

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
<b>Band:</b>	36 (1888)
<b>Artikel:</b>	Sechsunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1888
<b>Autor:</b>	Studer
<b>Kapitel:</b>	2: Verhältnisse zu andern Transportanstalten
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-730491">https://doi.org/10.5169/seals-730491</a>

### Nutzungsbedingungen

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

### Conditions d'utilisation

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

### Terms of use

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

**Download PDF:** 17.01.2026

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

Gleichzeitig fanden Besprechungen zwischen Abgeordneten der grössern Schweizerbahnen über ein gleichmässiges Vorgehen derselben bei den bevorstehenden Unterhandlungen mit dem Bundesrat betreffend Ausführung des fraglichen Beschlusses statt. Seitens der Nordostbahn fanden einige Konferenzen mit dem Chef des Eisenbahn-departements statt, die aber noch zu keinem Resultate führten, und deren Fortsetzung und Erledigung ins laufende Jahr fallen wird.

## II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Der Schweizerische Eisenbahnverband erliess für die im Jahr 1886 niedergesetzte Kommission zur Behandlung der Angelegenheiten des Gütertarifwesens ein Organisationsstatut, welches deren Aufgabe und Stellung im Verband auf Grund der inzwischen gemachten Erfahrungen ordnete und präzisierte.

Die im letztjährigen Bericht in Aussicht gestellte Neuauflage der allgemeinen Gütertarif-Vorschriften erfolgte auf den 1. September 1888, nachdem über deren Fassung eine Einigung mit dem Eisenbahn-departement erzielt worden war. Bei den bezüglichen Verhandlungen ergab sich, dass bei der genannten Behörde und, wie es scheint, auch in den nächstbeteiligten Verkehrskreisen auf thunlichste Erhaltung der Übereinstimmung mit den Vorschriften und der Güterklassifikation der deutschen Bahnen nicht das gleiche Gewicht gelegt wird, wie es bisher seitens der Bahnverwaltungen der Fall war. Letztere nahmen daher einstweilen davon Umgang, den inzwischen in Deutschland vorgenommenen weiteren, ziemlich zahlreichen Änderungen abermals zu folgen, und begnügten sich, für einzelne Güter, bei denen sich das Bedürfniss einer Änderung in der Schweiz selbst fühlbar mache, eine solche anzubahnen.

Zum schweizerischen Nebengebührentarif wurde ein III. Nachtrag ausgegeben, wodurch die Bestimmungen über Erhebung der Waaggebühren bei unrichtiger Gewichtsangabe gemildert wurden. Eine seither erfolgte Anregung des Eisenbahndepartements auf allgemeine Revision des Tarifs gelangt im laufenden Jahr zur Behandlung.

Am 25. Juni 1888 fasste der Bundesrat einen Beschluss, wodurch das am 20. Oktober 1885 den Bahnverwaltungen gemachte Zugeständniss der Erhebung einer Einschreibgebühr auf Gepäck- und Viehsendungen auf den 1. August 1888 zurückgezogen und denselben zugleich eine Ermässigung der Expeditionsgebühren für Güter aufgegeben wurde, mit dem Beifügen, dass letztere Auflage bis 1. Juli 1889 tarifarische Durchführung zu erhalten habe. Die Verbandsverwaltungen waren von diesem Beschluss um so unangenehmer betroffen, als sie seinerzeit gegen das Zugeständniss der Einschreibgebühren ihrerseits sehr wesentliche Zugeständnisse im Personen- und Güterverkehr gemacht hatten und dessen plötzlicher Rückzug erfolgte, ohne dass ihnen vorher darüber irgendwelche Mittheilungen zugekommen und damit wenigstens die Möglichkeit eröffnet worden wäre, die Frage allfälligen Rückzugs der Gegenzugeständnisse rechtzeitig in Erwägung zu ziehen; die ihnen aus dem Beschlusse entstehende Einnahmeneinbusse ist eine empfindliche und wurde für die Nordostbahn auf Fr. 100,000 jährlich berechnet, während die für die einzelnen Transporte erwachsenden Taxermässigungen ziemlich minim sind und desshalb von den Beteiligten nicht hoch gewürdigt werden dürften. Ein Gesuch an den Bundesrat, mindestens an der Frist vom 1. August 1888 nicht festzuhalten und dadurch dem Eisenbahnverbande Zeit zu eingehender Darlegung seiner Ansichten zu lassen, wurde abschlägig beschieden. So waren die Verbandsverwaltungen genötigt, um Konflikten mit

dem Publikum vorzubeugen, die erwähnten Einschreibgebühren unter Vorbehalt ihrer Rechte auf den 1. August 1888 ausser Kraft zu setzen, soweit ihnen dieselben nicht konzessionsgemäß garantirt waren. Hinsichtlich der Änderung der Expeditionsgebühren bot das Eisenbahndepartement auf erneutes Ansuchen des Verbandes die Hand zu Verhandlungen, welche sich ins laufende Jahr hinüberzogen. Die Nordostbahn machte dabei aufmerksam, dass sie die Expeditionsgebühren, in Abweichung von den andern Bahnverwaltungen, nach freiem Ermessen bestimmt und solche nur insoweit in die Gütertaxen eingerechnet habe, als es ohne Überschreitung der konzessionsgemässen Taxamaxima möglich gewesen sei; sie nahm daher das Recht zu unveränderter Beibehaltung ihrer Taxen in Anspruch, ohne aber Änderungen an denselben, welche sie sachlich ausreichend gerechtfertigt findet, abzulehnen.

Bekanntlich war die schweizerische Obsternte im Berichtsjahr ausnahmsweise ergiebig; das Gleiche war jedoch auch in den benachbarten ausländischen Gebieten der Fall, wohin die Schweiz bisher ihren Ernteeüberschuss abzugeben pflegte, und es folgte daraus eine grosse Schwierigkeit, für das Obst trotz seines niedrigen Preises lohnenden Absatz zu finden. Um zu deren Überwindung beizutragen, einigte sich der Eisenbahnverband auf Erstellung eines temporären, bis 31. Dezember 1888 gültigen *Obst-Exporttarif*, wofür eine ermässigte Streckentaxe von  $5\frac{1}{2}$  Cts. per Tonnenkilometer zugestanden wurde; auf Grund dieses Tarifs hatte die Nordostbahn einen ziemlich starken, immerhin die Quantitäten früherer guter Obstjahre nicht völlig erreichenden Export, wovon ein Theil bis Norddeutschland, Nordfrankreich und Belgien ging.

Das Regulativ über die Gewährung von Taxermässigungen für Ausstellungsgegenstände wurde vom Verband einer Revision unterzogen und hiebei die bisher gewährten Begünstigungen erheblich erweitert. Insbesondere wird der frachtfreie Rücktransport nun für Ausstellungsgegenstände aller Art gewährt, also auch für die nach dem bisherigen Regulativ davon ausgeschlossenen Kunst- und Werthgegenstände, Eilgüter und Güter der untersten Wagenladungsklassen, sowie für Pferde und Vieh, welche mit Personenzügen befördert werden.

Die Beschlüsse der Konferenz in Angelegenheiten des Personenverkehrs waren nicht von grosser Tragweite, und eine Anzahl bezüglicher Geschäfte ging zu weiterer Behandlung in das folgende Jahr über. Von den erledigten Angelegenheiten mag die Herausgabe einer Sammlung der Tarife und Vorschriften für Beförderung von gemieteten Personenwagen, sowie von Salon- und Krankenwagen auf den anschliessenden ausländischen Bahnen erwähnt werden, welche den schweizerischen Stationen behufs Auskunftserteilung in die Hand gegeben wurde.

Durch ein bezügliches Kreisschreiben des Eisenbahndepartements veranlasst, wurde eine Untersuchung der Viehtransportverhältnisse angehoben, welche einerseits das Resultat ergab, dass die schweizerischen Tarife und Einrichtungen für den Viehtransport für das Publikum nicht nur nicht ungünstiger, vielmehr theilweise wesentlich vortheilhafter sind, als die entsprechenden Einrichtungen des Auslands; ferner ergab eine sehr ausgedehnte und eingehende Statistik über den Stand und die Benutzung des betreffenden schweizerischen Transportmaterials, beziehungsweise über dessen Fassungsfähigkeit im Verhältniss zu den Anforderungen des bestehenden Tarifs das Resultat, dass, verschwindend wenige und mit den Tarifbestimmungen nicht einmal zusammenhängende Ausnahmen abgerechnet, der Wagenladungstarif stets Vortheil geboten hatte, d. h. dass niemals mangels geeigneten Transportmaterials ein Versender an der Ausnutzung des Wagenladungstarifs verhindert oder beeinträchtigt worden war. Die mit dieser Angelegenheit zusammenhängende beziehungsweise nebenher laufende eingehende Revision der Transportbestimmungen zum Viehtarif hat ihre Erledigung im Berichtsjahre noch nicht gefunden; dagegen wurde vorläufig einem schon früher aufgetretenen Wunsche des Publikums, die bisher nur von Strecke zu Strecke, beziehungsweise von Bahn zu Bahn mögliche Eilgutbeförderung von Viehtransporten mittelst Zahlung des reglementarischen Taxzuschlags im direkten Verkehr einzuführen, durch Erlass einer bezüglichen Instruktion entsprochen.

Im abgelaufenen Jahre hatte der Schweizerische Eisenbahnverband sich wieder mit einer Reihe von Betriebsfragen zu beschäftigen, die theils aus eigener Initiative, theils aus den immer zahlreicher werdenden Ansprüchen des Eisenbahndepartements hervorgingen. Als wichtigste notiren wir an diesem Orte folgende:

1. **Kontinuirliche Bremsen.** Die Erprobung verschiedener Bremssysteme im Betriebsdienste wurde fortgesetzt, und es wurden weitere Züge mit kontinuirlichen Bremsen ausgerüstet. Zum definitiven Abschluss ist die Frage noch nicht gelangt; immerhin kann angenommen werden, dass im Prinzip die automatischen Luftdruckbremsen mehr und mehr Eingang finden dürften.

2. **Dampfheizung in den Personenwagen.** Der Bundesrat lud die Verwaltungen ein, sich bis Ende des Jahres 1888 auszusprechen, ob sie sich seiner Anregung auf allgemeine Einführung der Dampfheizung anschliessen wollen, oder welche Gründe sie für deren Nichteinführung geltend zu machen im Falle seien. Da die diesfälligen Verhältnisse bei den einzelnen Verwaltungen ganz verschieden sind, so wurde es denselben anheimgestellt, separat in Sachen vorzugehen. Demgemäß nahm die Nordostbahn der Bundesbehörde gegenüber folgenden Standpunkt ein: Die neuesten Luftheizungsapparate der Nordostbahn mit Regulirvorrichtung vereinigen die meisten Vortheile auf sich; immerhin werde man, veranlasst durch das Vorgehen der Nachbarbahnen, darauf Bedacht nehmen, einzelne Züge, z. B. die Anschlusszüge an die Gotthardschnellzüge, mit Dampf zu heizen; eine allgemeine Einführung der Dampfheizung unter Beseitigung der individuellen Ofenheizung würde man dagegen als Rückschritt betrachten, da es Thatsache sei, dass bei langen Zügen und grosser Kälte die Dampfheizung nicht ausreiche, die Leitungen einfrieren, und man dann entweder mit eingefrorenen Wagen fahren oder neue Zugskompositionen einstellen müsse, die auch wieder kalt seien, weil ohne eine hiefür eingerichtete Maschine das Vorwärmern der Wagen nicht möglich sei. — Im Übrigen beschloss der Verband die Aufstellung einheitlicher Vorschriften im Übergangsverkehr, in der Meinung, dass jeder für Dampfheizung eingerichtete Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen, der auf eine andere Bahn übergeht, mit einem Dampfleitungsschlauch versehen werden soll, der mit dem Wagen durchläuft.

3. Veranlasst durch ein Postulat der Geschäftsprüfungskommissionen des National- und Ständerathes um allgemeine Einführung besserer Beleuchtung in den Eisenbahnwagen hat der Bundesrat im Juli 1888 diejenigen Gesellschaften, welche sich mit der Einführung der Gasbeleuchtung in den Personenzügen noch im „Rückstande“ befinden, eingeladen, den Übergang zu diesem Beleuchtungssystem in Betracht zu ziehen und ihm vor Ende des Jahres ihre Entschliessungen mitzutheilen. Nachdem diese Frage in der Techniker-Kommission in verschiedenen Sitzungen einlässlich geprüft und diskutirt worden war, und nachdem diese Kommission noch einem von der Nordostbahn angestellten wohlgelungenen Versuche mit elektrischer Glühlichtbeleuchtung unter Verwendung von Akkumulatorenbatterien beigewohnt hatte, kam dieselbe einstimmig zu der Ansicht, dass es jetzt, nachdem die elektrische Beleuchtung in den letzten Jahren so grosse Fortschritte gemacht hatte, nicht angezeigt sei, auch noch das kostspielige Stadium der Gasbeleuchtung zu durchlaufen, sondern zu dem schöneren elektrischen Licht überzugehen, wenn die weiter anzustellenden praktischen Versuche günstig ausfallen. Da indessen die Position der einzelnen Gesellschaften in dieser Frage nicht die nämliche ist, indem mehrere derselben bereits mit der Gasbeleuchtung vorgegangen sind, so wurde beschlossen, es jeder Verwaltung zu überlassen, wie sie sich zu dieser Frage stellen wolle. Die Nordostbahn ihrerseits gab dem Eisenbahndepartement die Erklärung ab, sie werde mit Entschliessungen bezüglich der Gasbeleuchtung zuwarten, bis die von ihr angestellten Versuche mit elektrischer Glühlichtbeleuchtung greifbare Resultate werden ergeben haben.

4. Zufolge Bemängelung des Desinfektionsverfahrens bei den zu Thiertransporten verwendeten Eisenbahnwagen durch das schweizerische Landwirtschaftsdepartement verlangte das Eisenbahn-

departement die Errichtung besonderer Desinfektionsstationen nach dem Muster der badischen Staatsbahnen. Der Verband machte geltend, dass ein Vergleich mit ausländischen Bahnen nicht zutreffend sei, weil der Lokalviehverkehr auf den schweizerischen Bahnen in einer Weise ausgebildet sei, wie sonst nirgends. Bei diesen besondern Verhältnissen in der Schweiz würden besondere Desinfektionsanstalten folgende Übelstände ergeben: Gefahr von Krankheitsverschleppungen durch das Herumführen von allfällig infizierten Wagen, grosse Anlagekosten, Entwerthung der bisherigen Einrichtungen, unnützes Herumführen von Leermaterial, Ausserdienststellung einer grossen Zahl gedeckter Güterwagen und daheriger Wagenmangel, bedeutende Neuanschaffungen von gedecktem Material und Zugsverspätungen. Aus diesen Gründen wurde die Anregung des Eisenbahndepartements abgelehnt und verlangt, dass es bei dem bisherigen im Einklang mit der bundesrätlichen Verordnung über polizeiliche Massregeln gegen Viehseuchen stehenden Verfahren sein Verbleiben habe.

5. In den Polizeivorschriften für den Viehtransport auf den schweizerischen Eisenbahnen ist für die Wartung und Fütterung der Thiere eine Entschädigung vorgesehen. Dem Begehr des Eisenbahndepartements um einheitliche Normirung wurde damit entsprochen, dass in den Entwurf eines neuen Reglements und Tarifs für den Thiertransport entsprechende Taxen aufgenommen wurden.

6. Im Geschäftsbericht über das Jahr 1886 (S. 27) ist der Verfügung des Bundesrates gedacht, wodurch zur Verhütung der Einschleppung der Cholera die Einrichtung von Aborten in den Gepäckwagen mit Kübel oder Nachtstuhl und Spülvorrichtung vorgeschrieben wurde. Gestützt auf die dort erwähnten Erfahrungen der Techniker-Kommission beschloss die Direktorialkonferenz, die Bundesbehörde zu ersuchen, ihre Verfügung in dem Sinne zu modifizieren, dass in epidemiefreien Zeiten die Abfallrohre der Wagenabritte offen gelassen werden dürfen, was von einem Hygiene-Experten als absolut gefahrlos bezeichnet wird, besondere Desinfektionsvorrichtungen nur bei Choleragefahr anzubringen wären und dass durch Anbringung besonderer Pissoirs, wo solches thunlich, als auch durch Wasserspülung mittelst Reservoirs oder Handgefässen die Reinlichkeit in den Aborten der Eisenbahnwagen nach Möglichkeit erhöht werden solle.

7. Das Eisenbahndepartement machte zu dem ihm vorgelegten Entwurf eines einheitlichen schweizerischen Reglements für den Telegraphendienst verschiedene Abänderungsvorschläge, welche wesentlich die Beförderung von Privattelegrammen durch den Bahntelegraphen und die telegraphische Anmeldung der Züge betreffen. Der Verband theilte der Behörde seine Gegenbemerkungen mit, worauf die Vorlage wesentlich im Sinne der letztern genehmigt wurde. Das Reglement tritt am 1. Juni 1889 in Kraft. Durch dasselbe werden das Reglement für den direkten Telegraphenverkehr der schweizerischen Bahnen vom Jahr 1879 und die bezüglichen Reglemente und Instruktionen der einzelnen Verwaltungen aufgehoben und ersetzt.

8. Im Geschäftsbericht für das Jahr 1886 (Seite 27 Nr. 8) ist des Begehrens des Eisenbahndepartements um Anschaffung von Geschwindigkeitsmessern erwähnt worden. Genannte Behörde verlangte im verflossenen Jahr Bekanntgabe des Standes dieser Anschaffung und der damit gemachten Erfahrungen im Betriebe, in der Meinung, dass bis Ende 1888 die Controlirung der Fahrgeschwindigkeit der Züge durchgeführt sein müsse. Nachdem bei den meisten schweizerischen Bahnen namhafte Anschaffungen von Geschwindigkeitsmessern verschiedener Konstruktion gemacht worden sind, die alle in ihrer Art befriedigen, erachtete der Verband die einheitliche Beschaffung eines bestimmten Systems weder für nothwendig noch für durchführbar, weshalb das weitere Vorgehen den einzelnen Verwaltungen überlassen wurde. Die Nordostbahn hat zur Zeit folgende Geschwindigkeitsmesser in Verwendung: 4 Stück nach System Klose an Lokomotiven, 41 Stück nach System Krämer-Hipp in den Gepäckwagen; ferner ist

die Beschaffung von 6 Stück nach System Klose für Lokomotiven und von 10 Stück nach System Krämer-Hipp in Aussicht genommen, womit der diesseitige Bedarf bis auf Weiteres gedeckt ist.

9. Wiederholt vorgekommenes zu schnelles Fahren mit defekter Maschine gab den Anstoss zur Anhandnahme einer Revision des allgemeinen Dienstreglements für Lokomotivführer und Heizer.

10. Über den Transport von Langholz bestanden bisher bei den verschiedenen schweizerischen Bahnen besondere Vorschriften, welche mehr oder weniger von einander abwichen, was den Verband veranlasste, hierüber einheitliche Vorschriften aufzustellen.

11. Nachdem die mit dem neuen gedeckten Normalgüterwagen im Betrieb gemachten Erfahrungen gegenseitig ausgetauscht worden, beschloss der Verband einige Verbesserungen desselben und zwar durch Anbringen von Plattformgeländerstangen, von 2 Plattformtritten (bisher nur 1) und durch Erbreiterung der Plattform selbst.

12. Das Eisenbahndepartement hat in dem zeitweiligen Öffnen der Schlammhahnen der Lokomotiven und dem damit verbundenen starken Geräusch eine Gefahr erblicken zu sollen geglaubt und beim Verband die Anregung zum Anbringen von Schalldämpfern gemacht. Derselbe lehnte jedoch die Anregung mit der Hinweisung darauf ab, dass bei allen Verwaltungen Vorschriften gegen die missbräuchliche Anwendung der Schlammhahnen bestehen, das gerügte Geräusch nicht vom Übel, sondern vielmehr ein Betriebssicherheitsmittel sei, nämlich um zu kontroliren, ob das Kondensationswasser richtig abgeleitet werde und um in Notfällen als Allarmsignal für Menschen und Vieh auf offener Bahn zu dienen.

13. Auf Anregung des Eisenbahndepartements stellte der Verband einheitliche Grundsätze über die Kontrolirung der Stellung der Stationsdeckungssignale durch elektrische Apparate auf. Auf der Nordostbahn stehen die vorhandenen bezüglichen Einrichtungen mit diesen Grundsätzen bereits im Einklang, und sind daher keine Abänderungsarbeiten nothwendig.

14. Das Entlaufen eines Wagens ab einer am Gefälle liegenden Station veranlasste den Verband, über Massnahmen zu berathen, welche ein solches Entlaufen verhüten sollen; es wurde beschlossen, diejenigen Stationen, bei denen solches nöthig, mit Hemmvorrichtungen, welche möglichst in der Nähe der Gefällsbrüche zu plazieren seien, auszurüsten. Auf der Nordostbahn erfolgte eine Anschaffung von 100 Stück eisernen Bremseschuhen für diejenigen Stationen, welche an einem Gefälle von 8 und mehr per mille liegen.

15. Die hin und wieder vorkommenden Entgleisungen vierachsiger Güterwagen mit beweglichen Untergestellen und Gleitplatten beim Befahren von Weichenkurven bewog das Eisenbahndepartement, von den schweizerischen Bahnen den Ausschluss solcher Wagen aus allen, Personen führenden Zügen zu verlangen. Da es aber vorkommt, dass auf Nebenlinien weder gemischte noch reine Güterzüge kursiren, und die Personenzüge dasselbst nur mit mässiger Geschwindigkeit fahren, so beschloss der Verband, die vierachsigen Güterwagen nur auf denjenigen Bahnlinien von den Personenzügen auszuschliessen, auf welchen gemischte Züge oder reine Güterzüge verkehren.

16. Nachdem die geschäftsführende Direktion des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen der Präsidialverwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes auf deren Antrag betreffend Miethevergütung für Spezialwagen (siehe Geschäftsbericht pro 1887, S. 8, No. 6) geantwortet hat, dass dieser Antrag nicht zur Diskussion kommen könne, weil ein solcher Antrag von einer deutschen Verwaltung selbst gestellt werden müsse,

was bis jetzt nicht geschehen sei, nachdem ferner die genannte geschäftsführende Direktion dem Schweizerischen Wagenverband das neue, mit 1. Januar 1889 in Kraft getretene, deutsche Vereins-Wagenregulativ, welches dem Antrag der Schweizerbahnen keine Rechnung trägt, zugestellt hat, kam im Schoosse des Verbandes das gegenseitige Verhältniss zur Erörterung. Hiebei wurde erklärt, dass die schweizerischen Bahnen nicht verpflichtet seien, jedes neue deutsche Übereinkommen ohne Weiteres anzunehmen und daher beschlossen, das neue deutsche Übereinkommen nur mit folgenden Vorbehalten anzunehmen: Aufrechthaltung aller bisherigen Sonderabmachungen mit den süddeutschen Nachbarbahnen über eine reduzierte Wagenmiethe, Anerkennung nur derjenigen technischen Vorschriften betreffend den Wagenübergang, welche mit denjenigen betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen im Einklang stehen und Ablehnung der Verpflichtung, für die nach Frankreich übergehenden Wagen die Miethe nach dem deutschen Regulativ zu zahlen. Bei der Mittheilung dieses Beschlusses an die deutsche geschäftsführende Direktion wurde gleichzeitig erklärt, dass die schweizerischen Bahnen geneigt seien, die Spezialwagen hinsichtlich der Miethe wie die übrigen Güterwagen zu behandeln, und zwar ohne Unterschied, ob die Leertour auf dem Hin- oder auf dem Rückweg stattgefunden habe.

17. Nachdem die von den Bundesbehörden publizirten Bestimmungen über die internationale technische Einheit von den schweizerischen Bahnverwaltungen in Kraft gesetzt worden, daher die den Vorschriften der technischen Einheit widersprechenden technischen Vorschriften zum Wagenübereinkommen nicht mehr anwendbar sind, entstand die Frage, ob letztere nicht mit den neuen Bestimmungen über die technische Einheit in Einklang zu bringen seien. Der Verband beschloss indessen, einen Entscheid über diese Frage bis nach der Revision des deutschen Wagenregulativs zu verschieben.

Die bei der Konferenz der kommerziellen Union anhängige Frage der Aufnahme der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn ging unerledigt ins laufende Jahr hinüber.

Von den Tarifmassnahmen für den internen Güterverkehr erwähnen wir die Aufstellung eines Ausnahme-Tarifs für die Beförderung von frischer Butter und frischem Fleisch, sowie von Brod im Abonnement; ferner die Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Steine, zum Zwecke grösserer Annäherung des Verzeichnisses der dieses Tarifs theilhaften Arten von Steinen an die entsprechenden Verzeichnisse der andern Schweizerbahnen; endlich die Neuausgabe des Camionnagetarifs zufolge anderer Normirung der Taxen für Zürich.

Unter den im Berichtsjahr erstellten Tarifen für den direkten schweizerischen Güterverkehr heben wir die Neuausgabe der direkten Tarife mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tössthalbahn hervor, so dann diejenige der Tarife zwischen den ostschweizerischen Grenz- und Binnenstationen einer- und den westlichen schweizerischen Transitstationen nach Frankreich anderseits. Die Umarbeitung der letzteren Tarife war durch die eingreifenden Taxänderungen auf den deutschen und französischen Bahnen während der letzten Jahre nöthig geworden, um den Transitverkehr durch die Schweiz nach und aus Frankreich thunlichst zu erhalten.

Von neuen direkten Tarifen mit Frankreich ist einzig die Ausgabe eines T. C. 485 für Eisen ab Pompey zu erwähnen. Eine Anregung bei der französischen Ostbahn, die Ausgabe eines allgemeinen direkten Tarifs in nähere Erwägung zu ziehen, hatte keinen befriedigenden Erfolg. — Mit den niederländischen Hafenstationen wurde der direkte Güterverkehr auf den 1. März 1888 durch Ausgabe vollständiger Gütertarife eröffnet. — Der direkte Verkehr mit Norddeutschland erfuhr eine nicht unwichtige Erweiterung durch die Erstellung von Artikeltarifen mit den Hafenstationen der Nordsee, ferner eines Steinkohlentarifs und eines solchen für metallurgische Erzeugnisse.

Auf den 1. Dezember 1888 gelang endlich die Einführung des ersten Heftes der allgemeinen direkten Gütertarife mit Österreich-Ungarn, für den Verkehr mit österreichischen Stationen; das gleichartige Tarifheft für den Verkehr mit ungarischen Stationen konnte noch nicht fertiggestellt werden. In das erwähnte Tarifheft fanden auch Sätze nach den Transitstationen Lindau, Bregenz, St. Margrethen und Buchs Aufnahme, wodurch diese Stationen für den Reexpeditionsverkehr mit der Schweiz mit dem schon bisher in die direkten Tarife einbezogenen Romanshorn auf gleiche Linie kamen; diese Tariferweiterung entspricht dem mit den Vereinigten Schweizerbahnen für den Verkehr mit Österreich-Ungarn abgeschlossenen Vertrag und hat für die Nordostbahn den Vortheil, die Erstellung gleichwerthiger Reexpeditionstarife ab Romanshorn und ab Buchs wesentlich zu erleichtern. — Für den Verkehr mit den badisch-schweizerischen Stationen Konstanz, Singen, Schaffhausen und Basel wurden Getreidetarife mit galizischen Stationen eingeführt; ferner fand eine Neuausgabe des direkten Gütertarifs zwischen Triest, Fiume etc. einer- und deutschen Stationen anderseits statt, in welchen auch unsere genannten vier Stationen Aufnahme fanden. — Das Schwanken der österreichischen Valuta, welches bisher die Fertigstellung der direkten Gütertarife mit Österreich-Ungarn erschwert und verzögert hat, dauerte fort; jedoch trat im Berichtsjahr an die Stelle successiven Sinkens des Guldenkurses ein Kursaufschlag, welcher die österreich-ungarischen Verwaltungen zu dem tarifarischen Vorbehalt veranlasste, ihre in die direkten Tarife eingerechneten und darin in Frankenwährung ausgesetzten Taxen entsprechend dem jeweiligen Kursstande der österreichischen Valuta auf 14-tägige Voranzeige hin zu ermässigen oder zu erhöhen. Obwohl hieraus eine für den Verkehr unerwünschte Unsicherheit sich ergibt, glaubten wir doch, gleich den andern ausserösterreichischen Verwaltungen, diesen Vorbehalt nicht ablehnen zu können, indem dadurch die im direkten Verkehr für die Schweizerbahnen einzuuhbenden Taxantheile nicht betroffen werden. Eine Schwierigkeit entstand jedoch hinsichtlich der Artikel Getreide, Mehl, Wein, Spiritus und Holz, bei denen dem Verkehr die Anwendung der direkten Tarife auch dann zugesichert ist, wenn sie auf gewissen Unterwegsstationen, u. A. in Romanshorn, Rorschach oder Buchs, eingelagert und reexpeditiert werden. Für bezügliche Transporte wurde verlangt, dass bei der Reexpedition diejenigen Resttaxen zur Erhebung kommen, welche sich ergeben, wenn für den Gesamttransport der zur Zeit der Reexpedition massgebende Guldenkurs zu Grunde gelegt wird; hiegegen sahen wir uns im Hinblick auf die schweizerische Eisenbahngesetzgebung und die Interessen des Verkehrs zu Gegenbemerkungen veranlasst, welchen wir indessen im Benehmen mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement keine weitere Folge gaben, um die Fortentwicklung der direkten Tarife mit Österreich-Ungarn nicht zu verzögern.

Die neuen Gütertarife Schweiz-Italien traten mit 1. August 1888 in Kraft, nachdem schon im März eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs für Lebensmittel vorausgegangen war.

Was den Transitverkehr anlangt, so steht die Ausgabe der längst geplanten, vollständigen Transittarife zwischen Österreich-Ungarn und der französischen Ostbahn noch immer in unbestimmter Aussicht und musste man sich mit Einführung vereinzelter Frachtsätze<sup>\*</sup> zur Befriedigung einiger besonders dringlicher Verkehrsanforderungen begnügen. Durch die bereits erwähnte Neuausgabe der Transittarife zwischen den ost- und westschweizerischen Grenzstationen waren wir bemüht, diese empfindliche Tariflücke thunlichst zu ergänzen und auch im Verkehr mit Mittel- und Südfrankreich die bisherige Stellung zu behaupten. — Stark bedroht durch die Routen über die westdeutschen Grenzpunkte ist in neuerer Zeit die bisher über die Schweiz gegangene Quote des Verkehrs zwischen Mitteldeutschland und Südfrankreich. Wir sind bestrebt, dieser Verkehrsableitung nach Möglichkeit zu begegnen. — Von Wichtigkeit ist, dass die neuen deutsch-italienischen Gütertarife, worüber seit Jahren mühsame Verhandlungen geschwebt hatten, endlich auf den 1. August 1888 in Kraft gesetzt werden konnten; der bezügliche Verkehr erfuhr hiervon eine bedeutende Förderung, und durch die gleichzeitige Einführung des neuen Tarifs für den schweizerisch-italienischen Güterverkehr trachtete man, nachtheilige Rückwirkungen auf den letztern Ver-

kehr fernzuhalten. Noch vorher, am 1. April 1888, war ein neuer Ausnahmetarif für den Lebensmittelverkehr aus Italien nach Deutschland, Belgien, den Niederlanden und England ins Leben getreten.

Im Personenverkehr ist als belangreichste Änderung der Abschluss eines neuen Vertrags mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Regelung der Konkurrenzverhältnisse zwischen den verschiedenen Linien der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anzuführen. Der neue Vertrag basirt wie der vorhergegangene auf der Erklärung des Verkehrs zwischen Rorschach und Winterthur, Romanshorn und Gossau, Effretikon und Wetzikon, Zürich und Ziegelbrücke beziehungsweise Glarus, loco und transit, als Gemeinschaftsverkehr in dem Sinne, dass über die beiden in diesen Verkehren konkurrierenden Bahnlinien je nur ein, für beide Linien gültiges Billet ausgegeben und die Einnahme aus diesen Billeten nach festen Quoten getheilt wird; dagegen unterscheidet er sich von dem früher wesentlich in der Bemessung dieser Quoten. Diese ist der inzwischen tatsächlich eingetretenen Änderung in den Benutzungsverhältnissen mehr angepasst worden; in Folge dessen wurde einerseits unser Anteil an dem Ertrag des Verkehrs zwischen Rorschach und Winterthur vermindert, dagegen der Verkehr in der Richtung nach Glarus und nach Weesen je selbstständig behandelt und uns nahezu der ganze Ertrag des erstern und von dem letztern eine, die bisherige um ein Geringes übersteigende Quote überlassen. Die Erträge aus dem relativ unbedeutenden Verkehre Romanshorn-Gossau und Effretikon-Wetzikon wurden annähernd in bisherigem Verhältnisse getheilt. Im Ganzen ergibt sich für unsere Verwaltung eine nicht unerheblich bessere Bezugsquote, und wenn diese auch nach unserer Berechnung nicht völlig das erreicht, was wir nach Massgabe der wirklichen Frequenz zu fordern berechtigt wären, so erschien uns die gebotene beziehungsweise erreichte Beordnung dieser Verhältnisse immer noch der Aufnahme eines im Personenverkehre stets mit Übelständen und Komplikationen verbundenen Konkurrenzbetriebs und -Verkehrs vorzuziehen.

Die übrigen Massnahmen im direkten schweizerischen Personenverkehr sind nicht von grosser Bedeutung; sie beschränken sich auf Neu-Erstellung, Umarbeitung und Ergänzung einzelner direkter Tarife (mit der Brünigbahn, Appenzellerbahn u. A. m.). Dagegen hat der Auslandsverkehr eine grössere Reihe umfangreicher Änderungen in den Tarifen mit sich gebracht, die zum Theil ihren Abschluss erst im Jahre 1889 fanden. Von diesen ist insbesondere die Umgestaltung des Personentarifs der schweizerischen Bahnen mit Österreich-Ungarn zu erwähnen, durch welche die bisher getrennten Billete via Arlberg und via Bayern in ein Billet zu beliebiger Benutzung über eine der beiden, beziehungsweise bei Retourbillettern über beide Routen vereinigt wurden. — Die Bemühungen, den Personenverkehr aus Frankreich und England nach dem Orient der neu eröffneten direkten Eisenbahnverbindung mit Konstantinopel und Saloniki via Arlberg zuzuwenden, führten noch nicht zu einem befriedigenden Resultate, werden aber fortgesetzt. — Unsere Hoffnung, anlässlich der Umrechnung des nach und nach sehr umfangreich gewordenen Tarifs für den deutsch-schweizerischen Rundreiseverkehr die zahlreichen und oft wenig benutzten Billete verschiedenster Art bedeutend reduzieren zu können, ging nicht in Erfüllung, da seitens der ausgebenden Verwaltungen das Fortbestehen dieser festen Billette der Ausgabe kombinirbarer Billete, welche erstere hätten ersetzen sollen und können, vorgezogen wurde.

Im internen Verkehre ist einer Massnahme hinsichtlich der Abonnementsbillette zu erwähnen. Bei den deutschen Bahnen bestehen nämlich sogenannte Arbeiter-Abonnementsbillette, welche für kürzere Zeit gelöst werden können, deren Benutzung aber theils nur Arbeitern im engern Sinn des Worts, theils nur in bestimmten Zügen gestattet ist. Sie bezwecken hauptsächlich, dem Arbeiter die ihm oft schwer fallende Zahlung einer grössern Summe für ein länger dauerndes Abonnement und das Risiko, dasselbe nicht bis zum Ablauf benutzen zu können, zu ersparen, sind aber, pro Fahrt gerechnet, zumeist erheblich theurer als unsere Jahresabonnements. Da die erwähnten Beschränkungen in der Benutzung sich nach unserer Ansicht mit hierseitigen Einrichtungen und Anschauungen nicht wohl

vertragen, glaubten wir denselben Zweck dadurch erreichen zu können, dass wir die Einrichtung trafen, wonach Jahresbeziehungsweise Halbjahres-Abonnements III. Klasse ohne Erhöhung der Taxen derselben in vierteljährlichen Raten bezogen werden können. Von dieser Einrichtung wird ein sehr ausgiebiger Gebrauch gemacht.

### III. Finanzverwaltung.

In unserm Geschäftsbericht für 1887 und namentlich in dem sich daran anschliessenden zweiten Spezialbericht haben wir Ihnen Mittheilung gemacht über die Veranlassung und den Verlauf der ausserordentlichen Generalversammlung vom 25. Februar 1888, ferner über den hierauf erfolgten Abbruch der Rückkaufsunterhandlungen und die Wiederaufnahme des Vertrages vom 24. November 1887 mit einem Konsortium von Bankinstituten behufs Vermehrung des Aktienkapitals der Nordostbahn. Schon beim ersten Abschluss dieses Vertrages war mit Rücksicht auf die Verwendung des durch denselben zu erwartenden Zuflusses von Kapital die Kündigung des 4% Anleihens von Fr. 7,100,000, datirt vom 1. Oktober 1860, auf den 31. Mai 1888 beschlossen worden. Durch die Sistirung des Vertrages wurde jedoch die Einzahlung auf die neuen Prioritätsaktien für diesen Termin unmöglich; die Rückzahlung des gekündigten Anleihens musste aber doch stattfinden, und es erschien zweckmässig, den Obligationeninhabern eine Konversion des Anleihens vorzuschlagen. Der Verwaltungsrath hat diese Umwandlung in der Weise beschlossen, dass das neue Anleihen wieder zu 4% verzinslich sein soll, zu 102 $\frac{1}{2}$  zu emittiren sei, sechs Jahre, d. h. bis 15. Juni 1894 unaufkündbar bleibe und bis 15. Dezember 1903 gänzlich getilgt sein müsse.

Zu diesen Bedingungen wurden 6,600 Stück = Fr. 3,300,000 für die Konversion angemeldet, und es blieben daher 7,600 Stück = Fr. 3,800,000 zur Rückzahlung. Die ersten 6,600 Stück sind bis zum 5. Januar 1889 gegen definitive Titel des neuen Anleihens ausgewechselt worden; die nicht konvertirten 7,600 Stück sind zurückbezahlt, bis auf 22 am 21. Mai 1889 noch ausstehende Obligationen.

Von den zurückbezahlten und konvertirten Titeln sind am Pfandbuch gelöscht worden:

den 12. Oktober 1888 . . . . .	7,000 Stück
" 4. April 1889 . . . . .	7,140 "
zusammen	14,140 Stück

und verbleiben daher noch zu löschen . . . . . 60 "

einschliesslich zwei gerichtlich aufgerufene Titel.

Das an Stelle des gekündigten getretene neue Anleihen, dessen Eintrag ins Pfandbuch vom Bundesrat am 8. Mai 1888 bewilligt und am 3. August 1888 vollzogen wurde, beträgt nun . . . . . Fr. 7,000,000 und es ergibt sich daher eine Verminderung der konsolidirten Anleihen um . . . . . " 100,000 Dagegen ist dem Conto „Eigene Werthpapiere“ für eingelöste 7,400 Stück 1860er Obligationen die gleiche Zahl von 7,400 Stück Titel vom 1. Juni 1888, No. 6,601—14,000, mit Coupons vom 15. Juni 1889 an einverlebt worden.

Der Emissionskurs von 102 $\frac{1}{2}$  ergibt auf den konvertirten Fr. 3,300,000 einen Agiogewinn von Fr. 82,500, welcher billigermassen dem Reinerträgniss vom Jahr 1888 zu gut kommt, das ja ohnehin noch mit einem Drittelp der Konversionskosten des Anleihens von 87 Millionen Franken = Fr. 210,000 belastet ist, ausser den Emissionskosten des obigen Anleihens von Fr. 13,340. 61 Cts., welche sich folgendermassen zusammensetzen: