrigen Konferenzverwaltungen zugestimmt haben; dieselbe ist mit Neujahr 1885 in Kraft getreten, und die seitherigen Erfahrungen scheinen die Erwartung zu bestätigen, dass hiemit der geeignete Boden für Sicherung einer möglichst vortheilhaften Ausnutzung des Wagenmaterials gefunden sei.

Die Verhandlungen der kommerziellen Union geben keinen Anlass zu besonderen Mittheilungen.

Die Konferenz der schweizerischen Reformtarifbahnen, welcher nunmehr auch die Westschweizerischen Bahnen beigetreten sind, hatte mehrere Angelegenheiten von Bedeutung zu behandeln. Der wichtigsten,

nämlich des Bundesbeschlusses über die Eisenbahntarife vom 19. Dezember 1884 und der hiedurch veranlassten Schritte, welche sich ins laufende Jahr hinüberzogen, haben wir schon im Abschnitt I dieses Berichtes erwähnt; mit Rücksicht auf erwähnten Beschluss erklärte das Eisenbahndepartement in Schreiben vom 29. November 1884, dass es von getrennter Weiterführung der seit längerer Zeit schwebenden Verhandlungen über Einbeziehung der landwirthschaftlichen Produkte in die zweite Stückgutklasse absehe. — Seit Erstellung der allgemeinen schweizerischen Tarifvorschriften vom 1. Oktober 1883 sind an den hiebei wesentlich zu Grunde gelegten allgemeinen Tarifvorschriften der deutschen Bahnen ziemlich zahlreiche Änderungen vorgenommen worden, welche zum Theil nur eine Verdeutlichung schon vorhandener Bestimmungen gegenüber zu Tage getretenen Zweifeln oder Missbräuchen bezweckten, zum Theil aber sachliche Änderungen enthielten, fast ausnahmslos zum Zwecke weiterer Verkehrserleichterung; die Reformtarifbahnen einigten sich, diese Änderungen mit wenigen Ausnahmen auch für die Schweiz durchzuführen, und zwar mittelst einer berichtigten Neuauflage der Tarifvorschriften, welche auf den 1. April 1885 in Kraft gesetzt wurde. Der Verwaltungsrath, den wir hievon verständigten, war einverstanden und ermächtigte uns insbesondere zu der hiemit eintretenden Versetzung aller Maschinen aus der ersten in die zweite Stückgutklasse, beziehungsweise aus den allgemeinen Wagenladungstaxen in diejenigen des Spezialtarifs I. — Die Beziehungen zur ständigen deutschen Tarifkommission wurden fortgesetzt, und die Nordostbahn und Centralbahn für ein weiteres Jahr um Vertretung der schweizerischen Reformtarifbahnen in genannter Kommission ersucht. — Auf die Zeit, zu welcher die Westschweizerischen Bahnen dem Reformsystem definitiv auch für ihren internen Verkehr beigetreten sein werden, ist beabsichtigt, die Konferenz der Reformtarifbahnen in der allgemeinen schweizerischen Eisenbahnkonferenz aufgehen zu lassen; inzwischen hat unsere Verwaltung dem Wunsche entsprochen, einstweilen die auf die Reformtarife bezüglichen Geschäfte in bisheriger Weise fortzubesorgen.

Die neuen Gütertarife mit den schweizerischen Reformtarifbahnen sind nunmehr beinahe vollständig zur Einführung gebracht. Mit den Westschweizerischen Bahnen werden einstweilen noch die früheren, auf dem 1872er System beruhenden Tarife in Kraft erhalten, da jene den Beitritt zum Reformsystem für den schweizerischen Verkehr noch nicht erklärt haben; aus dem Nebeneinanderbestehen von Tarifen auf Grundlagen, welche prinzipiell stark von einander abweichen, erwachsen allerdings verschiedene Nachtheile, und ist daher zu wünschen, dass dieser Zustand nicht mehr lange fortdaure.

Die Reformtarife der Nordostbahn mit den südwestdeutschen Bahnen, nämlich mit Baden, Elsass-Lothringen, der Main-Neckarbahn, Stationen des preussischen Eisenbahndirektionsbezirkes Frankfurt, der Pfälzischen Bahn und der Hessischen Ludwigsbahn traten am 1. Oktober 1884 in Kraft; daran schlossen sich mit 1. Dezember die entsprechenden Tarife der Vereinigten Schweizerbahnen. Unsere neuen Tarife mit Württemberg und Bayern gelangten am 1. Juli 1884 zur Einführung, diejenigen mit Belgien am 1. November.

Die Einführung der neuen deutsch-italienischen Gütertarife, welche wir im letzten Geschäftsbericht als bevorstehend bezeichneten, ist noch nicht möglich geworden. Zufolge Eröffnung der Arlbergbahn trat nämlich neben die seitherige Konkurrenzroute der Gotthardbahn, Kufstein-Innsbruck-Peri, als Subroute die Linie Bregenz-Feldkirch-Innsbruck, was zeitraubende Verhandlungen zur Beordnung der hiedurch geschaffenen veränderten Konkurrenzverhältnisse nöthig machte. Es gelang, die neue Route zum Eintritt in die zwischen Gotthard und Brenner getroffenen Vereinbarungen zu bestimmen. Da indessen wegen der niedrigen Transitantheile der Strecke Bregenz-Innsbruck, welche für die neuen Tarife angemeldet wurden, auch in denjenigen Relationen, welche nach den Distanzverhältnissen ausschliesslich von der Gotthardroute bedient werden sollten, neuerdings vielfache Unterbietungen der beabsich-

tigten Gotthardtarife zu Tage traten, erachteten die am deutsch-italienischen Verkehr via Gotthard betheiligten schweizerischen Verwaltungen abermalige Verhandlungen zunächst unter sich angezeigt, um jenen Unterbietungen thunlichst zu begegnen, was zugleich zu erneuter Erwägung der getroffenen Taxregelung für den schweizerisch-italienischen Verkehr führte. Diese Verhandlungen konnten im Berichtsjahr nicht mehr zum Abschlusse gebracht werden.

Wie schon unser letztjährige Bericht erwähnte, wurden von der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen im Hinblick auf die am 6. September 1884 dem Betrieb übergebene Arlbergbahn zur Neubeordnung der Verhältnisse des Güterverkehrs Österreich-Ungarns und seiner Hinterländer mit den westlichen Ländern weitschichtige Verhandlungen eröffnet. Auch unsere Verwaltung war berufen, an einem Theile dieser Verhandlungen sich zu betheiligen. Sie suchte bei denselben einerseits die unvermeidliche theilweise Ablenkung des Verkehrs, welcher bisher über Romanshorn ging, auf die der Nordostbahn weniger vortheilhafte Buchserroute auf ein annehmbares Mass zu beschränken; anderseits war sie bemüht, die Leitung neuer Transitverkehre durch die Schweiz worin allein die Kompensation für die erwähnte Verkehrseinbusse gefunden werden kann, thunlichst zu erleichtern.

Es würde weit über den Rahmen des gegenwärtigen Berichtes hinausgreifen, wollten wir eine vollständige Übersicht der gepflogenen Verhandlungen und ihrer Resultate in denselben niederlegen. Immerhin glauben wir, aus letzteren nachfolgend wenigstens einige der wichtigsten Punkte zusammenstellen zu sollen, in Berücksichtigung der sehr grossen Wichtigkeit, welche der Verkehr mit Österreich-Ungarn für unsere Unternehmung hat.

1. Vom Verkehr mit der Schweiz, einschliesslich der westschweizerischen Transitstationen, behält die seitherige Lindauerroute 35 % bei Wien, 40 % bei Pressburg-Budapest-Szegedin etc., 50 % bei Salzburg-Linz, 55 % bei Galizien, 35—77 1/2 % bei Mähren, endlich 80—100 % bei Böhmen. Die überschiessenden Quoten, ferner der ganze Verkehr der südlichen Linien sowohl der österreichischen Staatsbahn als der Südbahn, endlich derjenige des südwestlichen Ungarn fällt der Arlbergroute zu.

2. Mit der französischen Ostbahn, Westbahn und Nordbahn werden direkte Tarife erstellt. Von dem auf Grund derselben sich bewegenden Verkehr werden der Route Arlberg-Schweiz-Delle je 50 % zugetheilt bei Salzburg-Wien-Budapest-Szegedin etc., bei den südlichen Linien der österreichischen Staatsbahn und der Südbahn, ausserdem bei einem Theile von Mähren, während die deutschen Routen sich in die übrigen 50 % theilen. Beim grössern Theile Mährens beschränkt sich der Antheil der Route Arlberg-Schweiz-Delle auf 30 %. Böhmen bleibt ganz den deutschen Routen.

3. Vom Verkehr mit Südwestdeutschland war für die schweizerische Route nur eine Quote desjenigen mit Elsass-Lothringen erhältlich, die nach den verschiedenen österreichisch-ungarischen Verkehrsgruppen 20—37 1/2 % beträgt.

4. Obige Verkehrstheilungen werden in der Hauptsache mittelst obligatorischer alternirender Instradirung über die verschiedenen antheilsberechtigten Routen durchgeführt. Ergibt sich aus den Abrechnungen, dass die über eine Route gegangenen Transporte die ihr zukommende Verkehrsquote nicht erreichen, so erhält sie dafür zu Lasten der bevorzugten Route eine Geldentschädigung, entsprechend der ihr entgangenen Taxeinnahme nach Abzug einer niedrig gegriffenen Traktionsentschädigung an die Transportroute.

5. Der Badischen Bahn ist gelungen, einen Theil der für die deutschen Routen reservirten Quoten der österreichisch-ungarischen Verkehre mit Süddeutschland und Frankreich für die Route Bregenz-Bodensee-Konstanz-Badische Bahn zu gewinnen. Im Anschluss hieran wurde mit ihr und der Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen eine Vereinbarung getroffen, wonach der über Lautrach-Konstanz sich bewegende Verkehr nach Konvenienz, statt über den See, über die Landroute St. Margrethen-Rorschach-Romanshorn geleitet werden

kann, unter Überlassung des entsprechenden Taxantheils an letztere. Dabei wurde für die Landroute als Minimalantheil von allen in Frage stehenden Verkehren ein Viertheil ausbedungen, in der Meinung, dass, sofern das Taxerträgniss der über sie geleiteten Transporte diesem Minimum nicht entspricht, die Differenz in Baar auszugleichen ist.

Während die erwähnten Verkehrsvereinbarungen angebahnt wurden, hatten wir mit den Vereinigten Schweizerbahnen eine ergänzende Verständigung zu treffen, indem die aus jenen Vereinbarungen erwachsenden Verhältnisse durch die zwischen den beiden Gesellschaften bestehenden, allgemeinen Verkehrsverträge nicht als ausreichend geordnet sich darstellten. Die bezüglichen Verhandlungen zogen sich ungemein in die Länge, und erst kurz vor Eröffnung der Arlbergbahn kam die vollständige Einigung, aus welcher wir das Wesentliche nachstehend mittheilen, zum Abschluss:

1. An den seitherigen Bestimmungen über Theilung der via Lindau gehenden Verkehre tritt keine Änderung ein.

2. Für den Verkehr mit dem Vorarlberg behält das Prinzip der Instradirung über die kürzeste Route seine Geltung und findet nur die Neuerung statt, dass die Nordostbahn von der Pflicht entlastet wird, den Verkehr mit Bregenz, soweit der Versender nichts Anderes vorschreibt, ausschliesslich über St. Margrethen zu leiten; neben dieser Route wird auch die neue Trajektroute Romanshorn-Bregenz als transportberechtigt zugelassen.

3. Die über den Arlberg gehenden Quoten des Verkehrs von Österreich-Ungarn mit den Stationen östlich und nördlich der Linie Zürich-Örlikon-Bülach-Eglisau-Koblenz wird auf die Routen via Buchs und via Lautrach in der Art ausgeschieden, dass jede Route einen bestimmten Theil desselben stets und ausschliesslich zu bedienen hat. Dieser Ausscheidung wurde das Prinzip der kürzesten Route zu Grunde gelegt, immerhin mit den geeigneten Abänderungen, um die Instradirungen auf Schweizergebiet thunlichst einfach und auch den Betriebsanforderungen entsprechend zu gestalten. Von dem hienach auf Lautrach entfallenden Verkehr mit Winterthur und weiter gehen, wie vom Lindauerverkehr, über St. Margrethen 40 %, welche sich zwischen Rorschach und Winterthur wieder hälftig auf die Romanshorner- und St. Gallerroute verlegen; im Übrigen wird dieser Verkehr über die Trajektroute Bregenz-Bodensee-Romanshorn geleitet.

4. Die über den Arlberg gehenden Quoten des Verkehrs von Österreich-Ungarn (ausschliesslich Vorarlberg) mit den Stationen der Linie Zürich-Örlikon-Bülach-Eglisau-Koblenz und den südlich, sowie westlich derselben gelegenen schweizerischen Stationen, einschliesslich der westschweizerischen Transitstationen, vertheilt sich auf die Routen Buchs-Ziegelbrücke und Bregenz-Bodensee-Romanshorn. Die Theilung findet im Grundsatze so statt, dass die letztere Route von demjenigen Verkehr, wofür der kürzeste Weg auch fernerhin über München-Lindau führt (Salzburg-Wien-Budapest-Szegedin etc. und nördlich), 30 % der dem Arlberg zugewiesenen Quoten erhält, dagegen von demjenigen Verkehr, dessen kürzeste Route nunmehr über Arlberg-Buchs geht, nur 10 %; die überschiessenden 70, beziehungsweise 90 % der Arlbergquoten erhält die Buchserroute, unter Belassung der bisherigen hälftigen Theilung zwischen Ziegelbrücke und Zürich auf die Linien via Thalweil (N. O. B.) und Uster (V. S. B.).

5. Von dem durch die Schweiz transitirenden Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und Frankreich etc. werden 90 % der Buchserroute überlassen und nur 10 % der Route Bregenz-Romanshorn reservirt.

6. Für die unter Ziffer 4 und 5 erwähnten Verkehre behalten die Bestimmungen der kommerziellen Konvention, wonach längere Transportrouten die kürzeste Route auszukaufen haben, ihre Geltung. Dabei wird ausdrücklich festgesetzt, dass, wo die absolut kürzeste Route (wie z. B. für Wien-Paris) über deutsches Gebiet führt, der Romanshornerroute als kürzester schweizerischer Route die Auskaufsberechtigung gegenüber der Buchserroute zukommt. Hienach haben die Vereinigten Schweizerbahnen der Nordostbahn für diejenigen Verkehre, deren kürzeste Route über München führen würde, die aber über Buchs-Ziegelbrücke-Zürich gehen, Entschädigung zu leisten. Hinwieder hat

die Nordostbahn von den der Romanshornerroute reservirten Verkehren, soweit dafür die kürzeste Route über Buchs geht, die Vereinigten Schweizerbahnen auszukaufen, nach konventionsgemässer Entschädigung für die Mehrtraktion, welche sie bei Leitung über Lindau- beziehungsweise Bregenz-Winterthur, statt über Buchs-Zürich zu leisten hat.

7. Die erwähnten Entschädigungen entfallen für diejenigen Transporte, welche zunächst nur nach Romanshorn beziehungsweise Buchs gehen und dort mit neuen Frachtbriefen zum Weiterversandt gelangen, auch wenn auf letzteren, gemäss den über die Grenzlagerhäuser getroffenen Vereinbarungen oder zufolge besonderer Reexpeditionstarife, deren Aufstellung wir uns für Romanshorn vorbehalten haben, nur die aus den direkten Tarifen auf die Reststrecken entfallenden Theilfrachten erhoben werden. Mit Rücksicht hierauf, und um dem Romanshorner-Lagerhaus seine bisherige Bedeutung thunlichst zu sichern, haben wir der Romanshornerroute von allen österreichisch-ungarischen Verkehren mit Zürich und weiter eine Quote und zugleich das Recht ausbedungen, die dort eingelagerten Waaren zu den Resttaxen der direkten Tarife weiter zu expediren.

8. Die Nordostbahn wahrt sich das Recht zur Gewährung ermässigter Reexpeditionstarife ab Romanshorn, selbstverständlich innert der von den Arlbergverbänden jeweilen vereinbarten Schranken. Hinwieder räumt sie Buchs die Befugniss zur Bildung adäquater Tarife ein, nähere Vereinbarung im einzelnen Fall immerhin vorbehalten.

9. Die Nordostbahn ist berechtigt, denjenigen Verkehr, welcher der Linie Lautrach-Bregenz-Trajekt-Romanshorn zukommt, nach Konvenienz auch über St. Margrethen zu leiten, unter kilometrischer Verlegung der auf erstere Linie entfallenden Frachten auf letztere.

Mit Ausführung der vorstehend resumirten Arlbergvereinbarungen wurde im Berichtsjahr begonnen. Auf Eröffnung der Arlbergbahn wurden neue Getreidetarife zwischen dem grösseren Theile von Österreich-Ungarn und der Schweiz in Kraft gesetzt. Am 1. November 1884 folgten Weintarife für die Ost- und Centralschweiz. Die weitere Tarifbildung zog sich ins laufende Jahr hinüber und deren vollständige Durchführung, sowie auch die gehörige Beordnung der einschlägigen, äusserst verwickelten Instradirungs- und Abrechnungsverhältnisse wird voraussichtlich noch bedeutende Zeit beanspruchen. — Inzwischen haben wir als geboten erachtet, die getroffenen Verabredungen, soweit sie die Verkehrstheilung auf Schweizergebiet und die Reexpeditionsverkehre betreffen, auf Ende 1885 wieder zu künden, nachdem sich herausgestellt hatte, dass den Auskaufsbestimmungen zu Gunsten der Romanshornerroute zufolge der Grundsätze, nach denen die Arlbergtarife gebildet werden, nicht die seinerzeit von uns vorausgesetzte Bedeutung zukommt, und ausserdem über die Stellung der Reexpeditonsverkehre zu den direkten Verkehren Seitens der österreichisch-ungarischen Verwaltungen Ansichten und Begehren zu Tage traten, welche von den zwischen den schweizerischen Bahnen geltenden und auch jenen Verabredungen zu Grunde liegenden Ansichten sehr abweichen.

Es erhellt aus dem Mitgetheilten, dass die Trajektroute Bregenz-Romanshorn für den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz von wesentlicher Bedeutung geworden ist. Wir haben daher bald nach Eröffnung der Arlbergbahn für Inbetriebsetzung der im letztjährigen Bericht angekündigten Trajekteinrichtung gesorgt und verwenden dafür zwei neu erstellte, eigene Trajektkähne, nachdem unsere Anregung bei der kgl. bayerischen Generaldirektion, uns dafür einen Theil des bisher auf der Gemeinschaftsroute Lindau-Romanshorn beschäftigten Transportmaterials miethweise zu überlassen, ohne Erfolg geblieben ist. Die k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen fand sich durch den guten Erfolg, welchen unsere Trajekteinrichtung hatte, bestimmt, ihrerseits ebenfalls an der Gütertrajektirung zwischen Bregenz und Romanshorn theilzunehmen, und wir trafen daher mit ihr, um eine nachtheilige Konkurrenzirung der beiderseitigen Trajekteinrichtungen unter sich zu verhüten und eine rationelle gemeinschaftliche Verwerthung derselben zu ermöglichen, kurz nach Ablauf des Berichtsjahres, unter Zustimmung unsers Verwaltungsrathes, die erforderliche Vereinbarung.

Die Einrichtung des direkten Personenverkehrs über die Arlbergbahn erforderte vielfache Verhandlungen, die zum Theil ihren Abschluss noch nicht gefunden haben. Ihrer geographischen Lage nach musste die neu eröffnete Linie ausser für den Nachbarverkehr Schweiz-Österreich auch für den Verkehr von Südwestdeutschland mit Österreich, hauptsächlich aber für den internationalen Verkehr zwischen Österreich und Frankreich in Betracht kommen. Die Bestrebungen der schweizerischen Bahnen waren daher vor Allem auf eine Zugsverbindung zwischen Wien und Paris gerichtet, die sowohl hinsichtlich der Schnelligkeit als des Comforts mit der nähern und die Hauptstädte München, Stuttgart, Karlsruhe und Strassburg berührenden Verbindung zu konkurriren im Stande sein sollte. Sie führten zunächst zu einer Verständigung zwischen uns und den Vereinigten Schweizerbahnen über die direkte Durchführung eines Schnellzugs zwischen Buchs und Zürich, beziehungsweise Basel, ohne Personal- und Wagenwechsel zwischen Buchs und Basel und ohne Maschinenwechsel zwischen Sargans und Zürich über die linksufrige Zürichseebahn. Diese Vereinbarung beruht hinsichtlich der Leistungen für den fraglichen Zug Seitens der beiden Verwaltungen wie der Einnahmen wesentlich auf dem Vertrag vom Jahr 1878 über die Theilung des Personenverkehrs zwischen Zürich und Ziegelbrücke und würde mit diesem Vertrag dahinfallen. Während auf den schweizerischen Bahnen sonach für die thunlichst schnelle und vortheilhafte Führung des Zugs vorgesorgt war, haben sich die Erwartungen, die wir bezüglich der Ausführung desselben von österreichischer Seite hegten, noch nicht in vollem Umfange erfüllt. Erstlich unterblieb die in Aussicht genommene separate Führung des Zugs auf der Strecke Wien-Salzburg; der Arlbergzug wurde bisher mit dem Zug über München gemeinschaftlich geführt. Bei der dermaligen Fahrtordnung des letztern bedeutet dies eine Verlängerung der Fahrzeit über den Arlberg um etwa zwei Stunden; doch soll diese in der Folge mittelst Späterlegung der Abfahrtszeit in Wien (beziehungsweise Paris) für beide Züge ausgeglichen werden. Sodann ist es im Berichtsjahre nicht möglich geworden, den fraglichen Zug mit durchgehenden Wagen, insbesondere mit Schlafwagen, auszurüsten; die Wagen gehen vorläufig beiderseits nur bis Basel. Selbstverständlich dient der fragliche Zug auch dem Zwischenverkehr, und wir haben die Wahrnehmung gemacht, dass er für diesen in viel umfänglicherm Masse benützt wird, als für den internationalen Verkehr. Die nächste Zeit wird lehren, ob dadurch nicht eine Verschiebung der Frequenzverhältnisse auf den beiden Routen Zürich-Ziegelbrücke entsteht, die der Revision des obenzitirten Vertrags rufen muss.

Die Personentarifverhältnisse für den österreichisch-schweizerischen und österreichisch-französischen Verkehr via Arlberg sind geordnet; die dadurch gerufene Revision und Ergänzung derjenigen auf der Route via Bodensee hat ihren Abschluss noch nicht gefunden. Ebensowenig ist es möglich geworden, die Tarife für den Personenverkehr Österreich-Südwestdeutschland via Arlberg fertig zu stellen. Die vielen konkurrirenden Routen machen eine allseitig befriedigende Ausgleichung der verschiedenen Interessen in diesem Verkehre schwierig; jedenfalls aber werden die Preise der Route über Basel-Zürich-Buchs, als der längsten, eine sehr beträchtliche Reduktion erfahren müssen, wenn sie gegenüber den kürzern Linien über Aschaffenburg und Triberg-Konstanz konkurrenzfähig erhalten werden wollen.

Als neues Verkehrselement erscheinen seit Eröffnung der Arlbergbahn auf den schweizerischen Bahnen die Viehtransporte, speziell die Schaftransporte, in ganzen Zügen aus Österreich nach Frankreich. Mit der konkurrirenden süddeutschen Route ist diesfalls die Vereinbarung getroffen worden, dass von diesen Transporten 60 % der Arlbergroute — ausschliesslich via Buchs-Zürich — und 40 % der süddeutschen Route zufallen. Hiebei hat die Arlbergroute die bestehenden Taxen der süddeutschen Route annehmen müssen, die, bereits ermässigt, der letztern, die ohnehin für diese Transporte zumeist die längere ist, nur ein sehr bescheidenes Benefice übrig lassen. Zur Zeit gehen diese Transporte, weil die deutsche Route durch ein Durchfuhrverbot geschlossen ist, ausschliesslich durch die Schweiz und zwar jeweils in geschlossenen Extrazügen.

Bei diesem Anlasse mag auch Erwähnung finden, dass das Abrechnungswesen im direkten österreichisch-ungarisch-schweizerischen Güterverkehr, das seit zwanzig Jahren von unserer Verwaltung besorgt wurde, mit der Eröffnung der Arlbergbahn auf Verlangen der Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen an diese übergegangen ist.

Von andern Massnahmen im Personenverkehr erwähnen wir: *a)* Die Wiederausgabe von Güterzugsbilleten (mit ermässigten Taxen) auf den Linien der ehemaligen Nationalbahn, die in den betreffenden Konzessionen zwar vorgesehen ist, vor Übergang derselben an die Nordostbahn aber bereits sistirt worden war. *b)* Die Ausdehnung des Ausgaberayons der kombinirbaren Billete auf das Netz der Westschweizerischen Bahnen und eine allgemeine Herabsetzung der Preise derselben, wodurch diese Billete an Verwendbarkeit für das Publikum wesentlich gewinnen. Leider fehlt unter den Partizipanten an dieser Einrichtung immer noch die Gotthardbahn, deren Verwaltung sich bis jetzt nicht entschliessen konnte, derselben ohne erschwerende, den Werth ihrer Betheiligung allzu sehr in Frage stellende Bedingungen beizutreten. *c)* Die gewohnte Reihe von Tarif-Umarbeitungen und -Ergänzungen ohne hervorragende Bedeutung.

Aus Anlass der Eröffnung der Arlbergbahn haben wir uns auch veranlasst gesehen, den voraussichtlichen Einfluss der eintretenden Veränderungen in der Verkehrsleitung auf die Aufgabe und die Frequenz unseres Lagerhauses in Romanshorn einer eingehenden Erörterung zu unterziehen. Angesichts der verstärkten Konkurrenz weiterer ähnlicher Anstalten mit niedrigern Tarifen und des Umstands, dass die geographische Situation des Lagerhauses durch die Arlbergbahn ungeachtet der gleichzeitig eröffneten Trajektanstalt eine ungünstigere geworden ist als früher, sowie mit Rücksicht darauf, dass seit längerer Zeit das Getreidegeschäft den Lagerhäusern behufs Spesenersparniss thunlichst fern zu bleiben trachtet, sind wir zu der Überzeugung gelangt, dass der frühere, ziemlich hohe Tarif unseres Lagerhauses erheblich ermässigt werden müsse, wenn demselben eine gewisse Frequenz und damit ein etwelcher Einfluss auf den Verkehr gewahrt werden wolle. Wir haben diese Tarifermässigung ins Werk gesetzt, obschon wir uns daraus für das Lagerhaus selbst direkt keinen Gewinn versprechen und uns zufrieden geben müssen, fortan den Nutzen desselben mehr in der Unterstützung des Verkehrs über Romanshorn, als in dem direkten Ertrag des in diesem Institute angelegten Kapitals zu suchen.

Im Hinblick auf die chronischen Defizite der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil und den völligen Mangel einer Aussicht auf eine spätere nachhaltige Besserung haben wir uns veranlasst gesehen, gegenüber dem leitenden Ausschusse auf eine definitive Beordnung unserer gegenseitigen Beziehungen zu dringen. Die daherigen Verhandlungen führten zu einem Vertrage über Abtretung der Linie an die Nordostbahn. — Der Abschluss dieses Geschäftes fällt aber erst in das Jahr 1885 und wird den Gegenstand einer speziellen Vorlage an die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aktionäre bilden.

Durch Vertrag vom 11. April 1874 hat unsere Gesellschaft den Betrieb der Linie Sulgen-Bischofszell-Gossau auf die Dauer von 10 Jahren und gleichzeitig die Verpflichtung übernommen, nach Ablauf der 10 jährigen Betriebsperiode der Unternehmung Sulgen-Gossau zum Zwecke der Rückzahlung eines Obligationenkapitals von Fr. 1,500,000, den gleichen Betrag in $4^1/_2$% Nordostbahnobligationen, 15 Jahre lang unaufkündbar, mit Semesterzins, al pari zur Verfügung zu stellen, in der Meinung, dass die Nordostbahngesellschaft für diesen Betrag sammt Zinsen zu $4^1/_2$% Kreditorin der genannten Unternehmung werden sollte. Der Pachtvertrag erreicht seine Endschaft erst Anfangs Juli 1886, während das erwähnte Obligationenkapital schon im Jahre 1885 zur Rückzahlung fällig wird. Die Geschäftsführung der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau ist desshalb zum Zweck einer antizipirten Auslieferung

der ihr zur Verfügung zu stellenden Obligationen mit uns in Verhandlungen getreten. Dieselben sind erst im laufenden Jahre zum Abschlusse gelangt, haben aber statt zu einem Darleihen zu einem Kaufvertrage geführt, durch welchen die Nordostbahngesellschaft die Linie Sulgen-Gossau zu Eigenthum übernimmt. Die Genehmigung dieses Vertrages wird ebenfalls ein besonderes Traktandum der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre bilden.

Der im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte Anstand betreffend die in Folge Einführung der Gotthardbahn in den Bahnhof Luzern nothwendig gewordene neue Repartition der Baukapitalzinse dieses Bahnhofes auf die denselben benutzenden Unternehmungen hat durch einen Vergleich seine Erledigung gefunden. Inhaltlich des letztern werden künftig sowohl die Baukapitalzinse als die Betriebs- und Unterhaltungskosten von allen mitbenutzenden Verwaltungen pro rata der von jeder derselben ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen getragen.

Von Seite des Verwaltungsrathes der Zürichsee-Gotthardbahn ist uns der Vertrag vom 14. August 1878 betreffend Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) behufs Herbeiführung einer Revision desselben auf Ende dieses Jahres gekündet worden. Verhandlungen über die Neugestaltung des Rechtsverhältnisses haben indessen noch nicht stattgefunden.

III. Finanzverwaltung.

In unserm letzten Geschäftsbericht haben wir Ihnen bereits Kenntniss gegeben von der Rückzahlung des Subventionsdarleihens für die linksufrige Zürichseebahn von 5 Millionen Franken durch die Eisenbahnbank. Nachdem wir letzterer auf Rechnung dieser Zahlung schon im Jahr 1883 4181 Obligationen unseres 4 1/2 % Hypothekaranleihens abgeliefert hatten, entfielen auf das Jahr 1884 noch 8412 Obligationen zu Fr. 500 oder Fr. 4,206,000, auf welchen sich ein Kursverlust von Fr. 866,000 bezifferte, die in der Rechnung von 1884 erscheinen. Nach dieser Zahlung der Eisenbahnbank blieben von den laut Übereinkunft vom 11. März/10. Dezember 1878 zu empfangenden 54 Millionen noch Fr. 710,000 restirend, welche gemäss einer spätern Vereinbarung erst im Jahre 1885 zur Zahlung gelangen sollten. Die Eisenbahnbank wünschte jedoch auch diesen Betrag noch zu regliren, und wir verständigten uns mit derselben dahin, diese Summe behufs Rückzahlung des am 31. März 1884 fälligen Subventionsdarleihens der aargauischen Südbahngemeinden zu verwenden und ihr dafür die entsprechende Zahl von 1788 Obligationen zu verabfolgen, jedoch in der Meinung, dass die definitive Verrechnung erst am 1. Oktober 1885 stattzufinden habe, dass die Eisenbahnbank der Nordostbahn bis dahin die 4 1/2 % Zinsen der Obligationen voll vergüte, während die Baarzahlung zu 1/4 % unter dem durchschnittlichen Zürcher Bankdisconto von der Nordostbahn zu verzinsen sei. Die Fr. 710,000 erscheinen daher in der Rechnung von 1884 noch unter den Passiven und werden erst in der Bilanz des laufenden Jahres durch Übertrag auf das 68 Millionen Anleihen verschwinden. Ins Jahr 1885 fällt auch die letzte Jahresprovision an die Eisenbahnbank, und es werden damit alle Verpflichtungen der Nordostbahn gegen dieselbe erfüllt sein.

Über die im Laufe des Berichtsjahres erfolgte Rückzahlung beziehungsweise Konversion zweier Anleihen von je 5 Millionen Franken ist ebenfalls schon im vorjährigen Geschäftsbericht Mittheilung gemacht worden und für Weiteres ist auf die beiliegenden Rechnungen zu verweisen. In Folge aller erwähnten Operationen haben die nachstehenden Einträge ins Eisenbahnpfandbuch stattgefunden: