Verhältniss zu andern Transportanstalten

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **37 (1889)**

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Seitens des schweizerischen Komite für Begründung einer *Splügenbahn,* welchem auch die Regierung des Kantons Zürich angehört, erging auf Anregung der letzteren an die Nordostbahn die Einladung, dem Komite ebenfalls beizutreten, wobei insbesondere die Wünschbarkeit betont wurde, die hervorragenden technischen Kräfte unserer Gesellschaft für die Splügenbahnstudien zu gewinnen. Mit Zustimmung des Verwaltungsrathes erwiederten wir diese Einladung in ablehnendem Sinne, mit folgendem Schreiben vom 14. September 1889:

„Ihr geehrtes Schreiben an unsern Verwaltungsrath vom 12. April d. J. betreffend die Splügenbahn ist seitens der her-
„wärtigen Gesellschaftsorgane einer eingehenden Prüfung unterstellt worden, wie die Wichtigkeit der Angelegenheit es bedingte.
„Auf Grund derselben hat unser Verwaltungsrath letzter Tage hierüber abschliessliche Berathung gepflogen, und aus dessen
„Auftrag sind wir nunmehr im Falle, Ihr Schreiben mit den nachstehenden Eröffnungen zu beantworten.

„Es wird hierorts nicht verkannt, dass das Unternehmen der Splügenbahn insbesondere für die östliche und nörd-
„liche Schweiz eine wesentliche Bedeutung hat, und da demzufolge die Bestrebungen für seine Verwirklichung auch in dem
„von der Nordostbahn bedienten Gebiete vielfachen Anklang finden, erachten wir es von vornherein als unsere Pflicht, diesen
„Bestrebungen nicht etwa störend entgegenzutreten. Vielmehr erklären wir uns bereit, falls dies von Ihrem Komite gewünscht
„wird, zur Abklärung der bezüglichen Verhältnisse beizutragen, soweit dies ohne Gefährdung der Interessen des eigenen
„Unternehmens möglich ist. Wir gewärtigen daher gern nähere Mittheilung der Wünsche, welche diesbezüglich bei Ihnen
„bestehen, und sichern schon jetzt deren thunlichst entgegenkommende Berücksichtigung zu.

„Dagegen sieht sich der Verwaltungsrath zu seinem Bedauern genöthigt, die Einladung zum Eintritt der Nordost-
„bahn ins schweizerische Splügenbahnkomite ablehnend beantworten zu müssen. In einem solchen Beitritt dürfte wohl all-
„gemein die Anerkennung erblickt werden, dass die Interessen der Nordostbahn durch Verwirklichung der Splügenbahn in
„bedeutendem Masse gefördert würden, und es wäre daher vorauszusehen, dass aus demselben finanzielle Anforderungen an
„die Nordostbahn von sehr grossem Belange sich ergeben, sobald das Unternehmen der Splügenbahn festere Gestalt ange-
„nommen haben und die Grundlage für Bemühungen zu seiner finanziellen Sicherung gewonnen sein wird. Der Eintritt ins
„Komite hätte also nach herwärtiger Auffassung eine finanzielle Tragweite, welcher sich die Nordostbahn nicht aussetzen kann,
„da in hohem Masse zweifelhaft ist, dass ihr aus der finanziellen Betheiligung an der Splügenbahn ein entsprechender Vor-
„theil erwachsen könnte. Die Gesellschaftsorgane der Nordostbahn erachten als geboten, das Moment der Unsicherheit bei
„Würdigung ihrer finanziellen Zukunft, welches hienach aus dem Eintritt ins Splügenkomite sich ergeben würde, von derselben
„fernzuhalten, namentlich im jetzigen Zeitpunkt, wo über die Einwirkung der sogenannten Moratoriumslinien auf ihre spätere
„Finanzlage noch in manchen Kreisen eine gewisse Beunruhigung erkennbar ist.“

Das Komite gelangte hierauf mit dem Ansuchen anher, den mit dem Bau der neuen Nordostbahnlinien betrauten Herrn Oberingenieur R. Moser zu ermächtigen, einem allfälligen Ersuchen um Revision der von der Adriatischen Bahngesellschaft dem Komite vorgelegten Baupläne für eine Splügenbahn Folge zu geben. Wir entsprachen diesem Wunsche, unter der Bedingung, dass Herr Moser nur mit der Oberleitung der bezüglichen Arbeiten betraut und für diese ein besonderes technisches Bureau bestellt werde, um zu verhüten, dass etwa die herwärtigen Bahnbauten durch die Herrn Moser erwachsende neue Aufgabe beeinträchtigt werden.

Das Komite für eine Sihlthalbahn, welches früher die Durchführung dieser Linie nach Zug beabsichtigt hatte und nach unserer letztjährigen Mittheilung bei den Bundesbehörden mit einem bezüglichen Konzessionsgesuch eingelangt war, im Wettbewerb mit dem diesseitigen für die Linie Thalweil- beziehungsweise Sihlbrücke-Zug, nahm von weiteren Schritten in dieser Hinsicht Umgang, nachdem der Bundesrath dem Begehren der Nordostbahn die Priorität zuerkannt und dabei eine Verbindung der Linie Thalweil-Zug mit der Sihlthalbahn im Sihlwald vorgesehen hatte. Es beschloss für die projektirte Bahn einen mehr den lokalen Bedürfnissen angepassten Bau und Betrieb, wobei eine Verbindung mit dem Bahnhof Zürich nur hinsichtlich des Güterverkehrs in Aussicht genommen wird. Über die vertragliche Gestaltung der daherigen Verhältnisse fand ein vorläufiger Meinungsaustausch statt.

Durch die im Berichtsjahr abgeschlossene Fusion der Jura-Bern-Luzernbahn mit den Westschweizerischen Bahnen zur Jura-Simplonbahn wurden darüber, ob nicht auch in der Central- und Ostschweiz eine ähnliche Zusammenlegung bestehender Bahnnetze angezeigt sei, Erörterungen wachgerufen, namentlich in den Kreisen der Aktionäre. Zufolge Motion eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes bildete speziell die Frage, ob nicht eine Fusion der Nordostbahn mit den Vereinigten Schweizerbahnen angebahnt werden sollte, den Gegenstand einer nähern Prüfung durch die Direktion. Diese Motion wurde zurückgezogen, nachdem die Direktion dem Verwaltungsrathe kundgegeben hatte, dass sie zur Zeit Schritte in der angedeuteten Richtung nicht als opportun erachte, immerhin jedoch das Gewicht der Gründe, welche zu Gunsten einer Fusion insbesondere mit den Vereinigten Schweizerbahnen sprechen, nicht verkenne und nicht ermangeln werde, den einschlägigen Verhältnissen ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, um je nach Umständen im geeigneten Zeitpunkt hierwegen Vorlage zu machen.

Die seit längerer Zeit geführten Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über eine bessere vertragliche Ordnung der Haftpflicht in und auf den gemeinschaftlich benützten Bahnhöfen und Bahnstrecken haben im Berichtsjahre endlich zu einer Einigung geführt, und zwar in dem Sinne, dass mit wenigen Ausnahmen die Folgen von Tödtungen und Verletzungen von Personen, sowie die Ersatzleistungen für Sachbeschädigungen zu Lasten der betreffenden Gemeinschaftsrechnungen fallen und sodann im gleichem Verhältnisse wie die Betriebs- und Unterhaltungskosten auf die beiden Gesellschaften vertheilt werden.

Der ebenfalls seit Jahren waltende Anstand mit dieser Gesellschaft über die gegenseitig zu leistenden Vergütungen für die gemeinschaftlich benützten Bahnstrecken Wallisellen-Zürich und Näfels-Glarus nebst anliegenden Stationen ist bei einem Schiedsgerichte anhängig gemacht worden, dessen Entscheid noch aussteht.

Im Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes für das Jahr 1888 wurde mitgetheilt, dass den Vereinigten Schweizerbahnen der Vertrag betreffend Mitbenutzung der Station Gossau auf Ende 1889 gekündet worden sei. Der genannten Gesellschaft wurde vorgeschlagen, der Kostenrepartition vom 1. Januar 1890 an das Verhältniss der ein- und ausgeführten Wagenachsen zu Grunde zu legen; dieselbe erklärte indessen, auf diesen Vorschlag nicht eintreten zu können, sondern an der bisherigen hälftigen Theilung festhalten zu müssen. Hierauf wollte man den Vereinigten Schweizerbahnen belieben, die streitige Frage dem betreffend die Kostenrepartition der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich bestellten Schiedsgerichte zu unterbreiten, in der Meinung, dass die übrigen Mitbenutzungsbedingungen unverändert zu belassen wären. Auch dieser Vorschlag wurde abgelehnt und war eine Neubeordnung des Verhältnisses zu Ende des Berichtsjahres noch nicht erzielt.

Mit der Zürichsee-Gotthard-Bahn wurde eine neue Vereinbarung über die von derselben zu übernehmende Quote der Baukapitalzinse und der Betriebs- und Unterhaltungskosten der von ihr mitbenutzten Station Pfäffikon (Schwyz) getroffen. An Stelle der durch den frühern Vertrag vorgesehenen fixen Summe tritt eine Betheiligung im Verhältnisse der von jener Gesellschaft ein- und ausgeführten Achsen zur Gesammtzahl der ein- und ausgeführten Achsen, wobei jedoch die in den Personenzügen der N. O. B. transitirenden Achsen nur einmal, also nicht beim Eingang und Ausgang zu zählen sind. Die neue Vereinbarung ist für die Zürichsee-Gotthardbahn erheblich günstiger und rückwirkend auf die Zeit vom 1. Januar 1886 ab, auf welchen Zeitpunkt der alte Vertrag von der genannten Gesellschaft gekündet worden war.

Die im vorjährigen Geschäftsberichte (S. 4) berührte Frage der Betheiligung der Nordostbahn an den Kosten der Nachtzüge für den Verkehr mit der Westschweiz vom 15. Oktober 1886 an ist bis jetzt nicht zum Austrage gelangt. Die Westschweizerischen Bahnen haben eine bezügliche Klage gegen die S. C. B., die N. O. B.

und die V. S. B. beim Bundesgerichte eingereicht; im Einverständnisse sämmtlicher Betheiligten wurde aber der Prozess für einmal sistirt, bis der von der S. C. B. und von der N. O. B. gegen den Bund angestrengte Prozess wegen Ersatz der durch die Nachtzüge vom 25. Juli bis 15. Oktober 1886 erwachsenen Kosten (siehe Seite 5) seine Erledigung gefunden haben wird.

Im Laufe des Berichtsjahres fanden zwischen den den Bahnhof Luzern benützenden Verwaltungen Verhandlungen über die Frage statt, in welcher Weise, entsprechend einem Postulat des Eisenbahndepartements, das Umsteigen der Reisenden und der Umlad der Gepäck- und Poststücke vom Brünigbahnhof zum Centralbahnhof Luzern erleichtert werden könne. Diese Angelegenheit ist noch nicht zum Abschluss gelangt.

Der schweizerische Eisenbahnverband hatte sich in Tarifangelegenheiten, ausser mit einer Reihe weniger belangreicher Geschäfte und Beschlüsse für spezielle Anlässe, wesentlich mit folgenden Angelegenheiten zu befassen:

Personenverkehr. Die Wahrnehmung, dass zwar jede schweizerische Verwaltung für sich eine eingehende Statistik des Personenverkehrs auf ihrem Netze erstellt, deren Resultate aber für Massnahmen des direkten Verkehrs nicht genügende Aufschlüsse geben, hat den Verband veranlasst, grundsätzlich die Aufstellung einer allgemeinen schweizerischen Personenverkehrsstatistik, vorläufig ein Jahr umfassend, zu beschliessen, in welcher der Verkehr nach Klassen und Gesammtdistanzen und die Betheiligung jeder Verwaltung an jeder Gesammtdistanz dargestellt werden soll. Die Ausführung erfordert sehr umfängliche Vorarbeiten, die indessen nicht mehr ins Berichtjahr fallen.

Einer Anregung des Vereins schweizerischer Geschäftsreisender, beziehungsweise des schweizerischen Handels- und Industrievereins Folge gebend, hat die Verbandskonferenz in mehreren Sitzungen darüber berathen, ob und in welcher Weise jenen Reisenden, welche während einer bestimmten Zeit eine grössere Zahl Kilometer auf schweizerischen Bahnen durchfahren, neben, beziehungsweise ausser den schon bestehenden Erleichterungen durch Retourabonnements und kombinirbare Billete eine weitere Begünstigung zugewendet werden wolle und könne. Die bestehenden Einrichtungen scheinen diesfalls nicht zu genügen, weil sie theils — wie die Abonnementsbillete — nur im internen Verkehre einer Verwaltung und nur für Fahrten auf einer und derselben Strecke gültig sind, theils — wie die kombinirbaren Billete — an bestimmte Benutzungsvorschriften gebunden sind, so dass der Geschäftsreisende, welcher unter Umständen mehr Kilometer durchfährt als ein Abonnent, keines Taxvortheils theilhaftig wird, welcher in angemessenem Verhältniss zu dem Mass seiner Bahnbenutzung stehen würde. Die Verbandskonferenz hat den Vorschlag, sogenannte Kilometerbillete einzuführen, nicht annehmen können, weil diese Einrichtung unkontrolirbar oder, wenn mit den nöthigen Kontrolmassnahmen ausgestattet, viel zu komplizirt ist, wie sie denn auch überall, wo sie auf grössern Bahnen versuchsweise eingeführt wurde, nach kurzer Zeit wieder aufgehoben werden musste. Dagegen glaubte die Konferenz, das französische System der sogenannten Abonnements auf Billete zur halben Taxe (Abgabe von gewöhnlichen halben Billeten auf Grund einer vorher zu lösenden Abonnementskarte zu fixem Preise) einer nähern Prüfung unterstellen und dessen Einführung auf den schweizerischen Bahnen studiren zu sollen. Die Schwierigkeit bei diesem System besteht lediglich in der Konstatirung der Betheiligung jeder einzelnen Verwaltung bei der Benutzung dieser Abonnements. Die Erledigung — im Sinne der versuchsweisen Einführung solcher Abonnements im direkten schweizerischen Verkehr — fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Die schweizerischen Bahnverwaltungen hatten seiner Zeit eine Anzahl Ausgabestellen für ihre internen kombinirbaren Billete in Deutschland errichtet und in Zürich eine Ausgabestelle der deutschen kombinirbaren Billete eröffnet, beides zum Zweck einer Verbindung der beiderseitigen Institutionen mittelst Ausgabe anschliessender Billete. Der Fortbestand dieser Einrichtungen wurde aber durch neue Bestimmungen für die deutschen Billete im Sinne einer

Beschränkung in der bisherigen Freiheit des Reisenden hinsichtlich des Verlassens und Wiederbetretens des Vereinsgebiets in Frage gestellt und liess sich nur durch den förmlichen Eintritt der schweizerischen Verwaltungen in den bezüglichen Verband des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem übrigens ausser den deutschen Bahnen noch sämmtliche österreichische, ungarische, sodann dänische, belgische, holländische und rumänische Bahnen angehören, vermeiden. Die schweizerischen Verwaltungen entschlossen sich denn auch, diesen Schritt zu thun, obschon derselbe für sie eine Vermehrung der Kosten und eine ganz ausserordentliche Ausdehnung des Abrechnungswesens und der Kontrole im Gefolge haben musste. Indessen wurde auch der Fortbestand dieser Einrichtung nach kaum einjähriger Existenz derselben wieder in Frage gestellt. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen beschloss nämlich, seine kombinirbaren Billete auch für gewöhnliche Hin- und Rückfahrten auszugeben. Die schweizerischen Bahnen konnten diesem Beschlusse nicht ohne Weiteres beitreten, weil dies bei dem grössern Rabatte, welchen sie den fraglichen Billeten gewähren, nothwendigerweise auf die internen Tarifverhältnisse eingewirkt haben würde; sie verlangten daher vom deutschen Verbande vorläufige Beschränkung des erwähnten Beschlusses auf das ausserschweizerische Gebiet, um den schweizerischen Verwaltungen wenigstens die nöthige Zeit zur allfälligen entsprechenden Beordnung ihrer eigenen gleichartigen Institution zu lassen. Da dies nicht bewilligt wurde, waren die schweizerischen Bahnen damit vor die Wahl gestellt, sich entweder dem fraglichen Beschlusse anzubequemen oder aus dem Verbande wieder auszuscheiden. Sie nahmen Anstand, letzteren Weg zu betreten und damit auch dem schweizerischen Publikum die Möglichkeit des bequemen Gebrauchs einer zweifellos sehr werthvollen und über einen grossen Theil des europäischen Kontinents reichenden Institution zu entziehen, und versuchten, durch eine Verständigung mit dem Verbande das Verbleiben in demselben zu ermöglichen. Dies ist auf dem Wege erzielt worden, dass der Rabatt für die Verbandsbillete demjenigen gleichgestellt wurde, welchen die Mehrzahl der schweizerischen Verwaltungen für gewöhnliche Hin- und Rückfahrtsbillete bewilligt. Die Erledigung fällt indessen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Es wurde ein neues Reglement aufgestellt über die Abgabe von Billeten im direkten schweizerischen Verkehr zu ermässigter Taxe an die Beamten der Eisenbahnverwaltungen und deren Familienangehörige.

Das schweizerische Eisenbahndepartement regte seiner Zeit eine Verständigung mit den deutschen Bahnen betreffend Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete über die Sonn- und Festtage an, da solche in den beiden Ländern in einigen Punkten differiren. Im Verfolge wurde dann Verfügung erlassen, dass die direkten Billete Ausland-Schweiz und vice versa hinsichtlich des schweizerischen Parcours dieselben Begünstigungen geniessen, welche für die internen Billete eingeräumt worden sind.

Die Konferenz hat ferner ein neues Reglement über die Miethe einzelner Coupés I. Klasse in Personenwagen erlassen, um die in solchen Fällen stets vorgekommenen weitläufigen Korrespondenzen über Bestellung und Durchlauf der Wagen abzukürzen.

Eine Reihe weiterer Personenverkehrsgeschäfte der Konferenz darf füglich hier übergangen werden; dagegen mögen noch die Verhandlungen Erwähnung finden, welche speziell von der Nordostbahn mit einzelnen Verwaltungen und fremden Verbänden über die Revision verschiedener Verhältnisse des Personenverkehrs gepflogen wurden. Neue Tarife wurden erstellt für den Verkehr mit der Schmalspurbahn Landquart-Davos, mit der Brünigbahn und mit der Bödelibahn via Alpnach, sodann für den Verkehr mit Elsass-Lothringen und für den Transitverkehr Österreich-Frankreich, Niederlande-Italien. Seit längerer Zeit schweben die Verhandlungen über Errichtung eines direkten Personenverkehrs von Paris und London nach Konstantinopel, fakultativ über die Arlbergroute und über die süddeutsche Route, ohne dass es bis jetzt möglich gewesen wäre, sie zu einem Ziele führen zu können. Eine grössere Zahl Änderungen in andern Tarifen kann hier unerwähnt bleiben.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir bereits über die eingehenden Untersuchungen berichtet, welche hinsichtlich des schweizerischen Tarifs für Viehtransporte angehoben worden sind und zur Überzeugung geführt haben, dass der Tarif an sich allen berechtigten Anforderungen entspricht. Dagegen war nicht in Abrede zu stellen, dass die bisherigen, noch aus früherer Zeit als der Tarif selbst stammenden reglementarischen Bestimmungen, durch vielfache Spezialverfügungen und Nachträge fast in allen Theilen modifizirt, einer Revision und Neuausgabe dringend bedürfen. Dieselbe hat denn auch die Konferenz und deren Kommissionen mehrfach beschäftigt und viele Verhandlungen mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement nöthig gemacht. Die endliche Erledigung des Gegenstands durch eine Neuausgabe des ganzen Tarifs (neues Reglement mit bisherigem Tarif) und einer einheitlichen, sehr eingehenden bezüglichen Instruktion für das Personal, durch welche alle seit Jahren ergangenen Verfügungen aufgehoben wurden, fällt indessen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Die allgemeinen Tarifvorschriften und die Waarenklassifikation für den Güterverkehr der schweizerischen Bahnen haben im Berichtsjahre einige Ergänzungen und Änderungen, wenn auch nicht von wesentlicher Bedeutung, erfahren. Zahlreicher sind die Modifikationen im entsprechenden deutschen Tarif; von der Übertragung derselben in den schweizerischen Tarif, die, soweit angängig, bisher stattfand, um die beiden Tarife behufs Erleichterung der Bildung direkter Tarife thunlichst gleich zu halten, wurde diesmal Umgang genommen. Es wird auch in der Folge auf deren regelmässige Berücksichtigung verzichtet werden müssen, weil einerseits die Änderungen für den schweizerischen Verkehr oft ganz bedeutungslos sind oder für spezielle Zwecke des deutschen Verkehrs eingeführt werden, für welche hierseits die Voraussetzungen fehlen, und anderseits die entsprechende Modifikation der schweizerischen Tarifvorschriften jeweilen weitschichtige Verhandlungen unter den Bahnen und mit den Bundesbehörden nöthig macht.

Im vorjährigen Geschäftsberichte ist bereits der Verhandlungen mit der Bundesbehörde über die Ermässigung der in den Taxen der Gütertarife enthaltenen Expeditionsgebühren erwähnt worden. Das Eisenbahndepartement hat das von der Nordostbahn in Anspruch genommene Recht zur unveränderten Beibehaltung ahrer sich durchweg innerhalb der konzessionsgemässen Schranken haltenden Gütertaxen nicht beanstandet; doch trat auch die Nordostbahn freiwillig der von den andern schweizerischen Verwaltungen zugestandenen Ermässigung der Expeditionsgebühren für Eilgut bei. Das Normalschema für den Gütertarif der Nordostbahn wurde demgemäss neu aufgestellt und für die Durchführung der Änderungen in den bestehenden schweizerischen Gütertarifen gesorgt; der Vollzug fällt indessen nicht mehr in das Berichtsjahr.

Vielfache Verhandlungen, sowohl in der schweizerischen Verbandskonferenz wie mit der Bundesbehörde, erforderte die im Berichtsjahr begonnene, aber noch nicht vollendete Neu-Ausgabe des Tarifs der Nebengebühren der schweizerischen Bahnen, d. h. der in den Konzessionen nicht vorgesehenen Gebühren für die den schweizerischen Bahnen konzessionsgemäss obliegenden Verrichtungen, deren Genehmigung dem Bundesrathe zusteht. Die Erledigung der langwierigen Angelegenheit steht in naher Aussicht, und wir werden derselben im folgenden Geschäftsberichte zu erwähnen haben.

Die Normalgewichtssätze der schweizerischen Bahnen für Holz sind in der Weise neu festgestellt und mittels eines Nachtrages zu den bisherigen Bestimmungen publizirt worden, dass aus der bisherigen einen Kategorie „Bauholz“ (Stamm- und Schnittholz) das Schnittholz ausgeschieden und für dasselbe etwas niedrigere, der Wirklichkeit möglichst nahe kommende Gewichtsansätze per Kubikmeter festgesetzt wurden.

Gemeinsame Massnahmen der schweizerischen Bahnen sind ferner noch die Erstellung eines Exporttarifs für Papier und eines Ausnahmetarifs für Cement, letzterer auf der Basis einer Taxe von 4 Cts. pro Tonne und Kilometer mit einer festen Expeditionsgebühr von Fr. 1. — pro Tonne. Diese beiden Tarife sind

durch entsprechende Tarifmassnahmen der deutschen Bahnen hervorgerufen worden; die Durchführung des letztgenannten zog sich indessen in das laufende Jahr hinein. Ferner wurde der Exporttarif für Holz (mit neuer Nomenklatur, aber nicht wesentlich geändert) neu ausgegeben.

Die kommerzielle Union hatte sich mit dem im letzten Jahresberichte erwähnten Begehren der Verwaltung der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn um Aufnahme in dieselbe nicht mehr zu befassen, weil genannte Verwaltung auf das Begehren, gegen die ihr von uns und der Centralbahn zugestandene Überlassung des Verkehrs zwischen Aarau und Luzern an die Route über die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn, verzichtete. Von den übrigen Verhandlungen in der Union sind eine Vereinbarung über den Auskauf der an der Gotthardroute betheiligten Unionsstrecken im Verkehre Triest-Fiume-Schweiz, sowie eine Schlussnahme über die Zulässigkeit der Instradirung von Gütern aus Deutschland via Lindau-Romanshorn-Trajekt nach der St. Gallerlinie und über die damit zusammenhängende Taxvertheilung zu erwähnen.

Von den Massnahmen, welche die Nordostbahn hinsichtlich des Güterverkehrs zu treffen in der Lage war, erwähnen wir zunächst, dass im internen Verkehr dem Ausnahmetarif für rohe Steine etc. eine neue Serie für bearbeitete Steine beigefügt wurde. Die Veranlassung hiezu haben erneuerte Gesuche von Steinbruchbesitzern, sowie der Umstand gegeben, dass andere schweizerische Bahnen Spezialtaxen für diesen Artikel bereits eingeführt hatten und die Nordostbahn in Folge dessen für denselben höhere Taxen nach dem allgemeinen Tarif erhob, während sie sonst für alle Rohartikel und Halbfabrikate billiger ist als jene Bahnen. Der neue Tarif ist, wie der fortbestehende für rohe Steine, ein Staffeltarif mit fallender Scala. Die Durchführung der Änderung im direkten schweizerischen Verkehre konnte im Berichtsjahre nicht mehr erfolgen.

Der Reexpeditionstarif für Getreide ab Romanshorn ist neu erschienen, berechnet auf der Basis der neuen Taxen des direkten Tarifs; derselbe ordnet übrigens auch die Taxen nach denjenigen Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, nach welchen im direkten Verkehre nicht über Romanshorn instradirt werden kann, letzteres immerhin unter Wahrung der Priorität der direkten Route. — Die Erfahrungen der letzten Jahre hinsichtlich des Verhältnisses der Ansätze im Tarif des Lagerhauses Romanshorn zu den Selbstkosten veranlasste uns zu einer Neuausgabe desselben, unter Erhöhung einzelner Sätze. — Der Spritkeller beim Lagerhause in Romanshorn wurde der eidgenössischen Alkoholverwaltung zur Benützung gegen entsprechende Entschädigung überlassen, nachdem in Folge des Alkoholgesetzes der Privatverkehr in diesem Artikel auf ein Minimum herabgegangen war. Die Verwaltung des eidgenössischen Depot ist unserer Lagerhausverwaltung übergeben; die Beziehungen zu der Alkoholverwaltung sind durch einen Vertrag geregelt.

Die Änderungen in den entsprechenden ausländischen Tarifen erheischten eine Revision der von denselben abhängigen Reexpeditionstarife ab den östlichen Grenzstationen für Güter aller Art, sowie für Holz und eine Umarbeitung des Steinkohlentarifs über die französisch-schweizerischen Grenzstationen.

Im direkten Güterverkehr mit Deutschland ist die Umarbeitung und Neuausgabe des umfangreichen Theils I Abtheilung B der deutsch-schweizerischen Eisenbahnverbände, enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation, in Folge der vorangegangenen zahlreichen Änderungen und Ergänzungen derselben, nöthig geworden. — Eine bedeutende Arbeit erforderte die Neuaufstellung des Tarifs für den direkten Güterverkehr mit der bayerischen Staatsbahn, die im Berichtsjahre vollendet worden ist. — Auch für den südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehr wurden vielfache Tarifmassnahmen von geringerm Belange nöthig. — Für den Verkehr mit Österreich-Ungarn sind die Getreidetarife neuerdings umgerechnet worden, desgleichen die Ausnahmetarife für Wein und Holz, welch' letztere indessen im Berichts-

jahre nicht mehr zur Einführung gelangten. Für den Getreideverkehr von der untern Donau her wurde in der abgelaufenen Campagne der Wasserweg bis Passau und Regensburg in bedeutendem Masse benutzt; die für diesen Verkehr früher bestandenen kombinirten Schiffs- und Bahntarife mit den westlichen schweizerischen Bahnen wurden vom Handelsstande sehr vermisst und desshalb Verhandlungen behufs deren Wiederherstellung gepflogen, die in Folge Entgegenkommens der betheiligten Verwaltungen demnächst zur Erneuerung derselben führen dürften. — Auch der direkte Gütertarif für den Verkehr mit Belgien und einigen wichtigen holländischen Stationen erwies sich als revisionsbedürftig und wurde im Berichtsjahre neu erstellt. — Die sehr weitschichtigen Arbeiten für Neuerstellung der österreichisch-französischen Gütertarife wurden wesentlich gefördert; doch gelangten die neuen Tarife erst in der ersten Hälfte des Jahres 1890 zur Fertigstellung. Im übrigen Transitgüterverkehre beschränkte sich die tarifarische Thätigkeit auf eine Reihe von Spezialmassnahmen von Fall zu Fall und auf die Ausgabe einzelner Nachträge zu bestehenden Tarifen, wie solche vom jeweils eintretenden Bedürfnisse erheischt wurden; doch wird auch in diesem Gebiete demnächst die Neubeordnung einiger, den seither geänderten Tarifverhältnissen der einzelnen Ländergebiete und Konkurrenzrouten nicht mehr ganz entsprechender Tarife in Aussicht zu nehmen sein.

Von Betriebsfragen, die der schweizerische Eisenbahnverband im Berichtsjahre behandelte, sind zu erwähnen:

1. Kontinuirliche Bremsen. Über die Zulässigkeit verschiedener Luftdruckbremssysteme im gleichen Zug fand ein gegenseitiger Austausch der gemachten Erfahrungen unter den einzelnen Verwaltungen statt. Es wurde hiebei konstatirt, dass die Ein- und Zweikammer-Bremsen bei sorgfältiger Behandlung auf den Nordostbahnlinien und auf ähnlich situirten Thalbahnen ohne Schwierigkeit im gleichen Zug mit einander verwendet werden können, dass dagegen für Gebirgsbahnen eine einheitliche Zugsbremse als geboten erscheint. Man wird daher dazu kommen, wenigstens für durchgehende Züge die Einheit der Bremsen vorzuschreiben. Die Frage, welches Bremssystem hiefür zu wählen sei, ist indess noch nicht entschieden. — Auf der Nordostbahn wurde mit der Ausrüstung von Personenzugs-Lokomotiven und Personenwagen fortgefahren, und es waren zu Ende des Berichtsjahres 43 Lokomotiven, 74 Personenwagen und 15 Gepäck- und Güterwagen mit den Apparaten für kontinuirliche Luftdruck-Bremsen, 34 Personenwagen und 50 Gepäck- und Güterwagen mit entsprechenden Luftleitungen versehen.

2. Der Bundesrath hat den von einzelnen Verwaltungen fortgesetzten Studien über Luftheizungsapparate und deren Verbesserung ein rasches Ende bereitet, indem er durch Dekret vom 1. Juli 1889 einfach die hergebrachten Heizungssysteme als mangelhaft und die gegen das System der Dampfheizung vorgebrachten Einwendungen als unbegründet erklärte und die Verwaltungen aufforderte, innert fünf Jahren die vorhandenen Wagenheizungen successiv durch Dampfheizungseinrichtungen zu ersetzen. Auf der Nordostbahn waren zu Ende 1889 61 Lokomotiven, 6 Personen- und 16 Gepäck- und Güterwagen für die Dampfheizung eingerichtet, bezw. mit Dampfleitungen versehen.

3. Beleuchtung der Eisenbahnwagen. Da verschiedene Gesellschaften die Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Eisenbahnwagen in grösserem Massstabe in Aussicht genommen haben, fand es der Verband für angezeigt, im Interesse einheitlicher Durchführung hiefür schon jetzt Normalien aufzustellen. Bei der Nordostbahn liegen keine weitern Erfahrungen vor, da wegen Schwierigkeiten im Laden der Accumulatoren die Versuche sistirt werden mussten. Es wird nun eine eigene Ladestation im Bahnhof Zürich errichtet und werden alsdann die Versuche fortgesetzt werden.

4. Der schweizerische Eisenbahnverband hat es im Hinblick auf die grossen Anforderungen, welche an einen Beamten des Bahnbetriebes gestellt werden müssen, für nothwendig gehalten, dass der Aspirant den Ausweis über

seine Befähigung durch eine Prüfung leiste, und es hat derselbe einen Entwurf zu Allgemeinen Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst ausgearbeitet. Die Angelegenheit ist noch anhängig.

5. Veranlasst durch ein von der ständeräthlichen Geschäftsprüfungskommission im Jahr 1888 gestelltes Postulat glaubte das Eisenbahndepartement, die Gesellschaften zur Erstellung eines allgemeinen schweizerischen Plakatfahrtenplanes anhalten zu sollen. Das Departement arbeitete selber ein diesfälliges Projekt aus und legte es den Verwaltungen zur Vernehmlassung vor. Da dieses Plakat hinsichtlich seiner Dimensionen das gewohnte Mass überschreitet, es ihm an Übersichtlichkeit gebricht und das einheimische Publikum sich darin nicht leicht orientiren kann, so befürworteten die Verwaltungen einen Fahrplan, welcher sich auf die Darstellung der hauptsächlichsten schweizerischen Reiserouten beschränkte. Allein das Eisenbahndepartement nahm auf diese Einwendungen keine Rücksicht, sondern erledigte die Angelegenheit einfach in der Weise, dass es folgenden Bundesrathsbeschluss veranlasste:

a) Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Entwurf eines allgemeinen Plakatfahrtenplanes ist genehmigt; die Anordnung desselben ist so zu gestalten, dass, übrigens ohne Abbruch am Inhalt, die von den Eisenbahngesellschaften bezeichneten Reiserouten soweit als möglich im Zusammenhang zur Darstellung kommen.

b) Das Departement ist eingeladen, dafür zu sorgen, dass dieser allgemeine Plakatfahrplan jeweilen auf Beginn der ordentlichen Fahrplanperiode, erstmals auf den 1. Juni 1890, in der erforderlichen Anzahl von Exemplaren zur Verfügung steht und den Eisenbahnverwaltungen abgegeben werden kann, welche im Verhältnisse des Bedarfs die Erstellungskosten zu vergüten haben.

c) Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, den allgemeinen Plakatfahrtenplan in den Wartsälen und in den Vorräumen der Bahnhöfe und Stationen an geeigneten, dem Publikum leicht zugänglichen Stellen anschlagen zu lassen. Jeder einzelnen Verwaltung ist unbenommen, neben dem allgemeinen auch den Sonderfahrplan der eigenen Gesellschaft auszuhängen. Dagegen tritt das allgemeine Plakat an die Stelle der Fahrplanpublikationen aller übrigen Bahnen, deren Züge im erstern angegeben sind.

d) Zur Affichirung in ausländischen Bahnhöfen und Stationen dürfen von den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen nur die allgemeinen Plakatfahrpläne abgegeben werden.

Wir sind nach wie vor der Ansicht, dass das aufgestellte Plakat unzweckmässig ist, und es erscheint uns zum Mindesten zweifelhaft, ob der Bundesrath bei Erlass dieses Beschlusses allseitig innerhalb der Grenzen seiner Kompetenz geblieben ist.

6) Vom Verband wurde ein neues, für alle schweizerischen Bahnen verbindliches Schema für die graphische Darstellung des Fahrtenplanes zum Dienstgebrauch aufgestellt, welches die Genehmigung des Eisenbahndepartements erhielt. Die Einführung desselben bei der Nordostbahn ist erst auf 1. Oktober 1890 möglich.

7) Der schweizerische Wagenverband hatte auf Grund eines von einer bezüglichen Spezialkommission erstatteten Berichtes konstatirt, dass der Verband zu wenig Güterwagen besitze, und beschlossen, die einzelnen Verwaltungen einzuladen, vorläufig für das Jahr 1890 die sechs grössern je 30, die kleinen zusammen 20, Total 200 Stück, anzuschaffen, mit dem Vorbehalt weiterer Zutheilung pro 1891/92 je nach dem Resultat der noch zu machenden Erhebungen über das Mass der Beanspruchung des gemeinsamen Wagenparkes durch die einzelnen Gesellschaften.

Überdies beschloss der Wagenverband, von einer ihm von einer auswärtigen Gesellschaft gemachten Offerte Gebrauch zu machen und von derselben vorläufig bis gegen Ende des Jahres 1890 220 gedeckte Güterwagen von je 10 Tonnen Tragkraft in Miethe zu nehmen.

8) Anschliessend an die Inkraftsetzung der internationalen Bestimmungen über die technische Einheit beschloss der schweiz Eisenbahnverband die Aufstellung von neuen Vorschriften über die Konstruktion, Beschaffenheit und Behandlung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen für den Übergang im direkten schweizerischen Verkehr. Für die Vergütungen der Wagenbeschädigungen in diesem Verkehr wurde der neue deutsche Tarif angenommen.

9) Die im Vorjahre begonnene Arbeit einer Revision des Allgemeinen Dienstreglements für die Lokomotivführer und Heizer der schweiz. Normalbahnen wurde zu Ende geführt. Das vom Eisenbahndepartement genehmigte Reglement ist am 1. Mai 1890 in Kraft getreten.

10) Betreffend die Anlage elektrischer Starkstromleitungen längs einer Eisenbahn oder quer unter derselben hat das Eisenbahndepartement im Sinne von Art. 8 des von den eidgenössischen Räthen unterm 24/26. Juni 1889 beschlossenen Bundesgesetzes betreffend die Erstellung von Telegraphen- und Telephonlinien, im Benehmen mit der schweiz. Telegraphendirektion, behufs Sicherung der Bahnen und ihres Betriebes, sowie der Telegraphenleitungen längs derselben eine Reihe von Regeln entworfen und sie den Bahnverwaltungen zur Bekanntgabe allfälliger Bemerkungen mitgetheilt, von welcher Einladung Gebrauch gemacht wurde. Diese von den Bahnverwaltungen amendirten Regeln werden erst nach Inkrafttreten des erwähnten Bundesgesetzes erlassen.

III. Finanzverwaltung.

Obschon im letztjährigen Geschäftsberichte von der Kündung des letzten der älteren Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 1. Juni 1862 auf 28. Februar 1889 bereits Mittheilung gemacht wurde, finden wir hierüber doch noch einige ergänzende Mittheilungen angezeigt.

An Stelle des gekündeten Anleihens trat ein neues Anleihen zu 4 % vom 1. März 1889, dessen Eintrag in's Pfandbuch vom Bundesrathe am 22. Februar 1889 bewilligt und am 5. September vollzogen wurde. Den Inhabern von Obligationen des gekündeten Anleihens wurde deren Konversion in solche des neuen Anleihens zum Kurs von 103 % anerboten, in der Meinung, dass die Verrechnung des Agio von 3 % durch Ausgleichung der 4 % Zinse für 9 Monate, vom 1. März bis 30. November 1889 stattfinde. Die neuen Titel sind vom 1. Dezember 1889 an halbjährlich je auf 1. Juni und 1. Dezember zu verzinsen und bis 1. Juni 1897 unaufkündbar. Von diesem Termine an steht der Nordostbahn das Recht zu, das neue Anleihen auf halbjährige Kündung hin ganz oder theilweise zurückzuzahlen, und bis längstens 1. Dezember 1903 muss dasselbe gänzlich getilgt sein.

Von dem gekündeten Anleihen wurden zur Konversion angemeldet und abgestempelt:

	2000 Obligationen à Fr. 1000	= Fr.	2,000,000. — Cts.
	In baar wurden zurückbezahlt:		
	2999 Obligationen à Fr. 1000	= „	2,999,000. — „
	während zur Zeit noch aussteht:		
	1 Obligation à	„	1000. — „
Total	5000 Obligationen à Fr. 1000 nom.	= Fr.	5,000,000. — Cts.

Die Auswechslung der 2000 zur Konversion angemeldeten Obligationen à Fr. 1000 gegen solche des neuen Anleihens fand bis 10. Januar 1890 statt durch Aushingabe von 4000 Stück neuen Obligationen à Fr. 500 No. 1—4000, während an Stelle der nicht konvertirten 3000 Obligationen à Fr. 1000 der gleiche Nominalwerth, be-