

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 35 (1887)

Artikel: Fünfunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1887

Autor: Studer

Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Transportanstalten

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730433>

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: 13.01.2026

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

genannte Kirchgemeinde hätte versteuern sollen. Gegen dieses Ansinnen rekurrirten wir an den Bezirksrath, indem wir uns zur Begründung unserer Steuerverweigerung im Wesentlichen auf den § 29 des Gesetzes betreffend das katholische Kirchenwesen vom Jahr 1863 beriefen, welcher bestimmt, dass die Ausgaben der katholischen Kirchgemeinden, soweit erforderlich, durch Steuern der steuerpflichtigen „Konfessionsgenossen“ gedeckt werden, also der katholischen Kirchgemeinde keine allgemeine Steuerberechtigung einräumt. Durch Beschluss des Bezirksrathes vom 21. April 1887 wurde unser Rekurs als begründet erklärt.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die schweizerische Eisenbahnkonferenz stellte im Berichtsjahr ein neues Organisationsstatut auf, welches indessen erst mit 1. Januar 1888 in Kraft trat, und wonach sie künftig den Namen „Schweizerischer Eisenbahnverband“ trägt. Durch dieses Statut wird an den bisherigen Grundlagen der Vereinigung nichts geändert, immerhin aber in vermehrtem Mass auf eine thunlichst rasche und gründliche Behandlung der Geschäfte hingewirkt.

Die Stellung, welche sich das Eisenbahndepartement nach den Mittheilungen des letztjährigen Berichtes hinsichtlich der Änderungen an den allgemeinen Tarifvorschriften vindizirt hat, kam mehrfach zur Geltung. Zunächst waren der genannten Stelle ein II. und III. Nachtrag zur Genehmigung vorzulegen, wovon der erstere wesentlich eine dem Verkehr vortheilhafte Änderung der Bestimmungen, welche die Tarifikation des über die angeschriebene Tragkraftziffer hinausgehenden Gewichtes von Wagenladungen betreffen, brachte, während der letztere die Tarifikation von Dynamit und andern explodirbaren Gegenständen ordnete, welche bisher vom Eisenbahntransport ausgeschlossen waren, zufolge bundesrätlicher Anordnung aber nunmehr auf Bahnbeförderung Anspruch haben. Bei diesen Nachträgen machte sich die von uns befürchtete Verzögerung durch das neue Verfahren nicht allzusehr fühlbar, so dass dieselben auf den 15. Mai und 1. Juni 1887 in Kraft treten konnten. Anders gestaltete sich dagegen die Sache bei Ausführung des Konferenzbeschlusses, eine gänzliche Neuauflage der allgemeinen Tarifvorschriften folgen zu lassen, um die zahlreichen Änderungen, welche während der letzten zwei Jahre an denjenigen der deutschen Bahnen eingetreten waren, und welche fast ausnahmslos dem Verkehr Vortheil brachten, thunlichst vollständig auch für die Schweiz durchzuführen und hiedurch die Übereinstimmung der beiderseitigen Tarifvorschriften in möglichstem Umfange wieder herzustellen. Nachdem die bezüglichen, nach der Natur der Sache mit erheblichem Zeitaufwand verbundenen Verhandlungen der Bahnverwaltungen abgeschlossen waren, folgten sehr zeitraubende Auseinandersetzungen mit dem Eisenbahndepartement, wobei das letztere gegenüber den beabsichtigten Änderungen zahlreiche Einwendungen erhob und, auch nachdem die Bahnen seinen Ansichten verschiedentlich Rechnung getragen hatten, an einigen weiteren, allerdings unwichtigen Begehren festhielt, trotzdem nach Meinung der Bahnverwaltungen sachliche Interessen von Bedeutung für diese Begehren nicht angeführt werden können und daraus störende Abweichungen von den deutschen Tarifvorschriften erwachsen. Die Erledigung der Angelegenheit zog sich weit ins laufende Jahr hinüber.

Hinsichtlich des schweizerischen Nebengebührentarifs ordnete der Bundesrat eine Änderung dahin an, dass von den darin enthaltenen zweierlei Waaggebühren die niedrigere künftig auf die Wagenladungssendungen von Gütern aller Spezialtarife anzuwenden sei. Umsonst machten die Bahnverwaltungen hiegegen geltend, dass die bezügliche, sehr tief gehaltene Gebühr unter der Herrschaft der früheren Tarife nur für die gering-

werthigen Artikel gegolten habe und durch die getroffenen Anordnungen einer grossen Zahl von Gütern zugutkomme, welche bisher ohne jegliche Beschwerde die höhere Gebühr bezahlt haben. Die Änderung trat mit 1. August durch einen Tarifnachtrag in Kraft.

An den gemeinsamen Gütertarifen der schweizerischen Bahnen wurden verschiedene Änderungen, meistens im Sinne der Verkehrserleichterung, vorgenommen. Der Ausnahmetarif 3 für Lebensmittel wurde neu aufgelegt und hiebei auf das Gebiet der Westschweizerischen Bahnen ausgedehnt; die Ausnahmetarife 1, für Bier in Fässern, und 6, für Getreide erhielten auch für die schweizerischen Nebenbahnen Gültigkeit; vom Ausnahmetarif 9, für landwirtschaftliche Produkte als Stückgut, erschien eine neue Auflage, in welcher das Artikelverzeichniss mehrere Erweiterungen erfuhr; in den Ausnahmetarif 11 wurde Spreu neu einbezogen. Der schon letztes Jahr erwähnte Holzexporttarif gelangte auf 1. März 1887 zur Einführung, und seine Anwendbarkeit wurde mit 15. September dahin erweitert, dass Sendungen, welche zunächst nur an die Grenze gehen, dann aber ins Ausland reexpeditirt werden, auf die ermässigten Taxen des Tarifs ebenfalls Anspruch haben.

Mit Fragen des Personen-, Gepäck- und Viehtransports hatte sich die Konferenz häufig zu befassen; indessen hatten dieselben insgesamt keine erhebliche Bedeutung weder für das verkehrende Publikum noch für die Verwaltungen. Durch entsprechende gemeinsame Instruktionen respektive Reglemente wurden neu beziehungsweise anderweitig beordnet:

1. Der Transport kranker und verwundeter Militärs;
2. Die Taxbegünstigungen für Besucher verschiedener schweizerischer Feste und Vereinsversammlungen;
3. Die Heimbeförderung armer Ausländer (französischer Nationalität) im Transit durch die Schweiz;
4. Die Beförderung wilder Thiere, einzeln und in Menagerien;
5. Die Abgabe einzelner Gepäckstücke aus Gepäcksendungen.

Zu wiederholten Malen beschäftigte die Konferenz die Umgestaltung der Waarenstatistik. Das Resultat der Berathungen war schliesslich eine etwelche Vereinfachung derselben, die indessen erst für das Jahr 1888 eintreten wird.

Die Erledigung einer Anzahl anderer Fragen ist noch pendent.

Von den Betriebsfragen, mit welchen sich der schweizerische Eisenbahnverband im abgelaufenen Jahre zu befassen hatte, sind folgende hervorzuheben :

1. Einführung einer einheitlichen kontinuirlichen Bremse. Die Erprobung verschiedener Bremssysteme wurde von den einzelnen Bahngesellschaften im regelmässigen Betrieb fortgesetzt. Um die Resultate möglichst zuverlässig zu machen, wurde beschlossen, ein neues Beobachtungsschema aufzustellen, ein chronologisch geordnetes Journal über die Vorkommnisse im Bremsdienst einzuführen und auf Grund dieses Journals Quartalberichte anzufertigen, zu vervielfältigen und gegenseitig mitzutheilen, unter Kenntnissgabe vom Stand der Frage ans Eisenbahndepartement. Trotz des Drängens des letztern auf die endliche Wahl des Systems glaubte der Verband die Versuche noch fortsetzen zu sollen. Ein Entscheid des Departements ist noch nicht erfolgt, doch ist aus Vorbehalten, die dasselbe an die Genehmigung der Anschaffung neuer Lokomotiven jeweilen knüpfte, zu schliessen, dass die Einführung der automatischen Luftdruckbremse obligatorisch erklärt werden dürfte.

2. Zufolge der mit der Bundesbehörde geführten Verhandlungen über Einrichtungen zur Hilfeleistung bei plötzlichen Erkrankungen und Unfällen auf Eisenbahnen wurde beschlossen, die grössern Bahnhöfe mit gut konstruirten Brancards zu versehen, wie solche bei der Infanterie üblich sind, ferner alle Stationen, mit Ausnahme der blossen Haltstellen, mit je einer Verband- und Arzneikiste auszurüsten, sowie die Medikamente und Verbandkisten der Bahnhöfe und Stationen mit je einigen Exemplaren der erforderlichen Gebrauchsanweisung zu versehen, welche ausserdem in den Aufenthaltslokalen der Depotstationen anzuschlagen sei.

3. Das im letzten Geschäftsbericht erwähnte Begehren der Bahnverwaltungen um Ausschluss des Transportes der Bahnpostwagen aus den Schnellzügen wurde von der Bundesbehörde als den postalischen Interessen zuwiderlaufend abgelehnt, dagegen die Postverwaltung angewiesen, die Bahnen für diejenigen Schnellzüge, für welche passende Parallel-Personenzugsverbindungen bestehen oder künftig eingerichtet werden, von der Verpflichtung zum Transport der Bahnpostwagen zu entbinden. Bezüglich der Grösse der zu verwendenden Bahnpostwagen wurde den Bahnen die Zusicherung gegeben, dass man die Schnellzüge nicht unnötig mit todtem Gewicht belasten werde. Mit diesem Bescheid erklärte sich der Eisenbahnverband für befriedigt.

4. Mit dem 1. Januar 1888 trat die Jura-Bern-Luzernbahn ebenfalls dem schweizerischen Wagenverband bei. Ferner wurden die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn, die Bödelibahn und die Neuenburger-Jurabahn unter den Bedingungen des Übereinkommens vom 1. April 1887 und der dazu gehörenden Vollzugsvorschriften in den Verband aufgenommen. Sodann wurde behufs Regelung der Beziehungen für die gegenseitige Benutzung der Wagen des schweizerischen Wagenverbandes einerseits und derjenigen der Wädenswil-Einsiedelbahn anderseits ein Übereinkommen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1888 an getroffen.

5. Zufolge einer Anregung diesseitiger Verwaltung beschloss der schweizerische Eisenbahnverband, auf den 1. Januar 1887 dem Magdeburger Wagenabrechnungsverband beizutreten und auf den gleichen Zeitpunkt eine schweizerische Centralabrechnungs- und Saldirungsstelle für die gegenseitigen Wagenmieten ins Leben zu rufen. Die diesseitige Verwaltung wurde ersucht, bis auf Weiteres die Funktionen der schweizerischen Centralabrechnungs- und Saldirungsstelle zu übernehmen und für die Vollziehung dieses Beschlusses die nötigen Anordnungen zu treffen.

6. Der Verband gelangte im Berichtsjahr an den Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mit dem Gesuch, es möchte das deutsche Vereins-Wagenregulativ mit dem deutsch-schweizerisch-italienischen Wagenregulativ in der Richtung in Übereinstimmung gebracht werden, dass Spezialwagen die reglementarische Wagenmiete nur für die beladene Tour zu zahlen haben. Ein definitiver Entscheid hierauf ist noch nicht erfolgt.

7. Von einem auf einer Station der Westschweizerischen Bahnen vorgekommenen Unfall, der einen unachtsamen Reisenden traf, welcher trotz erfolgter Abmahnung auf der unrichtigen Seite des Zuges ausstieg und beim Überschreiten des nächstliegenden Geleises überfahren wurde, nahm das Eisenbahndepartement Veranlassung, von den Bahnverwaltungen zu verlangen, dass die Gleisabstände überall auf 4.50 m gebracht werden. Da vom Beginn des schweizerischen Eisenbahnbaues an bis in die Mitte der 1870er Jahre die Mehrzahl der Bahnstationen nach Massgabe der bis vor kurzer Zeit in Kraft beständigen bundesrätlichen Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom Jahr 1854 angelegt wurde, welche den Minimalgeleisabstand auf 3.45 m festsetzte, so beschloss der Verband, dem Eisenbahndepartement lediglich die Bereitwilligkeit zu erklären, bei künftigen grösseren Umbauten, soweit dies ohne allzugrosse Schwierigkeiten und Kosten geschehen könne, einen Abstand von 4.20 m und bei Neubauten von 4.50 m herzustellen. Im Weitern gab dieser Fall Anlass zu einer Ergänzung des allgemeinen schweizerischen Fahrdienstreglements.

8. Bei der fortwährenden Ausdehnung der staatlichen Telephonanlagen ergab sich mehr und mehr die Notwendigkeit, die Eisenbahnen auf längere oder kürzere Strecken in Anspruch zu nehmen, sei es zur Erstellung von besondern Telephonlinien, sei es zum Anbringen von Telephondrähten an bestehenden Telegraphenlinien. Die Bundesbehörde hielt es daher für angezeigt, diese Verhältnisse durch eine allgemein gültige Verordnung zu regeln. Da das Telephon dem Telegraphenrecht untersteht, so war die Berechtigung des Bundes, zum Zwecke der Erstellung und des Betriebes von Telephonleitungen die Bahnanlagen zu benutzen, nicht zu bestreiten, zumal dadurch der Bahnbetrieb und die zu dessen Sicherung vorhandenen Einrichtungen nicht gehindert oder beeinträchtigt werden, den Bahnverwaltungen keinerlei materielle Opfer auffallen und die Telegraphenverwaltung für den aus den Telephon-

anlagen etwa entstehenden Schaden haftbar ist. Dem schweizerischen Eisenbahnverband wurde Gelegenheit gegeben, sich über den Entwurf zu der bezüglichen Verordnung auszusprechen, und nachdem von dieser Einladung Gebrauch gemacht worden war, wurde diese Verordnung am 17. Januar 1888 in Kraft gesetzt.

9. Zufolge eines Memorials der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen an die Bundesversammlung wurde durch Bundesbeschluss vom 26. April 1887 die Zollbefreiung für Schienen, welche zur ersten Anlage einer vom Bund konzidirten Eisenbahnlinie bestimmt sind, auf eine weitere Dauer von zehn Jahren, vom 19. Juli 1884 an gerechnet, ausgedehnt. Da der Bundesrat in der in Ausführung dieses Beschlusses erlassenen Verordnung die Worte „zur ersten Anlage“ einschränkend interpretirte und von der Zollbegünstigung alle diejenigen Schienen ausschloss, welche nach Erstellung der ersten Anlage zur Verwendung auf letzterer bei Einnäzung neuer Bahnen, zu Doppelgeleisen oder zur Geleisevermehrung auf den Stationen oder zur Erstellung von Rangirbahnhöfen bestimmt sind, so fand der Eisenbahnverband, dass diese Interpretation die zollfiskalischen Interessen in ziemlich willkürlicher Weise auf Kosten der Eisenbahnen begünstige, und beschloss daher, den Bundesrat zu ersuchen, die Zollfreiheit auf für Doppelgeleise und neue Bahnhöfe bestimmte Schienen auszudehnen. Ein Entscheid hierauf ist noch nicht erfolgt.

10. Das Eisenbahndepartement machte beim Verband die Anregung, schon jetzt in den gedeckten Güterwagen die erforderlichen Einrichtungen zum Truppentransport (bei Neuanschaffungen durch Anbringen von Brettern an den Seitenwänden) anzubringen. Der Verband machte geltend, dass solche Einrichtungen die Benutzung der Wagen zu gewöhnlichen Transportzwecken benachtheiligen, den Güterverlad erschweren und beim Transport von Grossvieh Verletzungen der Thiere zur Folge haben würden und dass, sofern dieselben in Wirklichkeit zur Ausführung kommen sollten, der Verband unter Hinweisung auf das Militärtransportreglement mit Bestimmtheit jede Inanspruchnahme der Bahnen für die bezüglichen Kosten ablehnen müsste.

11. Anlässlich der Genehmigung des allgemeinen Reglements über den Signaldienst auf den schweizerischen Normalbahnen verlangte der Bundesrat die Vorlage eines einheitlichen Reglements über den Telegraphendienst. Der Verband kam dieser Auflage nach und legte der Bundesbehörde ein bezügliches Reglement und Instruktion, welche den im eidgenössischen Telegraphendienst gültigen Vorschriften möglichst angepasst sind, zur Genehmigung vor.

12. Am 26. November 1887 stellte der Verband eine allgemeine Instruktion über die gebräuchlichsten Kupplungssarten der Eisenbahnfahrzeuge (mit Zeichnungen versehen) auf, um das Personal in der Abwandlung dieses Dienstzweiges sicherer zu machen.

13. Auf eine im Schosse des Verbandes gemachte Anregung wurden von einzelnen Bahnverwaltungen im Berichtsjahre Versuche mit der Dampfheizung in den Personenzügen begonnen und die Resultate gegenseitig mitgetheilt. Diese Versuche sind noch nicht abgeschlossen, und es sind die Befürchtungen, dass die Dampfheizung bei langen Zügen und grosser Kälte unzureichend sein werde, noch nicht beseitigt.

Die Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln hat um Aufnahme in die Vereinigung für gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle nachgesucht, dabei aber den Wunsch um etwas günstigere Bedingungen, als sie für die übrigen beteiligten Verwaltungen gelten, geäussert. Das letztere Ansinnen wurde allseitig als nicht berechtigt erklärt, und für die Aufnahme zu den normalen Bedingungen ergab sich nur eine Mehrheit; die Minderheit trug aus dem Grunde Bedenken, die genannte Unternehmung zur Vereinigung zuzulassen, weil vermöge der technischen Anlage der Wädenswil-Einsiedelnbahn die Gefahr eine grössere sei als bei den übrigen Bahnen, und zudem die für Ermittlung der Entschädigungsanteile aufgestellten Faktoren theilweise ungünstiger erscheinen als diejenigen der andern Bahnen. Damit war das Aufnahmgesuch abgelehnt, da

der Eintritt neuer Mitglieder in die Vereinigung nicht durch blossen Mehrheitsbeschluss gewährt werden kann. Ein neueres Gesuch der genannten Gesellschaft, ihr den Eintritt zu den normalen Bedingungen zu gestatten, ist zur Zeit noch unerledigt.

Bis jetzt hat ein einziger Unfall Anlass zur Anwendung des in Rede stehenden Übereinkommens betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle gegeben. Es ist dies eine am 8. Juli 1886 bei Renan vorgekommene Zugsentgleisung. Der gesammte, unter die Bestimmungen des Übereinkommens fallende Schaden bezifferte sich auf Fr. 40,235. 35 Cts., von welchem die Jura-Bern-Luzernbahn als Bahneigenthümerin vorab Fr. 16,261. 35 Cts. zu übernehmen hatte. An den Rest von Fr. 23,974. — Cts. hatte die Nordostbahn einen Beitrag von Fr. 5,798. 12 Cts. zu leisten, der aber erst im März 1888 zur Auszahlung gelangte.

Die Konferenz der kommerziellen Union hatte kurz nach Ablauf des Berichtsjahres sich neuerdings mit der Aufnahme der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn zu befassen, indem letztere auf den ablehnenden Bescheid der Konferenz sich an den Bundesrath gewendet und eine Schlussnahme desselben provozirt hatte, wonach die Nichtaufnahme der Seethalbahn in die Union dem Art. 30 des Eisenbahngesetzes zuwiderlaufen würde, beziehungsweise den Bundesrath zur Prüfung veranlassen könnte, ob nicht seinerseits Bestimmungen über die Theilung des Güterverkehrs aufgestellt und die kommerzielle Union unterdrückt werden solle; diese Angelegenheit ist noch pendent. Die meisten übrigen, bei der Unionskonferenz hängigen Differenzen fanden ihre Erledigung; insbesondere wurde diejenige über die Sonderbehandlung, welche im Jahr 1879 im Anschluss an die kommerzielle Konvention mit der Jura-Bern-Bahn hinsichtlich des über Delle gehenden Verkehrs mit der französischen Ostbahn vereinbart worden ist gütlich beigelegt.

In dieses Jahr fällt auch die abschliessliche Erledigung der sehr umfangreichen sogenannten retroaktiven Abrechnungen, d. h. die Nachholung und Umrechnung der Abrechnungen aus früheren Perioden (seit 1881), welche Mangels ausreichenden Materials seinerzeit entweder verschoben oder nur in provisorischer Weise erstellt werden mussten. Das Resultat war für die Nordostbahn etwas günstiger, als wie es seinerzeit vorausgesetzt worden war. Insbesondere war es in Folge beiderseitigen Entgegenkommens möglich geworden, eine speziell zwischen der Schweizerischen Centralbahn und uns bestandene belangreiche Differenz zum gütlichen Austrag zu bringen.

Von den Tarifmassnahmen für den schweizerischen Güterverkehr erwähnen wir die auf den 1. Dezember 1887 erfolgte Neuausgabe des internen Gütertarifs, wobei übrigens an den bisherigen Grundsätzen nichts geändert wurde; diese Neuausgabe bezweckte vielmehr nur die Durchführung derjenigen Taxänderungen, welche aus der Einverleibung der Linie Effretikon-Hinwil in das Nordostbahnenetz, ferner daraus sich ergaben, dass die Vereinigten Schweizerbahnen ihre Streckentaxen für Eilgut und erste Stückgutklasse nachträglich auf diejenigen der Nordostbahn ermässigt hatten. Die Tarife für die rechtsufrigen Dampfbootstationen des Zürichsees wurden weiter ausgebildet durch Erstellung von Tarifheften für den direkten Verkehr mit der Linie Wädenswil-Einsiedeln und der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn.

Der Güterverkehr zwischen der Schweiz und Frankreich wird in der Hauptsache durch Reexpedition an den westlichen Grenzstationen vermittelt, indem bei den französischen Bahnen Abneigung gegen die Erstellung direkter Tarife besteht, soweit nicht zwingende Bedürfnisse dafür vorliegen, und die Bildung solcher Tarife in grösserer Ausdehnung durch die bedeutende Verschiedenartigkeit der beiderseitigen Tarifsysteme sehr erschwert ist. Es liegt daher den schweizerischen Bahnen ob, durch Erstellung geeigneter Transittarife nach den genannten Grenzstationen möglichst vorzusorgen, dass ihnen der schweizerisch-französische Verkehr völlig verbleibt und derselbe nicht zum Theil über

die südwestdeutschen Konkurrenzlinien abgeleitet wird — eine schwierige Aufgabe, da eine genaue Kombination der französischen mit den schweizerischen und deutschen Tarifen unmöglich, und schon eine richtige Durchschnittskombination derselben keineswegs leicht ist. Aus diesem Grunde konnte die Ausgabe der neuen Tarife zwischen der Ostschweiz und den schweizerisch - französischen Transitstationen, welche nach Erscheinen der neuen, wesentlich veränderten Gütertarife der französischen Ostbahn und Paris-Lyon-Mittelmeerbahn an Hand genommen worden war, im Berichtsjahr nicht mehr erfolgen.

Der direkte Güterverkehr mit Deutschland wurde in den verschiedensten Richtungen weiter ausgebildet. Wir heben diesfalls zunächst die Neuausgabe der Abtheilung A, reglementarische Bestimmungen, des für alle deutsch-schweizerischen Gütertarife gemeinsamen Theiles I hervor. Von den zahlreichen Massnahmen für den Verkehr mit Südwestdeutschland erwähnen wir die Ausgabe eines besondern Tarifheftes mit den Hafenstationen am Main und Rhein, welche theilweise erst in neuester Zeit entstanden sind, und deren Bedeutung in raschem Wachsen begriffen scheint; ferner die Erstellung eines Ausnahmetarifs mit der Badischen Bahn für Beförderung von frischen Beeren in beschleunigter Fracht. Auch für den Verkehr mit Bayern und Sachsen wurde eine ziemliche Zahl von Tarifergänzungen nothwendig, wesentlich mit Rücksicht auf Taxunterbietungen über Konkurrenzrouten, zum Theil auch behufs neuer Zuleitung verschiedener Artikel.

Die in Aussicht genommene Erstellung direkter Tarife mit Norddeutschland war im Berichtsjahr nicht mehr möglich. Um inzwischen die Leitung einschlägiger Sendungen über die den Schweizerbahnen am besten konvenirenden Routen wenigstens theilweise zu ermöglichen, erstellten wir Reexpeditionstarife ab Basel und theilweise Singen nach ostschweizerischen Stationen für Baumwolle, Petroleum und metallurgische Produkte aus Norddeutschland.

Bedeutend, und doch immer noch ohne befriedigenden Erfolg war die Thätigkeit für weitere Ausbildung der direkten Gütertarife mit Österreich-Ungarn. Nachdem durch die im Vorjahr erfolgte durchgreifende Regelung unserer einschlägigen Verkehrsbeziehungen zu den Vereinigten Schweizerbahnen die Aufgabe schweizerischerseits sehr vereinfacht worden war, liess sich die baldige Fertigstellung der allgemeinen Tarife erwarten, in endlicher Ergänzung der bisherigen Ausnahmetarife für die wichtigsten Exportartikel Österreich-Ungarns. Diese Erwartung blieb indessen abermals unerfüllt, weil die österreichisch - ungarischen Bahnverwaltungen sich mittlerweile überzeugt hatten, dass der von ihnen den erwähnten Ausnahmetarifen zu Grunde gelegte Umrechnungskurs ihrer Guldentaxen in Frankenwährung bedeutend zu hoch gegriffen gewesen, und eine zweckmässige Bildung der Tarife ohne Annahme eines tieferen Kurses nicht möglich sei. Erst gegen Ende des Berichtsjahres gelang hierwegen eine neue Vereinbarung unter den genannten Verwaltungen, und seither sind wir bestrebt, die Ausfüllung der berührten Tariflücke herbeizuführen, wobei aber zu beachten ist, dass die bezügliche Geschäftsführung der k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen zukommt. — Einstweilen haben nur Tarifergänzungen von mehr sekundärem Werth stattgefunden, u. A. die Ausgabe neuer Getreidetarife für Böhmen, Mähren und Galizien, ferner eines Ausnahmetarifs für Zucker aus Böhmen und Mähren. Daneben fanden für den Reexpeditionsverkehr der österreichisch-schweizerischen Grenzstationen die im 1886er Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen angebahnten Taxregelungen ihre successive Durchführung, und wurden auch Verhandlungen mit der k. k. Generaldirektion in Wien geführt, um eine zweckentsprechende Regelung der österreichisch-ungarischen Frachtsätze nach den erwähnten Stationen zu erzielen. Endlich kündigten wir die noch aus dem Jahr 1873 stammenden, völlig unbrauchbar gewordenen Weintarife zwischen Österreich-Ungarn und der Westschweiz und ersetzten dieselben durch Reexpeditionstarife ab Romanshorn und Buchs, in welchen wir der gesteigerten Konkurrenz der oberitalienischen Route soweit begegneten, als es ohne Heranziehung der österreichisch-ungarischen Bahnen möglich war.

Die schon längere Zeit angebahnte Neuerstellung, beziehungsweise Erweiterung der schweizerisch-italienischen Gütertarife konnte ebenfalls noch nicht durchgeführt werden. Sie hat die gleichzeitige oder vorangehende Neuausgabe der deutsch-italienischen Tarife, worüber wir uns nachfolgend äussern, zur unerlässlichen Voraussetzung. Inzwischen wurde den dringendsten Bedürfnissen durch Ausgabe von Nachträgen zu den bestehenden Tarifen abgeholfen, u. A. durch Einbeziehung der Vereinigten Schweizerbahnen in den Ausnahmetarif für Wein und durch Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Schwefel.

Was die Massnahmen für Sicherung und Weiterentwicklung des Transitverkehrs durch die Schweiz anlangt, so ist zu berichten, dass mit dem 1. August 1887 die effektive Theilung des österreichisch-ungarisch-französischen Verkehrs zwischen den deutschen und schweizerischen Routen ins Leben trat, einstweilen jedoch erst auf Grund der im Jahr 1881 über erstere Routen erstellten und nur in geringem Mass ergänzten und berichtigten Tarife. Für vollständig neue Tarife haben sehr umfassende und zeitraubende Arbeiten stattgefunden, deren Abschluss jedoch sich durch das stete Dazwischentreten neuer, ausser der Einwirkung der schweizerischen Bahnen stehender Schwierigkeiten verzögert. Umsomehr sind wir genöthigt, der gleichzeitigen Ausbildung der schweizerischen Transittarife, und zwar auch derjenigen mit Delle, unsere angestrengte Aufmerksamkeit stetsfort zuzuwenden.

Von der uns zugestandenen, übrigens sehr bescheidenen Beteiligung am Transitverkehr zwischen Österreich-Ungarn und Süddeutschland sind wir auf Schluss des Berichtjahres zurückgetreten, unter gleichzeitiger Kündigung der wesentlich für diesen Verkehr vereinbarten Gemeinschaft zwischen der Bodensee- und der Landroute Lautrach-Konstanz; beteiligt bleiben wir dagegen, wegen der sich hier intensiver gestaltenden Konkurrenzverhältnisse, am Verkehr zwischen Österreich-Ungarn, einschliesslich Triest und Fiume, und den badisch-schweizerischen Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, ferner an demjenigen zwischen Vorarlberg und Tyrol und Südwestdeutschland, beziehungsweise Elsass-Lothringen. Zum Rücktritt vom ersterwähnten Verkehr sahen wir uns durch die Wahrnehmung bewogen, dass die einschlägigen Verbands-, Tarif-, Instradirungs- und Abrechnungsverhältnisse ganz ausnahmsweise komplizirt sind und daher einen Aufwand von Zeit und Kosten seitens aller Verbandsverwaltungen erheischen, welcher wenigstens für unsere Verwaltung ausser allem Verhältniss zu der erzielten Einnahme stand. Dazu kam die Zumuthung, dass wir aus den in Romanshorn eingelagerten und von dort nach Württemberg und Baden reexpedirten Getreidesendungen, welche je nach der Konstellation des Getreidemarktes gar nicht unbedeutend sind, die ganze Nettofracht, abzüglich einer unzureichenden Traktionsvergütung, den deutschen Bahnen abtreten. Ferner zeigte sich das Streben, unsere Verkehrsgebühr noch andern Hemmnissen zu unterstellen, welche theils mit unsren Lagerhauseinrichtungen unvereinbar wären, theils zum Ausgangspunkte weiterer Zumuthungen, namentlich hinsichtlich unserer Massnahmen zur Förderung des schweizerischen Transitverkehrs hätten werden können. Wir zogen vor, uns diesen Verhältnissen durch den Austritt aus dem süddeutschen Verband zu entziehen. Selbstverständlich werden, soweit die Beteiligten ungeachtet des Mangels direkter Tarife doch Vortheil an Einlagerung bezüglicher Sendungen in Romanshorn oder sonst an deren Leitung über schweizerische Routen finden, den letzteren die darauf erzielten Einnahmen nunmehr unverkürzt verbleiben.

Es ist in früheren Jahren gelungen, der schweizerischen Route einen ansehnlichen Transitverkehr zwischen Mittel- und namentlich Südfrankreich einer- und Österreich-Ungarn, ferner aus Bayern, Sachsen und dem übrigen Norddeutschland anderseits zu verschaffen. Durch die Eröffnung der Arlbergbahn hat derjenige mit Österreich-Ungarn selbstverständlich eine weitere Förderung gefunden, während der übrige zufolge gesteigerter Anstrengungen

der Konkurrenzrouten in wachsendem Mass als bedroht erscheint. Wir waren bemüht, dieser Gefahr durch verschiedene Tarifmassnahmen bestmöglich zu begegnen.

Der deutsch-italienische Transit-Güterverkehr ist in Zunahme begriffen, obschon die neuen direkten Tarife für denselben noch nicht in Kraft gesetzt werden konnten. Dasjenige Hinderniss, dessen wir im letzjährigen Berichte erwähnten, nämlich die vom Bundesrath im Jahr 1883 aufgestellten Grundsätze über die Rückwirkung ermässigter Taxen, wurde zwar seither durch eine Verständigung mit dem Eisenbahndepartement beseitigt, von welcher wir, trotzdem sie nicht in der von uns gewünschten grundsätzlichen Form erfolgte, doch die Verhütung unstatthafter Rückwirkungen aus den deutsch-italienischen Tarifen auf unsere übrigen Verkehre erwarten zu dürfen glauben. Dagegen traten neue Hindernisse von anderer Seite ein, insbesondere ein Versuch der deutschen Bahnen, die bisherige Konkurrenzregelung zwischen den verschiedenen Alpenrouten aufzuheben und dem deutsch-italienischen Verkehr deren beliebige Benutzung unter Aufhebung der bisher zwischen diesen Routen bestandenen Gemeinschaft frei zu stellen, wobei die Entstehung eines schädlichen Konkurrenzkampfes der beteiligten schweizerischen und österreichischen Bahnen unter sich nahe lag. Die Verhandlungen hierüber, bei denen die schweizerischen Bahnen sich die in letzterem Momente liegende Bedrohung nicht verhehlen konnten, zogen sich ins laufende Jahr hinüber und endigten in der Hauptsache mit der Rückkehr zu den bisherigen Vereinbarungen zwischen der Gotthard- und Brennerroute. Hierin ist der Grund zu suchen, weshalb die neuen deutsch-italienischen Gütertarife und demzufolge auch die schweizerisch-italienischen im Berichtsjahr nicht mehr erschienen sind. Inzwischen beschränkten sich die tarifarischen Massnahmen für den deutsch-italienischen Verkehr auf das Nothwendigste. Davon mag erwähnt werden eine weitere Taxermässigung für einen Theil des Kohlenexports nach Italien seitens der deutschen Bahnen, welche dieselben zur Verhütung von Taxrückwirkungen auf die Kohlentarife mit der Central- und Nordostschweiz im Rückvergütungswege gewähren; ferner die Neuausgabe des Tarifs für den Lebensmittelexport aus Italien nach Deutschland, Belgien, Holland und England.

Im Personen- und Gepäckverkehr sind tarifarische Massnahmen von eingreifender Bedeutung nicht zu verzeichnen; die Thätigkeit der Verwaltung beschränkte sich ausschliesslich auf die Vervollständigung und Verbesserung der bestehenden internen und direkten Verkehrseinrichtungen und Beziehungen. Die spezielle Anführung der dadurch veranlassten grossen Zahl von Umrechnungen und Ergänzungen bestehender Tarife hätte wenig Interesse.

III. Finanzverwaltung.

Wohl die bedeutendste Operation im Berichtsjahr auf diesem Gebiete besteht in der Umwandlung von drei Anleihen im Gesamtbetrag von etwa 87 Millionen Franken vom Zinsfusse von $4\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{4}\%$ auf denjenigen von 4%.

Über die Vorgeschichte dieser Konversion können wir uns auf deren Darstellung im Nachtrag zum vorjährigen Geschäftsbericht beziehen und uns hier darauf beschränken, Ihnen über die Ausführung und das Resultat derselben das nöthige Detail zur Kenntniß zu bringen.

Der am 21. Mai 1887 vom Verwaltungsrath genehmigte Vertrag mit der Schweizerischen Kreditanstalt hatte folgenden Wortlaut: