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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 34 (1886)

Artikel: Vierunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1886

Autor: Studer

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Transportanstalten

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730454

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

Ueber die weitere Behandlung der Angelegenheit sind wir zur Zeit, da wir unseren Bericht schliessen müssen, nicht im Stande Mittheilungen zu machen.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Im Berichtsjahre hat sich die schon im letztjährigen Geschäftsbericht angekündigte Verschmelzung der Konferenz der Reformtarifbahnen mit der allgemeinen schweizerischen Eisenbahnkonferenz vollzogen, nachdem die Westschweizerischen Bahnen auf den 1. März 1886 ihren neuen internen, auf dem Reformsystem beruhenden Gütertarif in Kraft gesetzt, und damit das genannte System für alle Konferenzverwaltungen Geltung erlangt hatte. Demzufolge werden wir unsere Mittheilungen über Gütertarifangelegenheiten, welche die Gesammtheit der schweizerischen Bahnen betreffen und Bedeutung genug haben, um in unsern Berichten erwähnt zu werden, von jetzt an wieder mit den übrigen Mittheilungen betreffend die Thätigkeit der Eisenbahnkonferenz vereinigen.

In dieser Hinsicht ist zunächst die Niedersetzung einer Kommission für Angelegenheiten des Gütertarifwesens zu erwähnen, welche auf Anregung der Konferenz der Reformtarifbahnen von der Eisenbahnkonferenz beschlossen wurde. Diese Kommission hat alle Fragen betreffend die Anwendung, Abänderung oder Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vorzuberathen, darüber bestimmte Anträge zu formuliren und (soweit nöthig) die Vollziehung der einschlägigen Konferenzbeschlüsse zu besorgen. Hiemit wird bezweckt, der Weiterbehandlung des Gütertarifwesens die wünschbare Sorgfalt und Stetigkeit zu sichern, sowie auch einer nachtheiligen Verzögerung bei Erledigung der zur Erörterung gelangenden Fragen nach Möglichkeit vorzubeugen, ohne die allgemeine Konferenz in allzu starkem Masse hiefür in Anspruch zu nehmen. In die Kommission ordnet jede Verwaltung einen Vertreter ab; dieselbe hat einen ständigen Sekretär, während ihr Präsidium der jeweiligen, alljährlich wechselnden Präsidialverwaltung der Konferenz zukommt.

Hinsichtlich der Art, wie Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften und der zugehörigen Güterklassifikation in Ausführung zu bringen seien, hatte noch die Konferenz der Reformtarifbahnen Erörterungen mit dem Eisenbahndepartement, die wir ihrer prinzipiellen Bedeutung wegen etwas eingehender erwähnen zu sollen glauben. Noch im Vorjahre nämlich, nach Vorlage der von den Reformtarifbahnen auf den 1. April 1885 beschlossenen Neuausgabe der genannten Tarifvorschriften, welche namentlich bezweckte, dem Verkehr im Anschluss an entsprechende Änderungen der deutschen Tarifvorschriften eine grössere Zahl von Vortheilen zum Theil sehr wesentlicher Art zuzuwenden, eröffnete das Departement uns als Präsidialverwaltung der Reformtarifbahnen mit Schreiben vom 30. März 1885, dass es künftig Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften nur nach vorausgegangener Vorlage eines Entwurfs zulassen und den Bahnen mit Rücksicht auf die Art und Weise des Zustandekommens der Reformtarife das Recht, einseitig Änderungen an denselben vorzunehmen, nicht zugestehen könne. In einer vorläufigen Antwort bemerkten wir, unter Hinweis auf die den Bahnen nach Konzessionen und Gesetz hinsichtlich Bildung ihrer Tarife zukommende Rechtsstellung, dass wir diese Eröffnung der Konferenz der Reformtarifbahnen vorlegen werden und es als der Sache förderlich ansehen würden, wenn das Departement uns Aufschluss darüber geben wollte, in welcher Richtung es die verlangten bezüglichen Vorlagen einer Prüfung unterstellen zu sollen glaube. „Ihre Äusserung (fügten wir bei) legt nämlich die Vermuthung nahe, dass Sie die freie Verfügung über Zulassung oder Nichtzulassung der von den Reformtarifbahnen beschlossenen Änderungen glauben beanspruchen zu sollen, und dass Sie sich hiebei insbesondere als verpflichtet erachten, Änderungen, welche nach irgendwelcher Richtung Tariferhöhungen mit sich zu bringen scheinen, entgegenzutreten, selbst wenn letztere durch gleichzeitige Ermässigungen

mehr als kompensirt werden. Es kann Ihnen nun unmöglich entgehen, dass hiedurch die Initiative der Bahnverwaltungen für Verbesserung und Weiterbildung des dermaligen Tarifsystems gelähmt, und dass (auch abgesehen hievon) diese Fortentwicklung in hohem Grade erschwert und verzögert würde, wenn keine Änderungen an den Tarifvorschriften mehr möglich wären, so lange nicht auf dem Wege mühsamer und zeitraubender Korrespondenzen die Sanktion Ihres Departements dafür erwirkt worden." — Die Antwort des Departements lehnte die Ertheilung des gewünschten Aufschlusses ab, „wenn wir auch (war beigefügt) die Meinung theilen, dass die dem Departement durch das Gesetz angewiesene Stellung gegenüber den Tarifvorschriften für die Bahnen von Bedeutung sein dürfte. Das Eisenbahndepartement hat so wenig eine Verpflichtung als ein Interesse, sich darüber auszusprechen, welche Massregeln es in künftigen Fällen zur Anwendung bringen werde, sondern es behält sich vor, seine Entscheidungen auf bestimmte Vorlagen hin zu treffen". Die Konferenz der Reformtarifbahnen pflog über die Forderung des Departements wiederholt Berathungen, ohne aber hinsichtlich der darüber abzugebenden Erklärungen sich vollständig einigen zu können. Dass die den Bahnen für Bildung der Tarife zukommende Rechtsstellung zu verwahren und die Forderung des Departements abzulehnen sei, insoweit es damit beabsichtige, das ihm gegenüber den Bahntarifen zukommende Kontrolrecht in ein Recht freier Genehmigung oder Nichtgenehmigung zu erweitern, darüber waren alle Verwaltungen einig, während über die Frage, ob (unter Wahrung dieser Rechtsstellung) dem Begehren jeweiliger Vorlage der Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften fürderhin Folge zu geben sei, die Ansichten auseinandergingen.

Hiedurch verzögerte sich die von den Bahnverwaltungen beabsichtigte Ausgabe eines ersten Nachtrages zu den allgemeinen Tarifvorschriften bis ziemlich weit in das Berichtsjahr hinein. Ohne Zustimmung des Eisenbahndepartementes konnte die Einrückung der bezüglichen Publikation in das offizielle Organ für Eisenbahnkundmachungen nicht erfolgen, und hinwieder lehnten einzelne Verwaltungen die Zustimmung zur vorherigen Vorlage des Nachtrages beharrlich ab. Für uns als Vertreter der Reformtarifbahnen erwuchs hieraus namentlich auch gegenüber dem Departement eine ziemlich unangenehme Situation, und wir gelangten daher dazu, im Sinne der Mehrheit der Bahnen den Nachtrag, bevor seine Publikation erfolgte, am 6. Mai 1886 dem Departement in Vorlage zu bringen. Hiebei erwiederten wir dessen Schreiben vom 30. März 1885, in Zusammenfassung der von allen Bahnverwaltungen getheilten Ansichten, mit nachstehenden Bemerkungen:

„Wir machen zunächst aufmerksam, dass die Neuauflage der Tarifvorschriften vom 1. April 1885 keine einzige Änderung enthielt, welche nicht die Zustimmung aller daran betheiligten Bahnverwaltungen erhalten hätte. Ihre Eröffnung kann daher nicht etwa dahin aufgefasst werden, dass Sie sich verpflichtet glauben, Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften, welchen nur ein Theil der Verwaltungen zugestimmt hat, entgegenzutreten. Vielmehr scheinen Sie das Recht in Anspruch zu nehmen, Änderungen oder Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation auch dann, wenn alle Bahnverwaltungen dieselben als nothwendig oder wünschbar ansehen, nach eigenem Ermessen gutzuheissen oder zu verhindern. Sollten Sie wirklich einen derartigen Anspruch erheben, so bedauern die Reformtarifbahnen, denselben als gesetzlich unstatthaft bezeichnen und ablehnen zu müssen.

„Durch Art. 35 des schweizerischen Eisenbahngesetzes ist den Bundesbehörden lediglich ein, dort näher umschriebenes Recht der Kontrole über die Eisenbahntarife gewahrt, im Übrigen aber das den Bahnverwaltungen durch die Konzessionen zugesicherte Recht freier Bildung ihrer Tarife unangetastet geblieben. Auf diesem gesetzlich gegebenen Boden wünschen die Bahnverwaltungen auch hinsichtlich der Gütertarife zu verbleiben, da sie in den Verhandlungen, welche der einheitlichen Annahme des Reformsystems vorangegangen sind, keinerlei Anhaltspunkte zu entdecken vermögen, welche bei den Gütertarifen ausnahmsweise, über das Gesetz hinausgehende Rechtsansprüche der Bundesbehörden zu begründen vermöchten. Sollte der Anspruch Ihres Departements sich darauf stützen, dass anlässlich der Einführung der Reformtarife einzelnen Gesellschaften Taxerhöhungen oder andere Vortheile zugestanden worden seien, welche Angesichts der bestehenden gesetzlichen und konzessionsgemässen Vorschriften der besonderen

bundesräthlichen Zustimmung bedurften, so könnte die Konferenz der Reformtarifbahnen diese Begründung nicht als stichhaltig anerkennen. Es ist zu beachten, dass die Einführung der Reformtarife im Durchschnitt dem Verkehr wesentliche Vortheile brachte und die erwähnten Zugeständnisse nur eine theilweise Kompensation für die von den betreffenden Bahnverwaltungen übernommenen Opfer bildeten. Augenscheinlich würde man daher viel zu weit gehen, wenn man aus diesen Zugeständnissen den Dahinfall des Taxbildungsrechtes gegenüber allen dem Reformsystem beigetretenen Gesellschaften, soweit es sich um Fragen der Reformtarife handelt, zu folgern versuchen wollte. Vielmehr können die Bundesbehörden nur die Berechtigung beanspruchen, ihre Zugeständnisse wieder zurückzuziehen, wenn in Folge wesentlicher Änderungen an dem eingeführten Tarifsystem die Voraussetzungen, unter denen jene gemacht worden sind, dahinfallen sollten.

„Die Bahnverwaltungen geben um so eher der Hoffnung Raum, dass die ihnen konzessionsgemäss und gesetzlich zukommende Rechtsstellung auch hinsichtlich der allgemeinen Tarifvorschriften fernerhin Anerkennung finden werde, als nach ihrer Überzeugung für Niemanden ein Vortheil daraus erwachsen würde, wenn die Bahnen in Fortbildung dieser Tarifvorschriften, das allgemeine Kontrolrecht der Bundesbehörden stets vorbehalten, für die Folge gehemmt wären. Schon die seitherige Erfahrung hat gezeigt, dass diese Fortbildung durchaus auf der Bahn weiterer Zugeständnisse an den Verkehr stattfindet, und ein Missbrauch der von den Bahnen beanspruchten Rechtsstellung nicht zu befürchten ist.“

Das Eisenbahndepartement erklärte im Schreiben vom 26. Mai, dass es gegen den vorgelegten Nachtrag keine Einwendungen erhebe, worauf seine Inkraftsetzung auf den 1. Juli erfolgte. Dabei äusserte es sich in prinzipieller Hinsicht folgendermassen: „Das in Art. 35 des Eisenbahngesetzes dem Bunde gewahrte Kontrolrecht kann nur wirksam ausgeübt werden, sofern dem Departement rechtzeitig, d. h. vor der Inkraftsetzung von den geplanten Änderungen an den Tarifvorschriften und der Güterklassifikation Mittheilung gemacht wird. Überdem wiederholen wir, dass sowohl die Tarifvorschriften als die Güterklassifikation das Produkt von Vereinbarungen zwischen den Aufsichtsbehörden und den Bahnverwaltungen sind und den letztern daher auch aus diesem Grunde das Recht der einseitigen Abänderung nicht zugestanden werden kann. Das Departement muss somit darauf bestehen, dass ihm jede Änderung im vollen Wortlaute so zeitig zur Kenntniss gebracht werde, dass allfällige Einsprachen und Abänderungsbegehren vor der Inkraftsetzung berücksichtigt werden können. Damit ist weder die Rechtsstellung der Bahnen beeinträchtigt, noch die Fortbildung der Tarifvorschriften gehemmt, wenn diese durchaus (!) auf der Bahn weiterer Zugeständnisse an den Verkehr stattfinden.“ — Es wird sich zeigen, ob der Weg, auf welchen hiedurch das Gütertarifwesen geleitet worden ist, wirklich dem Verkehr zum Vortheil gereicht; unter allen Umständen führt derselbe, wie schon die Erfahrung mit dem Entwurf eines zweiten Nachtrags zu den Tarifvorschriften beweist, zu einer wesentlichen Verzögerung auch solcher Tarifmassnahmen, welche im Interesse des Verkehres liegen.

Über die Verhandlungen, welche mit dem Eisenbahndepartement aus Veranlassung des Bundesbeschlusses vom 19. Dezember 1884 stattgefunden haben, und die dabei gemachten Tarifzugeständnisse wurde schon im ersten Abschnitt berichtet. Hier bleibt noch zu erwähnen die Aufstellung eines schweizerischen Ausnahmetarifes Nr. 10, wonach Flüssigkeiten in Reservoir- oder Cisternenwagen zur Aufgabe kommen können, ohne dass vom Gewicht des Reservoirs oder der Cisterne eine Fracht berechnet wird.

Von den weiteren Verhandlungen der Eisenbahnkonferenz über Verkehrsverhältnisse erwähnen wir die folgenden: Die im Laufe der Zeit erlassenen verschiedenen und theilweise nicht übereinstimmenden Vorschriften über die den Sendungen nach dem Auslande zu Handen der ausländischen Zollämter beizugebenden Zolldeklarationen sind gesammelt und gesichtet worden, und es ist gelungen, an Stelle der vielerlei Formulare und Vorschriften für die

Zollstellen der verschiedenen Staaten ein einheitliches Formular mit gleichmässiger Instruktion aufzustellen und einzuführen. — Im Benehmen mit dem eidgenössischen Militärdepartement ist eine Instruktion über die Anwendung der Militärtaxe für den Transport von Pferden und deren Begleiter vereinbart worden, welche insbesondere die Fälle der Berechtigung zur Beanspruchung derselben genauer beschreibt und damit den häufig vorgekommenen Beanstandungen berechtigter Begehren, wie auch der missbräuchlichen Anwendung begegnen soll. — Die zunehmende Bedeutung der Eilgutsendungen zur Gepäcktaxe veranlasste die Konferenz, die veralteten und ungenügenden Vorschriften über diesen Verkehr zu revidiren und als Reglement und Tarif für die Beförderung von Expressgut herauszugeben. Hiebei musste nothwendig die Frage auftreten, ob bei der Berechnung der Taxen dieses Tarifs der neue Fahrposttarif der eidgenössischen Postverwaltung berücksichtigt werden solle, da dieser letztere namentlich auf grössere Distanzen sehr billig ist, infolge dessen den Bahnverwaltungen viele Transporte entzieht und dadurch zur Überfüllung der Bahnpostwagen und daherigen grössern Leistungen der Bahnverwaltung für die Postbeförderung mit beiträgt. Die Frage ist verneint worden, einerseits um nicht mit der Post einen Konkurrenzkampf zu eröffnen, anderseits mit Rücksicht darauf, dass in der Vergütung, welche die Postverwaltung den Bahnverwaltungen für die nicht postzwangspflichtigen Colli (über 5 Kgr.) bezahlt, eine theilweise Entschädigung für die ihnen entgehenden Transporte geboten ist. — Von der Einräumung der Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen wird von Seite vieler Reisender ein den Mitreisenden oft sehr lästig fallender Missbrauch gemacht, und die ungleichmässige Handhabung der fraglichen Reglementsbestimmung auf verschiedenen Linien führt zu vielen Anständen zwischen dem Zugspersonal und den Reisenden. Einer Anregung, den Vollzug der erwähnten Vorschriften dadurch zu erleichtern und gleichförmiger zu gestalten, dass neben der im Reglemente vorgesehenen Bestimmung des Maximalgewichts auch Maximal-Dimensionen des in den Wagen zugelassenen Handgepäcks festgestellt würden, wie dies z. B. bei französischen und italienischen Bahnen der Fall ist, konnte mit Rücksicht auf die Konstruktion der grössern Zahl der schweizerischen Personenwagen zur Zeit keine Folge gegeben werden; doch wird bei Neuanschaffungen und Umbauten von Wagen auf thunliche Vermehrung der zur Unterbringung solchen Gepäcks geeigneten Einrichtungen Bedacht genommen werden. — Mit den Gesandtschaften der vier angrenzenden auswärtigen Staaten ist s. Z. durch Vermittlung der Bundesbehörden eine Vereinbarung über die Heimbeförderung von armen Angehörigen derselben aus der Schweiz vereinbart worden. Ein Antrag, diese Vereinbarung dahin zu erweitern, dass arme Angehörige aller fünf Staaten auch im Transit durch dieselben zu ermässigter Taxe befördert werden, sofern sie mit einem entsprechenden Certifikat des Konsuls ihres Wohnorts versehen sind, erhielt zwar die Zustimmung der schweizerischen Bahnverwaltungen, nicht aber jene aller interessirten Staatsbehörden. Dagegen ist diese Vereinbarung durch Vermittlung der Bundesbehörde mit den französischen Bahnen, beziehungsweise Behörden zu Stande gekommen, so dass z. B. arme Schweizer aus London, mit einer Empfehlung des dortigen schweizerischen Konsuls versehen, durch Frankreich, und dessgleichen z. B. arme Franzosen aus Österreich durch die Schweiz zu halber Taxe heimbefördert werden können.

Mit Betriebsfragen hatte sich die schweizerische Eisenbahnkonferenz im Berichtsjahr oft zu befassen. Von den wichtigern sind folgende zu erwähnen:

1. Einführung einer einheitlichen continuirlichen Bremse. Da es immer noch nicht gelungen ist, die durch zahlreiche Versuche auf in- und ausländischen Bahnen geweckten Zweifel über Vorzüge und Nachtheile der verschiedenen konkurrirenden Systeme zu lösen, hielt es die Konferenz gerathener, keinen voreiligen Entscheid zu treffen, sondern die Versuche fortzusetzen. Nachdem ursprünglich beabsichtigt war, diese Versuche mit den verschiedenen Systemen auf einer und derselben Bahnstrecke programmässig zu betreiben, überzeugte man sich bei eingehender Prüfung der Angelegenheit, dass diese Art der Versuche, abgesehen von ihrer Kostspieligkeit,

nicht geeignet sei, eine endgültige Lösung der Bremsfrage für die schweizerischen Bahnen herbeizuführen. Dagegen beschloss man, mehrere mit Luftdruckbremsen ausgerüstete Züge in den regelmässigen Betrieb auf steilen Rampen einzustellen, um aus den dabei gewonnenen, in ein Schema zu sammelnden Resultaten dem angestrebten Ziele einer, der Individualität der schweizerischen Bahnen möglichst entsprechenden, einheitlichen Bremse zu gelangen. — Auf der Nordostbahn sind zur Zeit

15	Lokomotiven	für	Luftdruckbremse,
16	„	„	Dampfbremse,
52	Wagen	mit	Luftdruckbremse,
2	„	„	Vacuumbremse,
19	„	„	Luftleitung,
6	„	„	Vacuumleitung,
und 4	„	„	Dampfleitung

eingerichtet.

2. Gemeinsamer Plakatfahrtenplan für die schweizerischen Bahnen. Bei der Berathung der durch die betreffende Kommission vorgelegten Entwürfe musste man sich überzeugen, dass es schwer sei, ein Plakat herzustellen, das alle Verwaltungen befriedige und auch dem Publikum wesentlich Vortheil bringe, wesshalb dieses Projekt wieder fallen gelassen wurde.

3. Einheitliches Reglement für den Bahnbewachungsdienst. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat geglaubt, den Bedenken der Verwaltungen gegen Reglementirung dieses Dienstzweiges dadurch Rechnung zu tragen, dass es denselben vorschlug, in dieses allgemeine Reglement ausser den für alle Bahnen geltenden Bestimmungen noch besondere, den verschiedenen Organisationen der einzelnen Verwaltungen entsprechende Kapitel aufzunehmen. Die Konferenz lehnte indessen diesen Vorschlag ab unter Hinweisung darauf, dass es unthunlich sei, dem Bahnpersonal einen Organisationscodex mit verschiedenen Eventualitäten in die Hand zu geben, mit der Instruktion, welche Kapitel auf der betreffenden Strecke zur Anwendung kommen sollen, weil ein so voluminöses Reglement das Fassungsvermögen der betreffenden Angestellten übersteigen, zu Zweifeln und Missverständnissen Anlass geben und die Sicherheit des Dienstes geradezu gefährden würde. Die Konferenz machte im Fernern geltend, dass die erste Voraussetzung zur Aufstellung eines einheitlichen Reglementes, die einheitliche Organisation, daher beim Mangel dieser letztern die Uniformität unerreichbar, auch nicht gerade nöthig sei, weil der Zweck — Sicherung der Bahn — bei den verschiedenartigsten Organisationen erreicht werden könne, zumal die Einheit hier durch das gemeinsame Signalreglement gegeben und der Rest Verwaltungssache sei.

4. Normalachse und Normalgüterwagen. Dem schweizerischen Eisenbahndepartement wurden bezügliche Zeichnungen vorgelegt, welche dessen Genehmigung erhielten.

5. Nachdem die Bundesbehörde seit Einreichung des Memorials gegen das Begehren um Vorlage von Detailzeichnungen bei Neuanschaffungen von Rollmaterial sich nicht mehr hat vernehmen lassen, ist dieser Gegenstand von der Traktandenliste abgesetzt worden.

6. Der Bundesrath wurde von der im Mai 1886 in Bern stattgefundenen internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen ersucht, die zulässigen Begrenzungsprofile für Personen- und Güterwagen im internationalen Verkehr zu sammeln und alljährlich mit einer Übersichtskarte der Bahnnetze der betreffenden Staaten herauszugeben. Demzufolge ist die schweizerische Eisenbahnkonferenz ebenfalls eingeladen worden, der Bundesbehörde eine bezügliche Vorlage zu machen. Letztere wurde mit dem Vorbehalt eingereicht, dass für Lokomotiven noch Überschreitungen zulässig seien, dass überhaupt das Minimallichtprofil des Bahnkörpers unter Zugabe des üblichen Spielraumes nicht ausschliesslich nach dem internationalen Wagenbegrenzungsprofil zu bemessen

sei, und dass im Fernern die auf einzelnen Linien vorkommenden, schwer zu beseitigenden Einragungen des Bahnkörpers in den Rahmen des vorgeschlagenen internationalen Wagenbegrenzungsprofils, beziehungsweise in den diesem Profil zuzuschlagenden Spielraum, erst nach und nach bei Umbauten entfernt werden sollen.

7. Wegen mehrerer im Berichtsjahr auf den schweizerischen Bahnen vorgekommener Achsbrüche glaubte das Eisenbahndepartement seine Forderung auf alljährliche Revision des Rollmaterials erneuern zu sollen. Die genannte Behörde wurde darauf aufmerksam gemacht, dass das bezügliche Begehren seiner Zeit einlässlich beantwortet worden, und der Konferenz eine Erwiederung hierauf nie zugekommen sei.

8. Vom Eisenbahndepartement wird die Einführung von Fahrgeschwindigkeitsmessern verlangt und zwar:

1. für alle Züge mit Personentransport auf den Hauptbahnen;
2. auf Nebenbahnen, sofern die Maximalgeschwindigkeit der Züge 30 Kilometer übersteigt;
3. auf allen Bahnen mit Gefällen über 30 ‰;
4. auf allen Strecken ohne Einfriedigung oder ohne Barrierenabschluss;
5. auf allen Bahnen, welche ganz oder zum Theil das Gebiet von parallel zur Bahn laufenden Strassen benutzen.

Die Konferenz machte geltend, dass diese Apparate auf Bergstrecken und bei Zügen mit grosser Fahrgeschwindigkeit von Nutzen seien, auf Nebenlinien aber und bei Zügen mit geringer Fahrgeschwindigkeit entbehrt werden können. Das Departement beharrte indessen auf seinem Begehren, unter Ansetzung einer Frist von 2 Jahren für Durchführung dieser Kontroleinrichtungen auf allen Bahnstrecken. Unter diesen Umständen blieb der Konferenz nichts Anderes übrig, als sich zu fügen, mit dem Vorbehalt, dass die Frist auf 4 Jahre verlängert, und freie Hand in der Wahl des Systems gelassen werde. Die Nordostbahn hat übrigens wenig solcher Apparate mehr anzuschaffen, weil dieselben schon längst in bedeutendem Umfange eingeführt sind.

9. Entsprechend einem von der Bundesbehörde gestellten Begehren beschloss die schweizerische Eisenbahnkonferenz eine einheitliche, der Konstruktion und Zweckbestimmung angepasste Bezeichnung der Lokomotiven.

10. Als Vorsichtsmassregel zur Verhütung der Einschleppung der Cholera hatte der Bundesrath im Sommer 1884 den schweizerischen Bahnen die Einrichtung von Aborten in den Gepäckwagen der Bahnzüge mit Kübel oder Nachtstuhl und Spülvorrichtung vorschreiben zu sollen geglaubt. Nachdem von allen Hauptbahnen die diesfälligen Einrichtungen hergestellt, von einigen Bahnen auch in Betrieb genommen worden waren, unter gleichzeitiger Schliessung der Aborte in den Personenwagen, dauerte es nicht lange, bis bittere Klagen des reisenden Publikums über die Unbequemlichkeit dieser Einrichtung laut wurden. Die meisten Bahnverwaltungen zögerten daher mit der Inbetriebnahme dieser nicht nur unbequemen, sondern auch kostspieligen, zeitraubenden und für das Bahnpersonal widerwärtigen Einrichtung, worauf das Eisenbahndepartement im Berichtsjahre die Bahnverwaltungen aufforderte, wenigstens für die Sommerperiode die Personenzüge mit den vorhandenen Kübeln auszurüsten und letztere der Benutzung zu übergeben, damit im Falle einer wirklichen Epidemie die Massregel ohne weitere Vorbereitungen in Betrieb gesetzt werden könne. Diese Angelegenheit kam hierauf im Verein schweizerischer Eisenbahntechniker zur Verhandlung, wobei einstimmig beschlossen wurde, der Direktorialkonferenz vorzuschlagen, die Aufhebung der bundesräthlichen Schlussnahme anzustreben und die Anbringung eines Syphons unter den Abfallrohren der Aborte in Vorschlag zu bringen, in der Meinung, dass diese Syphons mit einer desinfizirenden und frostbeständigen Flüssigkeit zu füllen und nur auf die Dauer einer Epidemie obligatorisch wären. Die Angelegenheit ist zur Zeit noch bei der Direktorialkonferenz pendent.

11. Im letztjährigen Geschäftsbericht wurde erwähnt, dass die Bahnverwaltungen beim Eisenbahndepartement wegen Inanspruchnahme der Schnellzüge für den Fahrpostdienst und die Einstellung grosser und schwerer Bahnpostwagen in dieselben, was mit vermehrten Traktionskosten und Zugsverspätungen verbunden sei, vorstellig geworden seien. Der Vorsteher des Eisenbahndepartements hat in einer diesfälligen Audienz die Zusicherung ertheilt, dass ihm der Gedanke durchaus fern liege, den Bahngesellschaften mit Bezug auf die Posttransporte irgend welche Lasten zu überbinden, welche nicht durch wirkliche postalische Bedürfnisse bedingt seien, und dass er die Beschwerdepunkte und die Frage über Mittel und Wege zur Abhülfe einer nähern Prüfung durch die Oberpostdirektion unterstellen und alsdann das weiter Erforderliche veranlassen werde.

12. Im Berichtsjahre fanden mit der Bundesbehörde über die Ergänzung der bahnseitigen Einrichtungen zur Hülfeleistung an Reisende, welche während der Fahrt plötzlich erkranken oder bei Betriebsunfällen verletzt werden, Verhandlungen statt, die noch nicht zum Abschluss gelangt sind.

13. Über die Frage der unentgeltlichen Benutzung der Bahntelegraphen im dienstlichen Verkehr mit auswärtigen Bahnverwaltungen ist zwischen der Telegraphenverwaltung und einer Bahnverwaltung eine Differenz entstanden, indem erstere den Standpunkt einnahm, dass ein gesetzliches Recht hiezu nicht bestehe, weil das Eisenbahngesetz, dessen Art. 22 und 23 diesen Gegenstand betreffen, sich auf das Gebiet der Schweiz beschränke. Zufolge eines Kollektiv-Schrittes sämmtlicher schweizerischer Bahnen erklärte sich indessen das Post- und Eisenbahndepartement mit Rücksicht auf die bisher geübte Praxis und das von den auswärtigen Staaten gewährte Gegenrecht „aus freien Stücken und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht“ bereit, dem Ansuchen um fernere Zulassung dieser Korrespondenzen zu entsprechen, immerhin mit dem Vorbehalt, dass dieses Zugeständniss auf Korrespondenzen beschränkt sei, welche die Regelung und Sicherung des Bahnbetriebes bezwecken und den Unterhalt bestehender Bahnlinien betreffen. Damit ist die Angelegenheit in befriedigender Weise erledigt.

14. Die im letzten Geschäftsbericht berührte Angelegenheit betreffend vermehrte Kontrolmassregeln zur Kognition der Ursachen der Zugsverspätungen ist noch pendent. Die schweizerische Eisenbahnkonferenz ersuchte um Rückzug, eventuell wenigstens um Modifikation dieses Postulats. Bei der Tragweite des Gegenstandes und den möglichen Konsequenzen glauben wir den Standpunkt der Bahnverwaltungen an dieser Stelle mittheilen zu sollen. Dieselben weisen vorerst darauf hin, dass die Zugsverspätungen nicht zahlreicher als in frühern Jahren und nicht häufiger und nicht lästiger als in den benachbarten Ländern mit theilweise günstigern Betriebsverhältnissen seien. Auch lasse sich eine grosse Zahl der Verspätungen direkt auf die Anschlusszüge des Auslandes zurückführen, welche abgewartet werden müssen, wenn die internationalen Routen durch die Schweiz nicht diskreditirt werden sollen. Eine andere von dem Willen der Bahnverwaltungen unabhängige Quelle der Verspätungen liege im Fahrpostdienst. Dass der Eilgut-Ein- und Auslad auf den Stationen mannigfache Verzögerungen herbeiführe, werde nicht bestritten; aber das Transportreglement schreibe den Transport der Eilgüter mit den Personenzügen vor, und den Verwaltungen werde man nicht zumuthen wollen, auf den Zwischenstationen mehr Leute anzustellen, welche in der Regel keine Beschäftigung hätten und nur dazu da wären, um die zufälligen Verspätungen zu vermeiden, die bei ausnahmsweise grossem Andrang von Gütern sich ergeben. Beim Viehtransport, wo der Ein- und Auslad immer umständlich sei, bestehe ebenfalls die Verpflichtung zur Beförderung mit Personenzügen. Wenn dann, wie im Herbst gewöhnlich, der Stückgüterverkehr überhaupt anschwelle, so sei es ein Ding der Unmöglichkeit, den Fahrplan überall genau einzuhalten. Die Überlastung von Zügen mit Güterwagen möge hie und da vorkommen; aber darin liege nur selten der Grund von Verspätungen. Übrigens seien die Dienststellen strenge angewiesen, die reglementarischen Zugsbelastungsnormen nicht zu überschreiten. Die verschärften Kontrolmassregeln werden daher nutzlos und nur geeignet sein, das ohnedies viel beschäftigte Personal noch mehr zu belasten. Vor Allem aber müssten die Bahnverwaltungen sich

dagegen wehren, wenn das Departement, wie dasselbe andeute, darauf ausginge, die völlige Trennung des Personendienstes vom Güterdienst zu verlangen. Das wäre eine schwere Gefährdung der Ökonomie der Eisenbahngesellschaften. Die kleinen Gesellschaften müssten zu Grunde gehen, und im Betrieb der weniger frequentirten Linien müssten auch die grossen Gesellschaften leiden. Wenn das Departement zur Begründung dieser Trennung auf das Transportreglement abstelle, so machen die Bahnen hiegegen geltend, dass das Transportreglement nur den Umfang der Verpflichtungen der Bahngesellschaften dem Publikum gegenüber fixire. Letzteres könne lediglich nicht verlangen, dass Eilgüter oder Vieh mit Schnellzügen oder ordinäres Frachtgut mit gewöhnlichen Personenzügen befördert werde; aber die Bahnverwaltungen seien nicht gehindert, das zu thun, weil sie nur ein Mehreres leisten, als wozu sie verpflichtet seien. Massgebend sei die Bestimmung in dem der Behörde vorgelegten und von ihr nicht beanstandeten allgemeinen Reglement für den Fahrdienst, wonach den gewöhnlichen Personenzügen auch ordinäre Frachtgüter und leere Wagen mitgegeben werden können, wenn die Regelmässigkeit des Verkehrs nicht darunter leide, und auch für die Schnellzüge, welche gewöhnlich nur Reisende, Gepäck, Leichen und Hunde befördern, seien Ausnahmeverfügungen der einzelnen Verwaltungen vorgesehen.

15. Zwischen dem schweizerischen Bundesrathe und der österreichisch-ungarischen Regierung ist endlich eine Vereinbarung zu Stande gekommen, dahin gehend, dass die auf dem einen Staatsgebiet gemäss den daselbst bestehenden Vorschriften vollzogene Desinfektion der zum Vieh- und beziehungsweise Häutetransport verwendeten Eisenbahnwagen im andern Staate als gültig anerkannt werden solle. Die nämliche Vereinbarung wurde zwischen der Schweiz und Frankreich getroffen, während Deutschland zu demselben Zugeständniss nicht hat vermocht werden können. Es wurde desshalb eine Revision der im letzten Geschäftsbericht, Abschnitt II 8 erwähnten gemeinsamen Instruktion nothwendig. Die schweizerischen Konferenzverwaltungen beschlossen, diese Instruktion neu auszugeben und darin gleichzeitig die seit Erlass derselben eingeführten Modifikationen und Ergänzungen zu berücksichtigen, nachdem zuvor eine Anregung des Eisenbahndepartements auf eine Herabsetzung des Gebührentarifs mit der Hinweisung darauf abgelehnt worden war, dass diese Gebühren nicht einmal die Selbstkosten decken, und die vom Departement zur Vergleichung herangezogenen deutschen Bahnen in Wirklichkeit wesentlich höhere Taxen als die schweizerischen Bahnen beziehen.

16. Mit Ende des Jahres 1886 waren die beiden Versuchsjahre für das Interimsübereinkommen der schweizerischen Wagenverbandsbahnen abgelaufen. Während dieser Versuchszeit hatte sich der Verband, abgesehen von gewissen Mängeln, welche dieser neuen Einrichtung naturgemäss noch anhaften, im Grossen und Ganzen bewährt, indem zufolge der freigegebenen Wagenverwendung der Leerlauf des Materials vermindert, und eine bessere Ausnutzung der Tragfähigkeit, sowie eine Vereinfachung und promptere Abwandlung des Rangirgeschäftes auf den Bahnhöfen erzielt worden ist. Es wurde daher der Fortbestand des Verbandes, vorbehältlich einer Revision der Konvention, beschlossen. Da sich die Verhandlungen über diese Revision hinauszogen, wurde die Gültigkeitsdauer des Interimsübereinkommens bis Ende März 1887 verlängert. Das neue Übereinkommen betreffend die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen nebst Vollzugs-Vorschriften gilt vom 1. April 1887 an. Demselben ist nun auch die Gotthardbahn beigetreten, dagegen ist ihm die Jura-Bern-Luzern Bahn fern geblieben. Der Verband umfasst nun folgende Verwaltungen: Westschweizerische Bahnen, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen, Gotthardbahn, Emmenthalbahn und Tössthalbahn. Ein Gesuch der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn und der Neuenburger-Jura Bahn um Aufnahme in den Verband wurde in dem Sinne behandelt, dass vorerst Ausweis über den Besitz eines genügenden Wagenparks zu leisten sei.

Gegenüber den nicht beigetretenen Verwaltungen gilt bis auf Weiteres das alte Wagenregulativ vom Jahr 1879.

Aus den Verhandlungen der Konferenz der kommerziellen Union ist zu erwähnen, dass ein Gesuch der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn um Aufnahme in dieselbe abgelehnt wurde, unter Hinweisung darauf, dass die der Union zu Grunde liegende Konvention eine Gleichartigkeit der Netze nach Verkehrslage und Betriebseinrichtung voraussetze, welche bei der genannten Bahn nicht zutreffe. Sodann wurden die Differenzen über die Tragweite gewisser Bestimmungen der kommerziellen Konvention und der dazu gefassten Ausführungsbeschlüsse, welche zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und uns nach Eröffnung der Arlbergbahn zu Tage getreten waren, durch den nachstehend zu erwähnenden Vertrag mit denselben über den österreichisch-ungarischen Güterverkehr grossentheils gegenstandlos. In Folge dessen entfiel auch der zufolge dieser Differenzen in der Union angeregte Gedanke, einzelne der bisherigen grundlegenden Bestimmungen einer grundsätzlichen Revision zu unterstellen, und beschränkte sich die Konferenz darauf, die noch verbliebenen Differenzen nach Massgabe der bestehenden Vereinbarungen zu erledigen. Einige derselben gingen zu weiterer Erörterung ins laufende Jahr hinüber, so namentlich die Frage, welche Konsequenzen aus der s. Z. von der Jura-Bernbahn bedungenen Ausnahmestellung ihrer Linie Delle-Basel hinsichtlich der Durchführung des Prinzips der kürzesten Route im Verkehre mit Frankreich sich ergeben.

Auf den 1. April 1886 wurde der neue Gütertarif zwischen der Ostschweiz und den Westschweizerischen Bahnen in Kraft gesetzt. Damit war die Umarbeitung unserer sämmtlichen schweizerischen Gütertarife auf Grund des Reformsystems beendigt, wesshalb wir die Tarifvorschriften von 1872 mit dem gleichen Termin völlig ausser Kraft zu setzen in der Lage waren.

Der direkte Güterverkehr mit der französischen Ostbahn erhielt eine nicht unwesentliche Erweiterung durch Ausdehnung des seitherigen Fleischtarifes mit Paris auf Fische und Butter und Einbeziehung einer Reihe weiterer schweizerischer Stationen in denselben, durch Einführung direkter Taxen für Roheisen ab Mont St. Martin und durch Erstellung ermässigter Taxen für rohe Baumwolle ab Havre.

Von den Tarifen, welche für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz erstellt wurden, erwähnen wir denjenigen mit Sachsen, einschliesslich einer Neuausgabe des Tarifs zwischen Sachsen und unsern Stationen Basel und Schaffhausen (im Anschluss an die dermaligen Taxen mit den gleichnamigen deutschen Stationen). Ferner kamen zur Ausgabe neue Taxen für den Verkehr zwischen Württemberg und den westlichen schweizerischen Transitstationen beziehungsweise Frankreich (in Berücksichtigung der aus den neuen Gütertarifen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sich ergebenden veränderten Konkurrenztaxen via Altmünsterol nach Mittel- und Südfrankreich), sowie ein Transittarif zwischen bayerischen Stationen und Marseille u. s. w. (bestimmt einerseits für den Import südfranzösischer und überseeischer Produkte nach Bayern, anderseits für den Export bayerischer Produkte nach überseeischen Bestimmungen).

Die Neuerstellung der deutsch-italienischen Gütertarife war auch im Berichtsjahr noch nicht möglich zufolge der neuen Schwierigkeiten, welche die von den schweizerischen Behörden aufgestellten und schon im ersten Abschnitt näher berührten Grundsätze über die Rückanwendung der in jene Tarife Aufnahme findenden Taxen auf den deutsch-schweizerischen Verkehr bereiteten. Dadurch war auch die Einführung der neuen schweizerisch-italienischen Tarife verunmöglicht, und mussten wir uns vorläufig mit Ausgabe eines bezüglichen Ausnahmetarifs für Wein begnügen.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen zur Neubeordnung der gegenseitigen Konkurrenzverhältnisse im Verkehr mit Österreich-Ungarn gelangten am 16. Juli 1886, unter Zustimmung unsers Verwaltungsrathes, zum definitiven Abschluss, und der daherige

Vertrag trat mit 1. August gl. J. in Gültigkeit. Hienach ist der ganze Güterverkehr zwischen österreichisch-ungarischen Stationen (von Innsbruck ab) und weiter einer- und den Stationen der Linie Zürich-Örlikon-Bülach und weiter anderseits, gleichviel ob er über Romanshorn, St. Margrethen oder Buchs in die Schweiz ein- oder aus derselben tritt, bis zu dem Punkte, wo die Routen via Romanshorn oder Buchs zusammentreffen (in der Regel Zürich oder Wettingen) den beiden Gesellschaften gemeinschaftlich, und wird dessen auf die Gemeinschaftsstrecken entfallender Ertrag, unter Vorabzug einer mässigen Expeditions- und Traktionsgebühr je für die transportirende Linie, unter die beiden Gesellschaften nach bestimmten Prozentsätzen vertheilt. Hiebei ist, um einer Benachtheiligung der Verkehrsinteressen vorzubeugen, vereinbart, dass für diejenigen Güter, wofür nach der Natur des Verkehrs die Ermöglichung der Einlagerung und Reexpedition auf geeigneten Unterwegsstationen als geboten erscheint, insbesondere Getreide, Wein und Holz, die Punkte Romanshorn, Rorschach und Buchs paritätisch behandelt und daher möglichst mit solchen Reexpeditionssätzen versehen werden sollen, dass dem Eigner des Gutes nach seiner Konvenienz die Wahl des Einlagerungsplatzes unter Erzielung gleicher Totalfrachten möglich ist. — Für den Verkehr der schweizerischen Stationen östlich von der Linie Zürich-Örlikon-Bülach, ebenso für den Verkehr des Vorarlberg und der Arlbergbahn ausschliesslich Innsbruck wurde eine gleichartige Regelung als undurchführbar erkannt und auch als entbehrlich erachtet. Man begnügte sich diesfalls in der Hauptsache mit fester Ausscheidung des Verkehrs auf die Routen via Romanshorn, St. Margrethen und Buchs, wobei das Prinzip der kürzesten Route zur Grundlage genommen, dasselbe aber insoweit verlassen wurde, als Gründe des Betriebs und das Streben nach möglichster Vereinfachung der Tarife und Instradirungen dies empfahlen. — Der Vertrag erhielt für die Dauer der kommerziellen Konvention, also voraussichtlich bis Ende 1895 Gültigkeit. Sein Nutzen für beide Gesellschaften besteht darin, dass sie bei Regelung der Verhältnisse der Arlbergverkehre nicht mehr in erster Linie auf Gewinnung möglichst grosser Verkehrsquoten einerseits für Romanshorn, anderseits für Buchs hinzuwirken genöthigt sind, sondern gegentheils durch das Streben nach Förderung der Interessen der Gemeinschaft zu einheitlichem Vorgehen veranlasst werden. Diese Rücksicht und die daraus für beide Gesellschaften zu erwartenden Vortheile vermochten uns, zu dessen Abschluss Hand zu bieten, obschon nach Eröffnung der Arlbergbahn unser Antheil an den österreichisch-ungarischen Verkehren sich nicht in dem vielfach befürchteten Masse verringert hatte und wir uns nicht verhehlten, dass der Vertrag wenigstens gegenüber der dermaligen Situation für unsere Gesellschaft ein finanzielles Opfer mit sich bringen dürfte.

Obschon durch den erwähnten Vertragsabschluss eines der Hindernisse, welche der gänzlichen Fertigstellung der neuen Gütertarife mit Österreich-Ungarn bisher entgegenstanden, beseitigt wurde, ist dieselbe doch immer noch sehr bedeutend im Rückstand. Was speziell die Tarife mit der Schweiz selbst betrifft, so verblieb es im Wesentlichen bei den bald nach Eröffnung der Arlbergbahn eingeführten Tarifen für Getreide, Wein und Sprit, und Holz, wozu successiv solche für Obst und Gemüse, ferner für Eier hinzugekommen waren; neu zur Einführung gelangte bloss ein Kohlentarif mit den böhmischen Stationen. Übrigens waren wir genöthigt, der Anhandnahme weiterer bezüglicher Tarifarbeiten selbst entgegenzuwirken, weil noch immer zu den bisher in Kraft gesetzten Tarifen fertige Repartitionen nicht hatten erstellt werden können, und die hieraus erwachsende Unsicherheit bei Werthung der Verkehrserträgnisse, sowie im Abrechnungswesen sich in höchst nachtheiliger Weise fühlbar machte; unsere Forderung ging in erster Linie auf Beseitigung dieses Übelstandes. Im Allgemeinen müssen wir bei diesem Anlass bemerken, dass, seitdem die schweizerischen Bahnen durch die Gotthard- und Arlbergbahn in gesteigertem Grade zu Gliedern der grossen centraleuropäischen Verkehrslinien geworden sind, die an uns herantretenden Anforderungen für Bildung internationaler Gütertarife sich sehr vermehrt haben und nach unserer Anschauung häufig über das wirkliche Verkehrsbedürfniss hinausgehen, ohne dass wir in der Lage uns befänden, dieselben jeweilen auf das richtige Mass zu reduziren. Der daraus resultirende Aufwand von Zeit und Kosten wird dadurch vermehrt, dass

Hand in Hand mit dem Streben nach Ausdehnung der internationalen Tarife auch dasjenige geht, alle darauf einwirkenden Konkurrenzverhältnisse durch Vereinbarungen über die Theilung des Verkehrs oder seiner Erträgnisse zu beseitigen. Hiebei macht sich bei den ausländischen Bahnen, soweit dieselben nicht in grosse, für sich wohl abgeschlossene Netze zusammengelegt sind, der Mangel allgemeiner Verkehrsvereinbarungen, wie sie die grösseren schweizerischen Bahnen unter sich besitzen, nachtheilig bemerkbar, indem daraus ein nicht selten übermässiger Wechsel in den Instradirungen der Güter und nie endende Schwierigkeiten in den Taxrepartitionen sich ergeben. Wir trachten, an unserm Orte diesen Missständen entgegenzuwirken, und dürfen wohl hoffen, dass die gleiche Anschauung auch im Ausland in wachsendem Masse zur Geltung gelange.

Fast vollständig sind nunmehr die Gütertarife für den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und Süddeutschland erstellt, an denen wir übrigens der Hauptsache nach nur als Transitbahn für den Verkehr mit Elsass-Lothringen betheiligt sind; ferner daran anschliessend die Tarife zwischen Österreich-Ungarn und den badisch-schweizerischen Gemeinschaftsstationen Konstanz, Singen, Schaffhausen und Basel.

Sehr im Rückstande befindet sich die Bildung der neuen direkten Tarife zwischen Österreich-Ungarn und der französischen Ostbahn, wofür allerdings vorerst ganz besonders komplizirte Verhältnisse zu ordnen waren. Nicht einmal die Übertragung der bisherigen Tarife von der deutschen auf die schweizerischen Routen, behufs Durchführung der vereinbarten Verkehrstheilung, wurde im Berichtsjahr erreicht. Wir blieben daher auch hinsichtlich des Gebietes der Ostbahn darauf angewiesen, theils aus eigener Kraft, theils im Benehmen mit den österreichisch-ungarischen Verwaltungen durch Gewährung geeigneter Transittaxen nach Frankreich die Interessen unserer Route bestmöglich zu wahren.

Die Tarife für den Güterverkehr des rechten Zürichseeufers wurden weiter ausgebildet durch successive Ausgabe von Heften für Waldshut, für die Vereinigten Schweizerbahnen und Tössthalbahn, die Jura-Bern-Luzernbahn, Jura-Neuchâtelois und Emmenthalbahn, endlich die Westschweizerischen Bahnen.

Die letztes Jahr erwähnten Verhandlungen mit der Gotthardbahn, hinsichtlich der Tracirung der direkten Linie Immensee-Luzern und die im Anschluss hieran der Gotthardbahn ab Luzern zu gewährende grössere Betheiligung an dem Güter- und Personenverkehr mit Olten und weiter, haben sich für einstweilen zerschlagen, indem unser Verwaltungsrath die hiebei in Aussicht genommenen Bestimmungen für den Güterverkehr, namentlich deshalb, weil dieselben auf Konzessionsdauer vereinbart werden sollten, beanstandete, und hinwieder die Centralbahn und namentlich die Gotthardbahn nicht geneigt waren, zu einem Vertrag auf den vom herwärtigen Verwaltungsrath angedeuteten Grundlagen Hand zu bieten. Dagegen wurden die Verhandlungen, soweit sie speziell eine etwas vermehrte Betheiligung der Luzernerroute an den Erträgnissen des durchgehenden Personenverkehrs bezweckten, fortgesetzt und bald nach Abfluss des Berichtsjahrs zum Abschluss gebracht.

Im Laufe des Berichtsjahres haben im Personenverkehr vorwiegend die internationalen Personentarife die Thätigkeit unserer betreffenden Dienstabtheilung in Anspruch genommen. Nicht nur ist endlich der direkte Tarif für den Verkehr Deutschland-Österreich via Arlberg ins Leben getreten, sondern es mussten auch nahezu alle Tarife für den Verkehr Italien-Schweiz, Deutschland, Frankreich, Belgien, Niederlande und England umgearbeitet und ausserdem eine ganze Reihe von direkten Tarifen mit schweizerischen und ausländischen Bahnen theils ganz neu erstellt, theils ergänzt werden. Die diesfälligen Anforderungen gehen weit über das hinaus, was noch vor wenigen Jahren als ausreichend befunden worden, und die früher relativ so einfache Konstruktion der Personentarife, der

Billete und des bezüglichen Abrechnungswesens hat einer grossen Komplikation Platz gemacht. Während früher im Verkehr auf grosse Distanzen bei konkurrirenden Routen für jede derselben ein besonderes Billet erstellt wurde, ist in letzter Zeit in Folge der Vermehrung dieser Konkurrenzen, und um die hieraus erwachsende Nothwendigkeit der Erstellung einer grossen Zahl von Billetsorten zu vermeiden, Übung geworden, für den Verkehr zwischen zwei Stationen thunlichst nur ein oder zwei Billete herzustellen und diese Billete so einzurichten, dass sie für mehrere Konkurrenzrouten gültig sind. So ist z. B. ein Billet Berlin-Mailand schon bis Frankfurt auf 5 Haupt- mit je 2 Unter-Routen, zwischen Frankfurt und Rothkreuz auf 3 Haupt- und einer Reihe Unter-Routen gültig, und nicht minder komplizirt ist die Routeneintheilung im Verkehr von rheinischen Stationen über den Arlberg. Hat diese Einrichtung den Vortheil der Billetersparniss und für den Reisenden die Annehmlichkeit, auch unterwegs noch eine gewisse Freiheit in der Auswahl der Route zu haben, so hat sie dagegen auch den Nachtheil, dass sie die Tarife und Billete ausserordentlich komplizirt und deren Gebrauch erschwert, die Kontrole, beziehungsweise die Abrechnung unsicher macht und verlangsamt; namentlich aber hat sie die Wirkung, dass sich die Konkurrenzbestrebungen, die bisher wesentlich auf die Einrichtung direkter Verkehre gerichtet waren, in der Folge, nachdem diesfalls alle irgend in Betracht kommenden Routen gleichgestellt sind, mehr auf die Schnelligkeit und Annehmlichkeit der Beförderung sich ausdehnen müssen und demgemäss auch grössere Opfer erfordern werden, denen sich auf die Dauer keine Verwaltung, die auf die Entwicklung des internationalen Personenverkehrs Werth legen muss, wird entziehen können.

Mit der Verwaltung der Tössthalbahn ist eine neue Vereinbarung über deren Betheiligung an den Baukapitalzinsen und an den Kosten des Betriebes und Unterhaltes der gemeinschaftlich zu benutzenden Anlagen, Gebäude und Einrichtungen des Bahnhofes Winterthur abgeschlossen und gleichzeitig eine neue Übereinkunft über Bewachung ihres Geleises auf dem vierspurigen Bahnkörper von der Bahnhofgrenze in Winterthur bis jenseits des Überganges der Oberwinterthurerstrasse getroffen worden. Das Nähere über diese Verträge findet sich im Berichte des Verwaltungsrathes.

III. Finanzverwaltung.

Die in unserm vorjährigen Geschäftsbericht erwähnte Besprechung mit der Centralbahn betreffend Konversion unseres Gemeinschaftsanleihens führte zu einer von unserm Verwaltungsrath genehmigten Übereinkunft mit derselben, gemäss welcher dieses Anleihen am 1. April 1886 auf den 1. Oktober gl. J. gemeinsam gekündigt wurde, in der Meinung, dass das bisherige Solidaritätsverhältniss für die Zukunft gelöst werde, und dass jede der beiden Gesellschaften für die Rückzahlung oder Konversion ihrer Hälfte zu sorgen, sich dabei aber auf die Summe von 20 Millionen Franken eines neuen 4 % Anleihens zu beschränken habe.

Die Centralbahn hatte zu diesem Zweck Unterhandlungen mit einem Bankkonsortium angeknüpft; wenn die Nordostbahn ihr neues Anleihen direkt emittiren wollte, so hatte sie also die Konkurrenz dieser Finanzkreise zu befürchten, und es lag der Gedanke nahe, den nämlichen Weg einzuschlagen. Mit Ermächtigung unseres Verwaltungsrathes schlossen wir zu diesem Ende mit der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich einen Vertrag ab, den wir hier im Wortlaut folgen lassen: