

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 39 (1891)  
  
**Artikel:** Neununddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1891  
**Autor:** Escher, E.  
**Kapitel:** 2: Verhältniss zu andern Transportanstalten  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730470>

### **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:** 08.01.2026

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

Die Willfähigkeit der Kantonalbehörden, Begehren um Vermehrung der Personenzüge zu unterstützen, ohne Rücksicht darauf, ob die auf den betreffenden Linien schon bestehenden Züge eine auch nur zur Deckung der Selbstkosten ausreichende Frequenz aufweisen, und die Geneigtheit der Bundesbehörden, derart unterstützten Begehren zu entsprechen, machte sich gegenüber unserer Unternehmung auch im Berichtsjahr geltend und führte zu einer abermaligen bedeutenden Erhöhung der Ausgaben für Fahrleistungen. Nach Berathung unseres Verwaltungsrathes sahen wir, nachdem unsere Vorstellungen beim Bundesrath keinen Anklang gefunden hatten, von weiteren Schritten hierwegen ab. Zur Orientirung über die finanzielle Tragweite, welche die daherigen, stets wachsenden Anforderungen für die Gesellschaft haben, fügen wir bei, dass die Zahl der auf der Nordostbahn (einschliesslich Zürich Zug-Luzern und Bötzberrgbahn) zur Personenbeförderung ausgeführten Zugskilometer in den letzten fünf Jahren folgende war:

1887	.	.	.	.	.	.	.	.	3,154,247
1888	.	.	.	.	.	.	.	.	3,258,495
1889	.	.	.	.	.	.	.	.	3,332,802
1890	.	.	.	.	.	.	.	.	3,464,833
1891	.	.	.	.	.	.	.	.	3,669,769

Das Jahr 1891 zeigt also gegenüber 1887 eine Vermehrung um 515,522 Zugskilometer oder 16 Prozent. Da der Zugskilometer im Jahr 1891 durchschnittlich Fr. 2. 75 Cts. kostete, entspricht dies einer Mehrleistung gegenüber 1887 von Fr. 1,417,685. Dagegen hat sich der Ertrag des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs genannter Linien, welcher im Jahr 1887 sich auf Fr. 7,889,704 belief, im Jahr 1891 erhöht auf Fr. 9,151,257 und ist sonach nur gestiegen um Fr. 1,261,553. Das Schlussresultat ist also, dass die Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr durch die Mehrleistungen für dessen Beförderung völlig konsumirt wurden.

Über diejenigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, wird, wie bisher üblich, das Nöthige im zweiten Abschnitt berichtet werden.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien und die Bauten am alten Netz, einschliesslich der bezüglichen Auseinandersetzungen mit Behörden und Privaten, werden die erforderlichen Mittheilungen im fünften Abschnitt erfolgen.

## II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Die im letztjährigen Bericht erwähnten Verhandlungen mit der Sihlthalbahngesellschaft betreffend den Anschluss ihrer Linie an die linksufrige Zürichseebahn und die Güterüberfuhr von und nach dem Bahnhof Zürich wurden im Berichtsjahr nicht weiter gefördert. Am 26. Januar 1891 übermittelten wir deren Delegirten auf Wunsch einen bezüglichen Vertragsentwurf, auf den jedoch erst am 7. März 1892 eine Rückäusserung erfolgte. Über den Verlauf der Angelegenheit wird nächstes Jahr berichtet werden.

Von der Gotthardbahn wurden Unterhandlungen mit uns darüber eröffnet, ob die Nordostbahn bereit wäre, den Betrieb der Linie Zug-Goldau zu übernehmen, und zwar, wie sich aus der hierüber abgehaltenen orientirenden Besprechung ergab, in der Meinung, dass unsere bezüglichen Leistungen sich auf Überführung der Bahnzüge

zwischen Zug und Goldau zu beschränken hätten und der Betrieb im Übrigen der Gotthardbahn verbleiben würde. Wir erklärten uns hiezu gegen angemessene Entschädigung bereit, fügten aber zufolge gegentheiliger Andeutungen der Gotthardbahn bei, dass selbstverständlich dadurch die rechtlichen Verhältnisse der Linie Zug-Goldau zu den Bahnhöfen Zug und Goldau nicht verändert werden sollen; es werde also Sache der Gotthardbahn als Eigenthümerin der Linie bleiben, in ihrer Station Goldau die dafür nöthigen Einrichtungen zu treffen und zu unterhalten, und ferner werde sie sich an den Kosten unserer Station Zug für deren Mitbenutzung durch die Linie Goldau-Zug zu betheiligen haben. Die Gotthardbahn ersuchte hierauf mit Schreiben vom 30. Oktober 1891 das Eisenbahndepartement um Intervention in dem Sinn, dass der Bundesrath auf Grund von Art. 30 des Eisenbahngesetzes die Nordostbahn zur Übernahme des Betriebs, beziehungsweise der Zugsüberführung auf der Strecke Zug-Goldau verpflichte und die Regelung der hiemit zusammenhängenden finanziellen Verhältnisse dem Bundesgerichte zuweise. Gegen eine derartige Behandlung der Angelegenheit erhoben wir Einsprache, weil aus dem angerufenen Art. 30 ein Recht für den Bundesrath, der Nordostbahn die von der Gotthardbahn gewünschte Betriebsleistung zwangsweise zu überbinden, nicht bestehe, auch keine öffentlichen Interessen, sondern lediglich Betriebsverhältnisse der beiden Gesellschaften in Frage kommen und die Regelung der einschlägigen Finanzfragen (abgesehen von den Mitbenutzungsbedingungen des künftigen Gemeinschaftsbahnhofes Zug) Sache freier Verständigung, nicht aber des Bundesgerichtes sei. Die Ordnung dieser Angelegenheit, die von der Gotthardbahn einerseits mit der Frage, ob die Aargauische Südbahn ihren künftigen Anschluss an die Gotthardbahn in Goldau (statt in Immensee) zu nehmen habe, anderseits mit der Bahnhofumgestaltung Zug verknüpft wurde, dürfte noch einige Zeit beanspruchen.

Unser Streben, mit der Schweizerischen Südostbahn von vornherein eine für beide Theile billige Regelung der Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr herbeizuführen, war erfolglos. Wir schlugen ihr vor, diesen Verkehr, vorbehaltlich des internen Güterverkehrs jeder Gesellschaft, nach dem Principe der kürzesten Route auszuscheiden, in der Meinung, dass hiebei die, bekanntlich zu einem grossen Theil in Steigungen von 5 0/0 liegenden Strecken der Südostbahn nicht mit den effektiven Kilometerdistanzen, sondern mit den von ihr selbst für die Tarifbildung aufgestellten längern Distanzen in Rechnung zu stellen seien. Die Südostbahn zeigte sich zu einer Einigung auf dieser Grundlage bereit, liess sich dann aber durch andere schweizerische Bahnen, welche durch die Forderung der Einrechnung der effektiven Südostbahndistanzen Vortheile zu erzielen dachten, zum Abgehen von ihren anfänglichen Zugeständnissen bestimmen. Da wir eine derartige, durchaus irrationelle Grundlage für die Verständigung nicht annehmen konnten, suchte die Südostbahn nach Schluss des Berichtsjahres die Intervention des Eisenbahndepartements nach. Dasselbe liess denn auch seine vermittelnde Einwirkung eintreten. Wir werden hierüber nächstes Jahr weiter berichten.

Im letzten Geschäftsbericht wurde erwähnt, dass über die Stellung, welche der an Stelle der Jura-Bernbahn und Suisse Occidentale getretenen Jura-Simplonbahn in der kommerziellen Union zukomme, von der Unionskonferenz Beschluss erst zu fassen sei. Ein Austausch der Ansichten hierüber hat seither stattgefunden, ohne aber bis jetzt zu bestimmten Ergebnissen geführt zu haben. An unserm Orte haben wir dabei die Geneigtheit ausgesprochen, zur Aufnahme der Jura-Simplonbahn in die Union Hand zu bieten, unter der Bedingung, dass die geeigneten Abreden getroffen werden, um einer Verschlechterung der Rechtsstellung der andern Unionsverwaltungen vorzubeugen, und dass zugleich die beim vorliegenden Anlass anzuwendenden Grundsätze als allgemein massgebend für den Fall weiterer Fusionen unter den Unionsverwaltungen anerkannt werden. Die Angelegenheit komplizirte sich durch die Eröffnung der Südostbahn und die über deren Verkehrsregelung gepflogenen, vorstehend bereits berührten Verhandlungen, indem die Jura-Simplonbahn hiebei gewisse Verkehre, welche nach unserer Auffassung auch künftig der Linie Zürich-Aarau-Olten zu verbleiben haben, für die Linie Bern-Luzern beanspruchte und zu diesem Ende

letztere Linie, welche seit 1879 bis jetzt der Union fremd geblieben war, nun zur Aufnahme in das Unionsnetz anmeldete. Hiedurch wurde die doppelte Frage wach gerufen, inwieweit die einzelnen Unionsverwaltungen berechtigt und verpflichtet seien, ihr ganzes jeweiliges Netz den Prinzipien der kommerziellen Union zu unterstellen, und wie die Distanzberechnung für die Güterverkehrsausscheidung unter den Unionsverwaltungen hinsichtlich der Dritten angehörenden Linien, sowie hinsichtlich der Linien mit ausnahmsweisen Betriebsverhältnissen, wie sie bei der Südostbahn sich finden, geordnet werden solle. Ob hierüber eine billige, allseits annehmbare Einigung sich erzielen lässt, ist noch ungewiss. Vielleicht werden sich aber die Unionsverwaltungen dazu doch durch den Gedanken bestimmen lassen, dass, wenn die Union noch auf längern Fortbestand soll hoffen können und nicht ihre Auflösung spätestens auf Ende 1895 in sichere Aussicht genommen werden will, Verhältnisse, wie wir sie angedeutet haben, rationell geordnet werden müssen.

Inzwischen haben die Verhandlungen mit der Südostbahn betreffend Erweiterung der Station Pfäffikon (Schwyz) und deren Mitbenutzung zu einem Vertragsabschluss geführt, wonach sich dieselbe verpflichtete, das für die Stationserweiterung erforderliche Land auf ihre Kosten zu erwerben, zu planiren und der Nordostbahn unentgeltlich zu bleibendem Eigenthum abzutreten. Letztere ihrerseits übernahm die Erstellung des Oberbaues auf ihre Kosten und räumte der Südostbahn das Recht der Mitbenutzung ein gegen einen Beitrag an die 5 0/0ige Verzinsung des gesammten Anlagekapitals und die Betriebs- und Unterhaltungskosten, welcher im Verhältniss der von der Südostbahn in Pfäffikon ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zu allen daselbst ein- und auslaufenden Lokomotiv- und Wagenachsen zu berechnen ist, wobei der Nordostbahn immerhin mindestens ein Viertel der Gesamtkosten zu vergüten ist, auch wenn die Achsenzahl der Südostbahn diesen Theil nicht erreichen sollte. — Anlässlich hat sich auch die Wünschbarkeit der Revision des Gemeinschaftsvertrages betreffend den Bahnhof Wädensweil herausgestellt, welcher mit demjenigen betreffend Pfäffikon in thunlichste Übereinstimmung gebracht wurde. Der erstere (Pfäffikon) trat am 1. August, der letztere (Wädensweil) am 1. Dezember 1891 in Kraft, und beide sind für sechs Jahre fest abgeschlossen.

Im Geschäftsbericht 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. Unser Geschäftsbericht für das Jahr 1889 gab Aufschluss über das negative Resultat unserer Verhandlungen betreffs Neuordnung dieser Verhältnisse. Seither haben abermals Verhandlungen stattgefunden, ohne von einem bessern Resultate begleitet zu sein. Nachdem wir zur Überzeugung gelangt waren, dass eine für uns annehmbare Lösung der Frage auf dem Wege der gegenseitigen Verständigung nicht zu erzielen sei, und Seitens der Vereinigten Schweizerbahnen sogar die Gemeinschaft Gossau selbst in Frage gestellt werden wollte, mussten wir zunächst den Entscheid des Bundesrathes darüber anrufen, ob nicht die Vereinigten Schweizerbahnen an Hand von Art. 30 des Eisenbahngesetzes gehalten seien, uns nach wie vor die Mitbenutzung der Station Gossau zu gestatten und die Besorgung des Betriebsdienstes, sowie die Unterhaltung der gemeinschaftlichen Anlagen zu übernehmen. Unserm bezüglichen Ansuchen entsprechend, beschloss der Bundesrath am 27. Oktober 1891: „Es ist dem Begehren der Nordostbahn stattzugeben und demgemäss die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen verhalten, der erstern die Mitbenutzung der Station Gossau unverändert in bisheriger Weise zu gestatten und ebenso den Betriebsdienst und die Unterhaltung der Anlagen zu übernehmen, Alles unter Vorbehalt der Festsetzung der zu bezahlenden Entschädigung durch den zuständigen Richter.“ Wir hatten gehofft, dass die Vereinigten Schweizerbahnen nach diesem prinzipiellen, ihnen in allen Theilen ungünstigen Entscheid des Bundesrathes nun eher geneigt sein werde, auf annehmbarer Grundlage eine Verständigung über die Entschädigungsfrage herbeizuführen; leider war dies nicht der Fall und sahen wir uns genöthigt, die Angelegenheit beim Bundesgericht anhängig zu machen.

Im Juni 1889 hat die Tössthalbahn den Vertrag betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur auf den 1. Januar 1890 gekündigt und diesen Schritt damit motivirt, dass ihr Kostenantheil an dem gemeinschaftlichen Betriebe des genannten Bahnhofes im Verhältniss ihres stabil gebliebenen Verkehrs zu gross sei, und sie hat insbesondere die Vertragsbestimmung, wonach sie nicht nur nach Achsen, sondern auch nach Zügen beitragspflichtig war, als zu hart empfunden. Wir haben uns bereit erklärt, zu neuen Vertragsverhandlungen Hand zu bieten, wobei wir von der Voraussetzung ausgingen, dass der neue Vertrag nicht erheblich ungünstiger für uns ausfallen solle. Die bezüglichen Verhandlungen haben zwar erst im laufenden Jahr zu einem Resultate geführt; wir wollen aber — um in unserem nächsten Berichte nicht wieder darauf zurückkommen zu müssen — gleich hier bemerken, dass in dem neuen Übereinkommen, wie bei andern Gemeinschaftsverträgen, das reine Achsenprinzip zur Anwendung gebracht und die Angelegenheit fest bis 1. Januar 1896 geordnet worden ist.

Zu dem am 5. September 1885 zwischen Centralbahn, Westschweizerischen Eisenbahnen, Jura-Bern-Luzern-Bahn, Nordostbahn, Gotthardbahn und Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Übereinkommen betreffend gemeinsame Tragung der Entschädigungen für Eisenbahnunfälle ist unterm 7. März 1891 ein Nachtrag vereinbart worden, woraus wir hervorheben, dass an Stelle der fusionirten Gesellschaften der Westschweizerischen Eisenbahnen und der Jura-Bern-Luzernbahn die Jura-Simplonbahn in den Vertrag eintrat.

Abgesehen von einem kleineren Unfälle in der Nähe der Station Renan am 8. Juli 1886, worüber im Geschäftsberichte 1887 Auskunft gegeben wurde, war bisher kein Anlass zur Anwendung des genannten Übereinkommens geboten. Leider wurde dasselbe aber im Jahre 1891 in erschreckender Weise aktuell, indem die beiden grossen Eisenbahnunfälle bei Mönchenstein und Zollikofen die davon betroffene Jura-Simplonbahn veranlassten, ihre Rechte aus dem genannten Übereinkommen den vier mitkontrahirenden Gesellschaften gegenüber anzurufen. Bei der Wichtigkeit, die diese Unfälle hiedurch auch für unsere Gesellschaft erhalten, sehen wir uns veranlasst, etwas näher auf dieselben einzutreten.

Am 14. Juni 1891 brach unter dem fahrplanmässig um 2<sup>15</sup> Uhr Nachmittags in Basel nach Delsberg abgegangenen Zug die Eisenbahnbrücke über die Birs bei Mönchenstein zusammen, und es stürzte ein grösserer Theil dieses Zuges, nämlich zwei Lokomotiven, ein Gepäckwagen, ein Eilgutwagen, der Postwagen und vier Personenwagen, in die Birs. Bei dieser Katastrophe verunglückten mehrere Bahnangestellte und viele Reisende. Die Zahl der sofort Getödteten oder an den erhaltenen Verletzungen gestorbenen Reisenden beträgt 71, diejenige der verwundeten Reisenden 171; insgesamt wurden somit betroffen 242 Reisende. — Haftpflichtansprüche wurden geltend gemacht für 241 Personen, während eine einzige wegen zu unerheblicher Verletzung Verzicht leistete. Bis Ende Februar 1892 waren von diesen 241 Entschädigungsansprüchen durch Vergleich erledigt: 8 Todesfälle mit einer Abfindungssumme von Fr. 23,416.60 Cts., wozu in einem Falle noch eine Jahresrente von Fr. 1080 kommt; theilweise, d. h. bis auf das nach Art. 7 des Haftpflichtgesetzes geforderte Schmerzensgeld sind erledigt 5 Todesfälle mit einer Abfindungssumme von Fr. 43,252.50 Cts. Unerledigt verblieben 58 Todesfälle, von denen mehrere ziffermässig noch gar nicht geltend gemacht sind, weil die Ansprecher vorerst die Frage der groben Fahrlässigkeit entschieden sehen wollen, um je nach diesem Entscheid ein Mehr oder Weniger zu fordern. Es dürften dies wohl die schwersten Fälle sein, und welche Ansprüche dafür in Aussicht zu nehmen sind, lässt sich ahnen, wenn man hört, dass bereits Forderungen von Fr. 50,000, 70,000 und 95,000 vorliegen. Dass in vielen Fällen die Forderungen in's Masslose gehen, scheint unzweifelhaft, und die Jura-Simplonbahn erfüllt nur ein Gebot der Pflicht, wenn sie solchen übertriebenen Ansprüchen entgegentritt und darüber auf den Entscheid des Richters abstellt. Von den 170 Entschädigungsansprüchen von Verletzten sind erledigt 88 Fälle mit einer Abfindungssumme von Fr. 91,955.65 Cts., wozu in einem Falle noch eine jährliche Rente von Fr. 500 kommt; theilweise, d. h. unter Vorbehalt des Schmerzensgeldes sind erledigt zehn Fälle mit Fr. 8,495.75 Cts.,

wozu noch in zwei Fällen jährliche Renten von Fr. 4000, beziehungsweise Fr. 500 zu rechnen sind. Unerledigt blieben demnach auf Ende Februar 1892 72 Verletzungsfälle.

Der zweite Unfall ereignete sich anlässlich der Gründungsfeier der Stadt Bern am 17. August 1891 vor der Station Zollikofen auf der Linie Biel-Bern. An den Tagen dieser Gründungsfeier musste eine bedeutende Zahl von Supplementszügen eingelegt werden, um die Masse der Reisenden zu befördern; so wurden u. A. am 17. August auf der Linie Biel-Bern von Morgens 4<sup>35</sup> bis 6<sup>17</sup> Uhr fünf Züge nach Bern abgelassen. Der letzte dieser Züge war der Pariser Schnellzug 240, dem ein Supplementszug von Delsberg 2166 in Biel angehängt wurde. Diesem Zuge ging der Extrazug 2246 voran, welcher fahrplanmässig Biel um 5<sup>55</sup> Uhr verlassen sollte. Beide Züge hatten etwelche Verspätung, der erste, 2246, etwas mehr als der nachfolgende 240/2166. Die Folge dieser Verspätung war, dass die Station Zollikofen durch einen eingefahrenen Zug der Centralbahn für den Zug 2246 gesperrt war und dieser durch das Signal angehalten wurde. Die Bahn war daher für den nachfolgenden Pariserzug nicht frei; trotzdem wurde derselbe in Münchenbuchsee durchgelassen. Der Lokomotivführer dieses Zuges (240/2166) konnte wegen der Kurve, welche die Bahn in der Nähe von Zollikofen beschreibt, den vor dem Signal bei der Station Zollikofen stehenden Zug 2246 nicht rechtzeitig sehen, und da derselbe auch sonst nicht gedeckt war, fuhr er in denselben hinein. Der am Ende des verunglückten Zuges eingestellte, zum Personentransport eingerichtete gedeckte Güterwagen, der mit Reisenden besetzt war, und zwei Personenwagen wurden zertrümmert. 13 Reisende blieben auf der Stelle todt, eine Person starb auf dem Transport nach dem Spital in Bern, und drei weitere erlagen daselbst den erhaltenen Verletzungen. Ein Reisender, welcher von der Unglücksstätte ohne Weiteres nach Hause zurückgekehrt und als leicht verwundet angemeldet worden war, starb am 23. August an einer Lungenentzündung, welche ärztlicherseits ebenfalls als Folge des Unfalles bezeichnet wurde. Es haben also in Folge dieses Unfalles 18 Personen das Leben verloren, und weitere 118 Reisende meldeten sich als verletzt. Im Ganzen wurden somit 136 Reisende betroffen. Bis 10. Februar 1892 waren von den Todesfällen 10 mit einer Abfindungssumme von Fr. 88,446. 65 Cts. erledigt, wozu in zwei Fällen Jahresrenten an vier, beziehungsweise sechs Kinder bis zum zurückgelegten 17. bzw. 18. Altersjahre kommen; unerledigt blieben 8 Todesfälle. Von den 118 Schadenersatzforderungen für Verletzungen wurden bis 10. Februar 1892 im Ganzen 94 Fälle mit einer Abfindungssumme von Fr. 91,137. 25 Cts. erledigt, wozu noch in zwei Fällen lebenslängliche Renten kommen von Fr. 500 und Fr. 700 jährlich. Eine Frau, welche für die erhaltene Verletzung mit Fr. 284 entschädigt wurde, ist seit Ausrichtung der Entschädigung neuerdings erkrankt und gemäss gemachtem Vorbehalt eventuell zu einer weitem Entschädigung berechtigt. Unerledigt bleiben 24 Verletzungsfälle.

So weit reichen die Mittheilungen der Direktion der Jura-Simplonbahn über die beiden Unglücksfälle bis Anfangs März 1892, und daher ist uns noch nicht möglich, auch nur annähernd mitzutheilen, in welchem Umfang unsere Gesellschaft auf Grund des Übereinkommens an den Entschädigungen mitzutragen haben wird. Wenn wir auch schätzungsweise annehmen zu können glauben, dass der Versicherungsfond mehr als ausreichend gewesen wäre, die unserer Gesellschaft übereinkommensgemäss zufallenden Rückerstattungen zu leisten, so haben wir uns doch veranlasst gefunden, ihm für 1891 mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes einen ausserordentlichen Zuschuss von Fr. 300,000 zuzuweisen.

Leider sahen auch wir uns in die Lage gesetzt, Ersatzansprüche an die mitkontrahirenden vier Gesellschaften auf Grund des Übereinkommens geltend zu machen, und zwar anlässlich des Zusammenstosses zweier Züge im Bötzenbergtunnel. Am 25. Juni 1891 fand nämlich dort ein Zusammenstoss des nach Basel gehenden Personenzuges 102 mit dem ihm in gleicher Richtung folgenden Güterzug 518 statt. In Folge Defektwerdens eines Einströmungsrohres der Maschine blieb Zug 102 in der südlichen Hälfte des Tunnels stecken. Der Zugführer ordnete die Rückfahrt nach Bözenegg an, unterliess aber, den Zug vorschriftsgemäss zu decken; als Signal war nur das rothe Schlusslicht und das weisse Licht des Zugführers, der sich auf die der Station Bözenegg zugekehrte Plattform des Schlusswagens postirt hatte, vorhanden. Er gibt an, angenommen zu haben, zwischen den Vorständen in Bözenegg

und Effingen werde vorschriftsgemäss Verständigung wegen „freier Fahrt“ erfolgen. Dies war nun aber nicht der Fall; auch hielt der Zug 518, entgegen der Fahrplanvorschrift, in Bözenegg nicht an, so dass sich die beiden Züge 40—50 Meter südlich von der Signalscheibe im Tunnel trafen. Trotzdem Zug 102 in Folge der vom Zugführer beim Erkennen der Gefahr rasch gegebenen Haltsignale angehalten hatte, erfolgte doch ein heftiger Zusammenstoss, weil der Lokomotivführer des Zuges 518 des herrschenden Rauches im Tunnel wegen die Signale des Zuges 102 nicht bemerkte und nicht stoppte. Der Schlusswagen des Zuges 102 wurde in den Postwagen hineingeworfen, beide zusammen gegen den Packwagen vorgeschoben und zertrümmert. Der Packwagen entgleiste und wurde beschädigt, ebenso die Maschine des Zuges 518. Die Personenwagen blieben unbeschädigt, dagegen brach der Zugführer des Zuges 102 beim Abspringen vom Zug ein Bein. Von den Reisenden wurde ein Passagier II. Klasse unbedeutend, ein solcher III. Klasse erheblich verletzt. Der Postkondukteur erlitt einen Armbruch und Quetschwunden. Den Passagier II. Klasse entschädigten wir mit Fr. 435; der Reisende III. Klasse, ein allein, aber auf eigene Rechnung arbeitender, seine Fabrikate selbst verhausirender Optiker aus Basel wurde beim Anprall mit der Brust gegen einen harten Gegenstand geworfen. Ohne erhebliche sichtbare Verletzungen stellte sich in der Folge ein Nervenleiden ein, das heftig auftrat und den Mann arbeitsunfähig machte. Die Heilungsversuche blieben ohne Erfolg; in seinem bezüglichen Gutachten äusserte sich Herr Professor Massini dahin, dass der Patient den Eindruck eines beginnenden Paralytikers mache und er den Fall als eine schwere traumatische Psychose bezeichnen müsse, in Folge welcher der Mann vollkommen arbeitsunfähig sei und voraussichtlich so bleiben werde. Nachdem der Anwalt des Geschädigten den Nachweis geleistet hatte, dass sein Klient vor dem Unfall nie nervenkrank gewesen und nicht erblich belastet sei, traten wir in Vergleichsverhandlungen ein, die zu dem Resultate führten, dass wir einschliesslich aller Kosten Fr. 36,850 bezahlten. Der dritte Fall betrifft den Postkondukteur, welcher sich in dem total zertrümmerten Postwagen befand und Quetschungen am Rücken und einen komplizirten Bruch des linken Armes erlitt. Er wurde vom 26. Juni bis 8. August im Bürgerspital in Basel behandelt, dann in's Bad nach Rheinfelden geschickt und sodann auf ärztliche Anordnung massirt. Wir wollten seither mit demselben in Unterhandlungen über seine Schadenersatzansprüche eintreten, erhielten jedoch von seinem Anwalte zur Antwort, dass die Folgen des Unfalles noch nicht sicher bemessen werden können, da noch operative Eingriffe nöthig seien. Diese Angelegenheit ist somit pendent, und daher steht auch die Abrechnung mit den am Übereinkommen beteiligten Gesellschaften darüber noch aus.

Der schweizerische Eisenbahnverband behandelte auch im Berichtsjahre zahlreiche, den Normalbahnen gemeinsame Angelegenheiten, deren viele vom Eisenbahndepartement entweder zur Erörterung verstellt worden waren oder Verhandlungen mit ihm erforderten.

Von den durch ihn erörterten Betriebsfragen berühren wir zunächst einige der schon im Abschnitt I dieses Berichtes erwähnten Postulate des Eisenbahndepartements über Verbesserungen im Betrieb, nämlich:

1. Vermehrung des Rollmaterials. Das Eisenbahndepartement theilte den Bahnverwaltungen mit, dass es beabsichtige, dem Bundesrath vorzuschlagen, für den Rollmaterialbestand jeder einzelnen Verwaltung Normen aufzustellen, welche im Allgemeinen die Jahresleistungen zur Basis nehmen. Der Verband machte hiegegen geltend, dass der Bedarf an Rollmaterial von so vielen oft wechselnden Faktoren abhängig sei, dass es als absolut unmöglich erscheine, eine allgemeine Formel für die Berechnung des Minimalbedarfes der einzelnen Bahnen zu finden, und dass eine solche Norm geeignet sei, der Steigerungsfähigkeit der Leistungen, namentlich der Lokomotiven und Personenwagen, hemmend entgegen zu wirken. Immerhin war man hinsichtlich der Güterwagen, bei welchen auf Grund der bestehenden Einrichtung des Wagenverbandes und der durch diesen geschaffenen gegenseitigen Freigabe der Benutzung des den Verbandsverwaltungen gehörenden Materials eine bessere Ausgleichung des Besitzstandes erfolgt, allseitig einverstanden, dass der Gesamtpark dem allgemeinen Bedürfnisse nicht mehr völlig entspreche, wesshalb



man sich vorderhand auf eine Neuanschaffung von 1000 Güterwagen einigte; wir verweisen diesfalls auf die nachstehenden Mittheilungen aus den Verhandlungen des Wagenverbandes (Seite 18).

2. Ausschluss der Frauen vom äussern Dienst. Da die Verwendung von Frauen namentlich zur Barrièrenbedienung mit bestem Erfolg, und zwar auch hinsichtlich der Betriebssicherheit, in ziemlichem Umfange stattfindet, so wurde dieses sowohl die Bahnverwaltungen als die betreffenden Familien, denen ein willkommener Nebenverdienst entzogen würde, in unnöthiger Weise schädigende Postulat abgelehnt.

3. Das Eisenbahndepartement stellte die Forderung, dass die Zugsbegleitung im Minimum aus 1 Zugführer, 1 Gepäck- und Eilgutkondukteur und auf je sechs Achsen 1 Personenkondukteur bestehe, und dass den Personenzügen ein besonderes Bremserpersonal beigegeben werde, soweit in denselben nicht die kontinuierlichen automatischen Bremsen vorhanden seien, sowie dass jeder Zug von einem Schlussbremser begleitet sein müsse, der die Funktionen eines Wagenwarts zu besorgen fähig sei. Die Vollziehung dieses Postulates hätte für die Bahnen eine jährliche Mehrausgabe von nahezu 2 Millionen Franken zur Folge. Der Verband erklärte sich bereit, dafür zu sorgen, dass der Zugführer bei Schnellzügen und stark frequentirten Personenzügen weder zum Gepäck- noch Personendienst beigezogen, und dass die Besorgung des Rollmaterials in den Zügen, soweit erforderlich, durch Vermehrung der Visiteure oder Visiteurstationen und bei den grösseren Bahnen durch Einführung von Zugskontrolleuren verbessert werde, lehnte dagegen die weitergehenden Forderungen als über alles Mass übertrieben ab, weil dieselben thatsächlich ohne Nutzen, im Gegentheil nur geeignet seien, wegen der Ueberzahl von Angestellten auf einem Zug der Disziplin zu schaden, die Sicherheit des Betriebes zu beeinträchtigen und die finanzielle Leistungsfähigkeit der Bahnen, welche für wirkliche Verbesserungen, wie Ergänzung des Rollmaterials, Einführung der kontinuierlichen automatischen Bremsen, Errichtung von Blockstationen, Weichen- und Signalverriegelung, Glockensignale u. s. w. bereits grosse Opfer gebracht haben und noch weiter bringen müssen, schwer zu schädigen.

Des Weitern erwähnen wir noch folgende Verbandsangelegenheiten betriebstechnischer Natur:

1. Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Vorschriften über das Schieben von Zügen auf den Steigungen wurden vom Eisenbahndepartement in einigen Punkten beanstandet, worauf dieselben neuerdings in Berathung gezogen und nach erfolgter Verständigung in abgeänderter Fassung, unter Aufhebung der vom 1. Juni 1890 datirten Ausgabe, am 1. März 1891 in Kraft gesetzt wurden.

2. Die wegen unzulässiger Verladung von Langeisen auf offener Bahn erfolgte Entgleisung eines Güterwagens veranlasste den Erlass einheitlicher Vorschriften über den Güterverlad.

3. Im Interesse der Uniformität wurden in Berathung gezogen und zum Theil erledigt: einheitliche Ausbildung der Oberbau-Systeme; Vorschriften über die Konstruktion, Beschaffenheit und Behandlung der Personen-, Gepäck- und Güterwagen im direkten schweizerischen Verkehr; Aufstellung einheitlicher Konstruktionsnormen für Personenwagen zum Schnellzugs-Verkehr; Vorschriften über die Beheizung der Eisenbahnwagen mit Dampf; Normalkuppelung für die schweizerischen Bahnwagen; einheitlicher Typ für Bremshäuschen an Güterwagen; Feststellung eines Konstruktionsprofils für die Lokomotiven; Vorschriften für die Übertrittbrücken behufs Sicherung der Kommunikation zwischen den Eisenbahnfahrzeugen.

4. Aus Anlass der beiden Eisenbahnunfälle in Mönchenstein und Zollikofen regte das Eisenbahndepartement die Beschaffung von Lazarethwagen an. Der Verband erachtete, dass den bei den genannten Unfällen zu Tage getretenen Übelständen bezüglich der Pflege der Verwundeten mit der Anschaffung von Lazarethwagen nur ungenügend abgeholfen wäre, und empfahl statt dessen die Anschaffung einer grösseren Anzahl Tragbahren, die so eingerichtet sein müssten, dass der Verwundete vom Verbandplatze bis ins Spital ohne Umbetten transportirt werden kann, und an geeigneten Stellen aufzubewahren wären.



Die Übereinkunft der schweizerischen Normalbahnen betreffend die gegenseitige Benützung von Personen- und Gepäckwagen vom 15./16. Mai 1879 ist einer Revision unterzogen und die neue Übereinkunft mit 1. Januar 1892 in Kraft erklärt worden. Dieselbe ordnet die diesbezüglichen Verhältnisse in einer den gemachten Erfahrungen entsprechenden Weise.

Nachdem das internationale Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr so weit gediehen war, dass dessen baldige Einführung durch die beteiligten Staaten in Aussicht genommen werden konnte, trat an die Schweiz wie an die andern Staaten die Frage heran, welche Änderungen dadurch an ihrer innern Gesetzgebung geboten seien. Das Eisenbahndepartement bestellte zur Berathung hierüber eine Expertenkommission, zu welcher auch der Eisenbahnverband Vertreter abzuordnen eingeladen wurde. Der Verband entsprach dieser Einladung und gab seinen Vertretern Instruktion hinsichtlich der ihm wünschbar scheinenden Lösung der Frage, wobei er dem der Kommission vom Departement unterbreiteten Entwurf eines neuen Gesetzes für den Gütertransport auf Eisenbahnen in den Grundgedanken zustimmen konnte. Die Kommission sprach sich in gleichem Sinne aus und hiess insbesondere den Gedanken gut, dass das Gesetz sich dem internationalen Übereinkommen hinsichtlich des nicht unter dieses fallenden, intern-schweizerischen Verkehrs möglichst anschliessen sollte. Seither ist über Weiterbehandlung der Angelegenheit durch die Bundesbehörden noch nichts bekannt geworden. — Inzwischen haben auch innert der internationalen Verbände, an denen wir beteiligt sind, Verhandlungen begonnen, um deren reglementarische Bestimmungen mit dem Übereinkommen in Einklang zu bringen.

Unter Hinweis auf das Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr regte die belgische Regierung an, ein analoges Übereinkommen für den Personenverkehr zu treffen. Hierüber angefragt, äusserte sich der Eisenbahnverband gegenüber dem Eisenbahndepartement dahin, dass ein derartiges Gesetz ohne Zweifel den internationalen Personenverkehr zu fördern geeignet wäre und den Reisenden beachtenswerthe Vortheile böte, obgleich dafür nicht ebenso gewichtige Gründe wie für die internationale Regelung des Güterverkehrs vorliegen und der unter das angeregte Übereinkommen zu stellende Verkehr den internationalen Güterverkehr an Wichtigkeit bei Weitem nicht erreiche. Fraglich sei jedoch, ob der gegenwärtige Zeitpunkt für Durchführung der Anregung geeignet sei und nicht mindestens vorerst die endliche Inkraftsetzung des Übereinkommens über den Frachtverkehr abgewartet werden sollte. Für den Fall aber, dass die angefragten Staaten für sofortiges Eintreten auf die Anregung sich entschliessen, gab der Verband dem Departement seine Ansicht über einen von Belgien einbegleiteten Entwurf des Übereinkommens im Einzelnen bekannt.

Mit 1. August 1891 wurde vom Verband eine neue Ausgabe des Transport-Reglementes der schweizerischen Eisenbahnen in Kraft gesetzt, welche sich in Form und Inhalt im Allgemeinen an das Reglement vom 1. Juli 1876 anlehnt und nur diejenigen Modifikationen enthält, welche sich durch die Erfahrung als zeitgemäss gezeigt haben.

Wir haben uns in unserm letzten Geschäftsbericht ausführlich über die vom Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins befürwortete Änderung in dem bisher üblichen Verfahren bei Reklamationen aus Verspätungen, Beschädigungen oder Verlust von Gütern ausgesprochen. Seither ist die von dem genannten Vorort gewünschte vervollständigte Statistik an den Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins abgegangen, eine Kundgebung hierauf aber nicht erfolgt. Der Eisenbahnverband hat in Folge dessen diesen Gegenstand als einstweilen erledigt abgeschrieben.

Die im Geschäftsberichte pro 1890 erwähnte Anregung behufs Gründung einer Centralsaldirungsstelle ist im Berichtsjahre weiter verfolgt und zum Abschluss gebracht worden. In einem V. Nachtrage zum Vertrag betreffend die Organisation des direkten Verkehrs vom 5. Juli 1875 wurden die Grundsätze und in dem gleichzeitig erlassenen Reglemente betreffend Errichtung einer Ausgleichsstelle des schweizerischen Eisenbahnverbandes die Ausführungsbestimmungen niedergelegt. Diese Einrichtung, welche für einmal versuchsweise vom 1. Juli 1892 bis 31. Dezember 1893 in's Leben treten soll, bezweckt eine einfachere Ausgleichung der Saldi aus dem direkten Verkehr und derjenigen Beträge, welche die schweizerischen Transportanstalten unter sich aus den internationalen Verkehren zu verrechnen haben, sowie der Guthaben und Schuldbeträge aus dem Wagenaustausch; sie kann auch zur Ausgleichung anderer Guthaben bzw. Schuldbeträge aus dem Eisenbahnbetrieb benutzt werden. Hiedurch sollten sich die Baarsendungen von Verwaltung zu Verwaltung in ganz erheblichem Masse reduzieren. Mit der Leitung dieser Saldirungsstelle wurde für die Dauer der Probezeit die Direktion der Gotthardbahn betraut.

Der innert des Eisenbahnverbandes bestehende schweizerische Wagenverband hatte schon im Jahre 1890 die Frage der Vermehrung des Güterwagenparkes in den Kreis seiner Berathungen gezogen und an Hand einer für wenige Monate errichteten Statistik den Verleger für Anschaffung von 1000 Güterwagen erstellt. Dieser Verleger wurde namentlich von einer Verwaltung als unzutreffend erachtet, weil die zu Grunde gelegte Statistik eine unzulängliche sei. Der Verband hat hierauf beschlossen, dass eine neue Statistik für die Monate März bis Oktober 1891 aufzunehmen und die weitere Behandlung der Angelegenheit bis nach Vorlage dieser neuen Statistik auszusetzen sei. Immerhin haben die einzelnen Verwaltungen zugesichert, die ihnen für die Jahre 1890 und 1891 zugedachten Neuanschaffungen vorzunehmen, so dass ein Entscheid über das weitere Verhalten ohne materiellen Nachtheil ausgesetzt werden konnte, zumal bei der dermaligen starken Inanspruchnahme der Wagenbauwerkstätten sofortige noch grössere Anschaffungen kaum möglich gewesen wären. Ausserdem wurde der Miethvertrag mit dem Syndicat Industriel betreffend Miethe von 220 gedeckten Güterwagen erneuert und zu diesen 220 noch weitere 91 Stück vom gleichen Vermiether in Miethe genommen. Hinsichtlich der herwärtigen Anschaffungen von Güterwagen geben wir im V. Abschnitt unter Ziffer 3 näheren Aufschluss.

Von den Tarifmassnahmen im schweizerischen Eisenbahnverband und im besondern Verkehr unserer Linien erwähnen wir in Nachstehendem nur die wichtigsten.

Die Frage der Revision der Personentarife, von der schon im letzten Geschäftsbericht die Rede war, hat uns im Berichtsjahre insofern wieder beschäftigt, als inzwischen die Statistik des schweizerischen Personenverkehrs fertig gestellt worden ist. Neue Verhandlungen unter den schweizerischen Bahnen haben in der Angelegenheit nicht stattgefunden; die fragliche Statistik bestätigt indessen, was vorausgesehen war, dass die schweizerischen Bahnen kein geeignetes Gebiet für einen sogenannten Zonentarif sind, und dass die Verkehrsverhältnisse auf den einzelnen Bahnen so verschiedene sind, dass es äusserst schwierig sein wird, zu einem gemeinschaftlichen Tarife zu gelangen, der alle Betheiligten befriedigen könnte.

Es beträgt nämlich die

Zahl der im gesammten Verkehr der Normalbahnen verkauften Billete pro 1889  
(mit Ausschluss der Sonntags-, Lust-, Rundreise- und Abonnementsbillete etc.)

Tarifdistanz	Einfache Fahrt						Hin- und Rückfahrt					
	I. Klasse	0/0	II. Klasse	0/0	III. Klasse	0/0	I. Klasse	0/0	II. Klasse	0/0	III. Klasse	0/0
Kilometer												
1—10	9,620	5,7	216,180	22,3	2,374,963	45,0	7,111	20,6	189,036	26,7	2,294,969	41,8
1—20	14,669	8,7	315,445	32,5	3,399,757	64,4	9,785	28,3	360,392	50,9	3,927,027	71,6
1—30	29,053	17,3	421,398	43,4	3,990,187	75,7	14,850	43,0	492,915	69,6	4,697,688	85,6
1—40	34,747	20,7	481,438	49,6	4,293,523	81,4	16,902	48,9	543,017	76,6	5,020,159	91,5
1—50	44,236	26,3	540,423	55,7	4,531,765	85,9	18,548	53,7	584,435	82,4	5,195,633	94,7
51—100	54,666	32,6	238,071	24,5	524,968	10,0	10,523	30,4	94,067	13,3	242,149	4,4
über 100	69,043	41,1	192,563	19,8	219,046	4,1	5,488	15,9	30,119	4,3	50,252	0,9
Total	167,945	100	971,057	100	5,275,779	100	34,559	100	708,621	100	5,488,034	100

Im Ganzen wurden pro 1889 abgefahren an Personenkilometern (ausschliesslich der Sonntags-, Lust-, Rundreise-, Abonnementsbillete) auf dem Netze der

Netze	Kilometer	Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt		
		I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
		Personen-Kilom.	Personen-Kilom.	Personen-Kilom.	Personen-Kilom.	Personen-Kilom.	Personen-Kilom.
1. Jura-Simplon-Bahn . . .	1038	6,598,145	21,501,682	44,058,244	1,676,014	14,174,914	54,356,601
2. Emmenthalbahn . . .	43	—	58,074	983,517	—	75,510	1,833,030
3a. Centralbahn . . . . .	327	3,143,715	9,962,604	19,237,722	984,772	6,552,843	29,146,630
3b. Aargauische Südbahn . .	58	2,224	111,365	1,193,242	136	175,766	2,152,266
4a. Nordostbahn incl. Z. Z. L.	631	2,068,768	11,703,161	32,121,749	436,640	12,294,355	60,248,442
4b. Bötzbahn . . . . .	58	586,001	2,356,781	3,337,481	157,454	1,462,870	3,702,554
5. Tössthalbahn . . . . .	40	—	59,550	875,924	—	194,738	2,122,803
6. Verein. Schweizerbahnen incl. Toggenb. u. W. R.	310	910,278	5,687,275	19,432,344	179,354	5,143,444	34,874,421
7. Gotthardbahn . . . . .	266	8,606,008	14,244,722	14,215,177	1,221,272	4,411,097	5,336,867
8. Südostbahn . . . . .	24	6,936	122,377	858,241	3,536	204,217	2,434,561
9. Seethalbahn . . . . .	46	—	36,163	701,865	—	37,254	1,070,042
10. Neuenburger Jura-Bahn .	40	1,658	563,833	2,303,676	416	987,484	4,386,828
11. Bodelibahn . . . . .	9	50,997	197,863	86,751	56,956	129,734	46,208
Total der Personen-Kilometer		21,974,730	66,605,450	139,405,933	4,716,550	45,844,226	201,711,253
Gesamtzahl der Reisenden		167,945	971,057	5,275,779	69,118	1,417,242	10,976,068
Durchschnittl. Transportlänge		Kilometer 130,8	Kilometer 68,6	Kilometer 26,4	Kilometer 68,2	Kilometer 32,3	Kilometer 18,4

Aus der ersten Tabelle ergibt sich, dass die grösseren Distanzen nur in den höheren Klassen noch etwelchen Verkehr aufweisen, der aber im Verhältniss zum Gesamtverkehr unbedeutend ist. Würde man beispielsweise die erste „Zone“ schon mit dem 20. Kilometer schliessen und könnte man für diese von jeder Taxerhöhung (als Kompensation für die Ermässigungen in den folgenden Zonen) absehen, so würden z. B. von den Reisenden III. Klasse einfache Fahrt nur 36,6 0/0, von jenen III. Klasse Hin- und Rückfahrt nur 29,4 0/0 einen Vortheil haben, und vom 50. Kilometer an hätten sogar nur noch 14,1 bzw. 5,3 0/0 der genannten Klasse einen Nutzen davon.

Zu ähnlichen Schlüssen gelangt man bei Betrachtung der Ziffern in der zweiten Tabelle. Die durchschnittlich von einem Reisenden befahrene Weglänge ist in der II. Klasse doppelt so gross und in der I. Klasse nahezu 4 Mal bzw. 5 Mal grösser als in der III. Klasse, während die Zahl der Reisenden in der II. Klasse kaum den 6. bzw. 7. Theil derjenigen der III. Klasse beträgt und in der I. Klasse relativ unbedeutend ist. Die Vortheile eines Zonentarifs kämen also nur einer kleinen Zahl von Reisenden, und zwar gerade jenen zu Gute, welche sie weniger nöthig haben. Es wäre also eine Täuschung, wenn man einen „Zonentarif“ für möglich hielte, der dem grössern Theil des auf den schweizerischen Bahnen verkehrenden Publikums eine ausgiebige Taxermässigung und zugleich den Bahngesellschaften mindestens annähernd dieselben Nettoeinnahmen lassen würde, die sie gegenwärtig beziehen und nöthig haben.

Man könnte nun allerdings hiegegen den Einwand erheben, dass eben gerade die Einführung eines sogen. Zonentarifs oder doch wenigstens eines Staffeltarifs mit stark abfallenden Grundtaxen Wandel schaffen und diese Verhältnisse bessern, d. h. den Verkehr auf grosse Distanzen ganz bedeutend mehrten würde, ohne dem Verkehr auf kurze Distanzen zu schaden. Wir haben schon im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt, dass es nicht möglich sei, die Taxen auf grosse Distanzen und zunächst die für unsern eigenen Landesverkehr besonders massgebenden Hin- und Rückfahrtstaxen erheblich zu reduzieren, ohne die Taxen für einfache Fahrt in Mitleidenschaft zu ziehen, und dass zu Letzterm bei uns keine Veranlassung vorliege, weil diese Taxen vorwiegend für den Fremdenverkehr in Betracht kommen und die andern Verwaltungen, namentlich die Gotthardbahn, aus naheliegenden Gründen dafür wohl nicht zu haben wären. Wir können aber auch von Versuchen berichten, die in dieser Richtung schon gemacht worden sind. Die belgische Staatsbahn hat im Jahr 1866 (ihr Netz betrug damals ca. 900 Kilometer) einen Staffeltarif mit sehr stark abfallender Scala (III. Klasse von 51—100 Kilometer nur noch 1,5 Cts., von 101 Kilometer sogar nur noch 1 Cts. pro Person und Kilometer) eingeführt. Das Resultat entsprach den Erwartungen gar nicht; eine 50 prozentige Verkehrsvermehrung war freilich eingetreten — das Endresultat aber eine erhebliche und dauernde Mindereinnahme. Der Tarif wurde 1871 wieder aufgehoben. Bei der ungarischen Staatsbahn ist der Verkehr hauptsächlich in der ersten Zone (1—25 Kilometer) und in der letzten 14. Zone (über 225 Kilometer) gestiegen; die zwischenliegenden Zonen weisen bescheidene Erhöhungen auf. Die sehr grosse Vermehrung in der letzten Zone ist aber wesentlich dadurch entstanden, dass Parallelverkehre von andern Bahnen, welche die Fahrpreise nicht ermässigt haben, auf die Linien der Ungarischen Staatsbahnen übergegangen sind, so z. B. von der Österreichischen Staatseisenbahngesellschaft der ganze bedeutende Verkehr nach Rumänien, von der Südbahn der Verkehr nach Triest u. a. m.; mit der Gleichstellung der Taxen auf den Parallellinien wird auch der Verkehr wieder auf diese übergehen. Auf der österreichischen Staatsbahn fallen vom Gesamtverkehr pro 1891 volle 92,08 0/0 auf Personenzugsbillete III. Klasse (28,386,440 Bilete). Von diesen sind benutzt worden

auf Distanzen von	1—50 Kilometer	23,991,291 Bilete
„ „ „	51—100 „	2,477,026 „
„ „ „	101—200 „	1,285,587 „
„ „ „	über 200 „	632,536 „

Also auch hier hat der Fernverkehr im Verhältniss zum Gesamtverkehr trotz der sehr bedeutenden Taxreduktion recht bescheidene Resultate erzielt, namentlich wenn berücksichtigt wird, dass die Reichshauptstadt am einen Ende des Netzes der Staatsbahnen liegt.

Einen Centralpunkt von der Bedeutung der österreichischen und ungarischen Hauptstädte hat die Schweiz nicht; der Verkehr vertheilt sich viel gleichmässiger; über die Kantonshauptorte hinaus oder von einem Kanton in den andern geht relativ nicht viel einheimischer Verkehr; so grosse Distanzen wie in Österreich-Ungarn kommen gar nicht oder nur in wenigen und unergiebigsten Relationen vor. Allein angenommen auch, dass bei Einführung eines ähnlichen Tarifs wie in Ungarn auf den schweizerischen Bahnen der Verkehr derselben sogar schon von 101 Kilometern an in ebenso starkem Verhältniss wie in Ungarn in der letzten Zone (um 200 0/0) anwachsen würde, so hätten wir in der Schweiz für diesen Theil des Verkehrs folgendes Resultat (aus Tab. 1):

	Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Personen:					
Dermal, rund	69,000	192,000	219,000	5,500	30,000	50,000
Künftig das dreifache	207,000	576,000	657,000	16,000	90,000	150,000
Der gesammte Verkehr beträgt z. Z.	167,000	971,000	5,276,000	35,000	709,000	5,488,000

In einfachen Billeten ist indessen eine solche Zunahme undenkbar; denn im Fremdenverkehre haben die wenigen Franken pro Billet, welche auch eine weitgehende Tarifiereduktion bei unsern kleinen Distanzen ausmachen würde, nicht viel zu bedeuten, und wenn die Zunahme bei den Hin- und Rückfahrtsbilleten, also im Landesverkehr, sogar auf 500 0/0 ansteigen würde oder könnte, so wäre dieser Verkehr immer noch im Verhältniss zum Gesamtverkehre belanglos. Von einem Zonentarif oder von einem Staffeltarif mit stark fallender Scala wäre also aller Wahrscheinlichkeit nach für die Bahnverwaltungen nur Nachtheil und kein entsprechender Nutzen für das schweizerische Publikum zu erwarten.

Die zweite Zusammenstellung illustriert auch die grosse Verschiedenheit in den Verkehrsverhältnissen der einzelnen schweizerischen Bahnnetze. Setzt man die Frequenzziffer des gesammten Verkehrs jeder Bahn = 100 an, so beträgt sie in den einzelnen Klassen

	Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
bei der Jura-Simplonbahn	4	15	31	1	10	39
bei der Centralbahn	4	15	28	1	10	42
bei der Nordostbahn	2	10	27	—	10	52
bei den Ver. Schweizerbahnen	1	9	29	—	8	53
bei der Gotthardbahn	18	29	29	3	10	11

Bei der N. O. B. und V. S. B. bildet also z. B. die Zahl der Reisenden I. Klasse einen unbedeutenden Theil des Verkehrs; eine tiefgreifende Taxermässigung würde hier von keinem grossen Belang sein, während bei der Centralbahn, Jura-Simplonbahn und insbesondere bei der Gotthardbahn mit diesem Faktor ernstlich zu rechnen wäre.

Umgekehrt würde z. B. eine Änderung der Taxen der III. Klasse für die Gotthardbahn nicht entfernt von der ökonomischen Tragweite für die Gesellschaft sein wie eine ganz gleiche Änderung für die Nordostbahn oder die Vereinigten Schweizerbahnen.

Übrigens vernimmt man, dass auch in Deutschland die Revision der Personentarife im Sinne der Ermässigung derselben — vom Zonentarif scheint überhaupt nicht weiter die Rede zu sein — in noch nähere Prüfung hinsichtlich der Möglichkeit derselben gezogen werde, und in Österreich selbst scheinen die Erfahrungen, die mit dem neuen

reduzierten Tarife (fälschlich „Zonentarif“ genannt), gemacht worden sind, doch nicht darnach angethan zu sein, um anderwärts zu ähnlichen Massnahmen zu ermuntern. Bei den schweizerischen Bahnen aber ist inzwischen eine derartige Steigerung der Betriebsausgaben ohne entsprechende Verkehrsvermehrung eingetreten, dass im gegenwärtigen Zeitpunkt wenigstens bei den meisten Verwaltungen kaum grosse Geneigtheit zur weitem Verfolgung der Sache erwartet werden dürfte.

Im internen Personenverkehr haben wir eine abermalige Erleichterung des Bezugs der Abonnementsbillete für 360 Fahrten eintreten lassen; sie können nun ohne Preiserhöhung in der Form monatlicher Karten mit geringer Vorauszahlung bei Lösung der ersten Monatskarte bezogen werden.

Im Laufe des Jahres wurde die Haltstelle Wiedikon-Aussersihl eröffnet und in den Personen- und Gepäckverkehr einbezogen. Der Verkehr dieser Station erreicht bis jetzt kaum die Ziffern, welche wir s. Z. vorausgerechnet hatten, und die Berechnungen der eidgen. Experten erweisen sich als viel zu optimistisch.

Die Eröffnung der Südostbahn veranlasste die Umarbeitung bestehender und die Erstellung neuer Personentarife in einem bedeutenden, das wirkliche Bedürfniss voraussichtlich übersteigenden Umfange.

Im internationalen Verkehre wurden u. A. die Tarife für den Personenverkehr mit den norddeutschen, mitteldeutschen, rheinischen und österreichisch-ungarischen Bahnen revidirt und neu herausgegeben. — Die schon längere Zeit schwebenden Verhandlungen über die Erstellung von direkten Personentarifen aus England nach Österreich-Ungarn und den Balkanländern via Schweiz-Arlberg konnten der leidigen Differenzen über Freigepäkberechnung wegen immer noch nicht zum Abschluss gebracht werden, zu unserm lebhaften Bedauern; denn während der Frühjahrs- und Herbstsaison ist der Verkehr zwischen England und dem Oriente, der jetzt meist über Brindisi geht, bedeutend, und dem direkten Schnellzug über den Arlberg käme eine Betheiligung an demselben sehr zu statten.

Aus dem Güterverkehre erinnern wir an die vorstehend (Seite 11) bereits besprochenen und im Berichtsjahr nicht mehr abgeschlossenen Verhandlungen über den Verkehr mit der Südostbahn und über dieselbe; hier haben wir beizufügen, dass immerhin auf den von uns dabei proponirten Grundlagen ein direkter Gütertarif der Nordostbahn mit der Südostbahn berechnet und in Kraft gesetzt worden ist.

Mit der Bundesbehörde wurde die früher schon angeregte Frage erörtert, inwieweit direkte Güterverkehre mit den Schmalspurbahnen — in concreto mit der Brünigbahn — eingerichtet werden können und sollen, wo ein unmittelbarer Umlad von einem Transportmittel auf das andere möglich erscheint. Das Resultat war die Beschränkung dieses direkten Verkehrs auf den Eilgut- und Stückgutverkehr. Ein direkter Verkehr in Wagenladungen wurde Seitens der Verwaltungen abgelehnt und von der Behörde auch nicht weiter verlangt, weil die Grundbedingung für einen solchen Verkehr — der Übergang der Wagen — nicht erfüllt werden kann und die Verschiedenheit des Fassungsvermögens der Wagen die Aufstellung einheitlicher Transport- und Tarifvorschriften auf der Grundlage jener der Normalbahnen ausschliesst.

Von den zahlreichen Tarifarbeiten für den Güterverkehr erwähnen wir ausser den bereits verzeichneten nur die Umarbeitung und Neuauflage der Gütertarife mit Baden, Württemberg und Bayern und mit den mitteldeutschen Bahnen, ferner die Neuerstellung der direkten Getreidetarife aus Österreich-Ungarn nach der Schweiz und Frankreich.

Der Verband der Dampfschiffverwaltungen für den Bodensee und Rhein hat mit Wirkung vom 1. September 1891 einen II. Nachtrag zum Betriebsreglement für den Bodensee und Rhein erlassen, welcher einige als unhaltbar erwiesene Bestimmungen modifizirt bzw. aufhebt und insbesondere die Haftung der Verwaltungen für das Reisegepäck nach den Erfahrungen neu ordnet.