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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 41 (1893)

Artikel: Einundvierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1893

Autor: Escher, E.

Kapitel: 2: Verhältnis zu andern Transportanstalten

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730463

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.08.2025

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

II. Verhältnis zu anderen Transportanstalten.

Die Frage, ob die Aargauische Südbahn ihren künftigen Anschluss an die Gotthardbahn in Goldau zu nehmen habe, blieb im Berichtsjahr unerledigt. Die Gotthardbahn hat den Entscheid des Bundesrates angerufen und verlangt, dass die Südbahn gestützt auf Art. 30 des Eisenbahngesetzes verhalten werde, nach Eröffnung von Immensee-Luzern ihren Betriebsanschluss an die Gotthardbahn in Goldau zu suchen, während die Centralbahn und Nordostbahn eine solche Pflicht bestreiten und die Ersetzung des konzessionsgemässen Anschlusspunktes Immensee durch Goldau davon abhängig machen, dass der Südbahn daraus keine grösseren Opfer erwachsen, worüber zwischen den drei Bahngesellschaften eine freie Verständigung zu erfolgen habe. Die gütlichen Unterhandlungen, die unter dem Vorsitze des Vorstandes des Eisenbahndepartementes weiter geführt wurden, blieben resultatlos.

Wie schon früher berichtet, hat die Gotthardbahn auch bezüglich des zukünftigen Betriebes der Linie Zug-Goldau die Intervention des Eisenbahndepartementes angerufen und verlangt, dass die Nordostbahn zu dessen Übernahme, beziehungsweise zur Zugsüberführung auf der Strecke Zug-Goldau verpflichtet und die Regelung der hiemit zusammenhängenden finanziellen Verhältnisse dem Bundesgerichte zugewiesen werde. Wir haben abgelehnt, auf dieser Grundlage zu der gewünschten teilweisen Besorgung des Betriebsdienstes von Zug-Goldau Hand zu bieten, und verlangt, dass die Gotthardbahn auch hierüber auf den Weg freier Verhandlung mit unserer Gesellschaft verwiesen werde, wobei wir ein durchaus entgegenkommendes Verhalten in Aussicht stellten. Die Gotthardbahn hat denn auch für einstweilen ihr Begehren um Behandlung dieser Angelegenheit durch die Bundesbehörden fallen gelassen und uns bezügliche direkte Eröffnungen in Aussicht gestellt.

Im Jahre 1884 wurde mit der Schweizerischen Centralbahn ein Regulativ betreffend die Oberbau-Erneuerung der Gemeinschaftsbahnen vereinbart, worin in Abweichung von dem vorher bestandenen Verfahren, wonach alle bezüglichen Ausgaben den Betriebsrechnungen der Gemeinschaftsbahnen belastet wurden und die Sorge für Bereitstellung der dafür erforderlichen Mittel jeder Gesellschaft überlassen blieb, die Bildung besonderer Erneuerungsfonds für jede Gemeinschaftsbahn vorgeschrieben wurde. Die wirkliche Anlage solcher Fonds ist nun aber seither unterblieben, weil die jährlichen Ausgaben für Oberbau-Erneuerung die regulativgemässen Einlagen meistens überstiegen. Aus diesem Grunde und um die für die Rechnungen der Gemeinschaftsbahnen durch die Ausgleichung der Ausgabenüberschüsse eingetretenen Komplikationen zu vermeiden, wurde mit der Centralbahn eine Rückänderung des Regulativs auf der bis 1884 bestandenen Grundlage vereinbart und, abgesehen von einer Reihe untergeordneter Änderungen, jeder der beiden Gesellschaften anheimgestellt, für sich allein hinsichtlich ihrer Anteile an den Kosten der Oberbau-Erneuerung die ihr geeignet scheinenden Massnahmen zu treffen, um sie möglichst gleichmässig auf ihre Jahresrechnungen zu verteilen. Es ist dies dann unserseits geschehen anlässlich der auf 1. Januar 1893 durchgeführten, auf Seite 31 besprochenen Revision des Regulativs über den Erneuerungsfonds der Nordostbahn, indem dieser künftig auch deren Anteile an den Kosten der Oberbau-Erneuerung der Gemeinschaftsbahnen zu decken hat, wogegen ihm für letztere aus den Jahreserträgen eine Zuwendung gemacht wird, welche sich nach den gleichen Normen berechnet wie für die im alleinigen Eigentum der Nordostbahn stehenden Linien.

Wie bekannt, ist durch Vertrag mit der Schweizerischen Centralbahn vom 4. April 1874 der Betrieb der Gemeinschaftsbahnen in der Weise ausgeschieden, dass die Nordostbahn denjenigen der Bötzbergbahn einschl.

Koblenz-Stein, die Centralbahn denjenigen der Aargauischen Südbahn zu besorgen hat. In den der betreibenden Verwaltung obliegenden Leistungen ist, neben dem ganzen Stations- und Zugsdienst und dem laufenden Bahnunterhalt, auch die Stellung des Rollmaterials inbegriffen, ferner die Leistung der Entschädigungen für Mitbenutzung von Bahnstrecken und Stationen anderer Linien, soweit es sich um deren Bedienung und laufenden Unterhalt handelt. Die Betriebsentschädigung berechnet sich nach den ausgeführten Lokomotivkilometern und beträgt laut Vertrag pro Zugskilometer bei der Bötzbergbahn mit Einschluss der Linie Koblenz-Stein Fr. 2. 70 Cts., bei der Südbahn Fr. 2. 40 Cts. Auf Grund vorgenommener einlässlicher Berechnungen gelangte unsere Verwaltung zu der Ansicht, dass diese Regelung der Betriebsentschädigungen nach den in Betracht kommenden, im Laufe der Zeit wesentlich veränderten Verhältnissen der Revision bedürfe. Daher sind mit dem Direktorium der Centralbahn Verhandlungen über eine solche Revision eingeleitet worden, die indessen noch zu keinem Abschlusse geführt haben.

Im vorjährigen Geschäftsberichte haben wir über den Entscheid des Bundesrates betreffend den Umbau des Bahnhofes Luzern und die Anlage einer neuen Doppelspur Sentimatt-Luzern an Stelle der jetzigen einspurigen Zufahrtsstrecke berichtet, unter Kenntnisgabe der finanziellen Konsequenzen. Im Anschluss an diesen Entscheid, dem seither alle vier beteiligten Bahnverwaltungen sich unterzogen, haben mit Bezug auf die Deckung der Kosten und die damit zusammenhängende Neugestaltung der Mitbenutzungsverhältnisse des Bahnhofes Luzern wiederholte Konferenzen stattgefunden, die schliesslich zur Verständigung über einen neuen Gemeinschaftsvertrag geführt haben, der aber im Berichtsjahr nicht mehr perfekt wurde.

Aus demselben sind folgende besonders wichtige Punkte hervorzuheben: In Abweichung von der Grundlage, welche bisher für unsere Mitbenutzungsverträge von Bahnhöfen, speziell auch desjenigen von Luzern angenommen war, wird durch den neuen Vertrag am Bahnhof Luzern, einschliesslich des für die Brünigbahn zu erstellenden Teiles, sowie an der Zufahrtslinie zu demselben vom Einmündungspunkt der Gotthardbahn in die Centralbahn im Untergrund bis zum Bahnhof, ein Miteigentum der vier den Bahnhof benützenden Bahnverwaltungen geschaffen, wobei indessen die Anstellung des Bahnhofpersonales, die Leitung des Bahnhofbetriebes und die Vertretung der Gemeinschaft nach aussen der Centralbahn übertragen wird. Die Kosten des Bahnhofumbaues und der Anlage der neuen Bahnstrecke Sentimatt-Luzern wurden mit Inbegriff des Grunderwerbes und mit Ausschluss der Abschreibungen auf Fr. 8,617,000 und das künftige Gesamtanlagekapital auf Fr. 12,110,679 veranschlagt. An der Aufbringung dieses Kapitals beteiligen sich die vier Verwaltungen nach dem gegenwärtigen Verhältnis der in den Bahnhof ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen, unter Reduktion derjenigen der Brünigbahn um 1/4; hienach übernehmen davon die Centralbahn 32,5 %, die Nordostbahn 22,5 %, die Jura-Simplon-Bahn 25 % und die Gotthardbahn 20 %. Die von den einzelnen Bahnen eingeschossenen Beträge werden ihnen zu Lasten der Gemeinschaft zu 5 % verzinst. Neue Erweiterungbauten sind von den Kontrahenten, abweichende Verständigung im einzelnen Fall vorbehalten, im Verhältnisse der im Jahre vor dem Baubeginn ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zu übernehmen. Die Leitung der bevorstehenden Bauten wurde der Centralbahn übertragen. — Laut früherer Übereinkunft hätte die Nordostbahn die Beschaffung der auf sie entfallenden Beteiligungsquote am Anlagekapital der Centralbahn anheimstellen können, in der Meinung, dass letztere dafür eine Zinsvergütung zu 5 % erhalten hätte; da indessen der herwärtigen Verwaltung die Beschaffung des Kapitals zu einem niedrigeren Zinsfusse nicht schwer fallen wird, wurde von dieser Befugnis kein Gebrauch gemacht und wird nun die Nordostbahn ihren Anteil selbst einschiessen.

Im Geschäftsberichte des Verwaltungsrates für das Jahr 1891 wurde mitgeteilt, dass den Vereinigten Schweizerbahnen der mit der ehemaligen Bischofszellerbahn abgeschlossene und von der Nordostbahn übernommene Vertrag betreffend Mitbenutzung der Station Gossau d. d. 22. April 1876 auf Ende 1889 gekündet

worden sei, da wir der Ansicht waren, dass die nach diesem Vertrage der Nordostbahn obgelegene hälftige Verzinsung des Anlagekapitales der gemeinsam benutzten Teile und die hälftige Tragung der Unterhaltungs- und Betriebskosten nicht im richtigen Verhältnis zu dem Umfang ihrer Mitbenutzung sich befinde. Bei der Unmöglichkeit einer aussergerichtlichen Neubeordnung dieser Entschädigungsfragen wurde der Entscheid des Bundesgerichtes angerufen und von der Nordostbahn das Begehren gestellt, es möge die Entschädigung, welche dieselbe an das zu 5 % zu verzinsende Anlagekapital, an die Unterhaltungskosten und an die Kosten der Besorgung des Betriebes zu bezahlen habe, im Verhältnis der von ihr ein- und ausgeführten Wagenachsen zu der Gesamtzahl der ein- und ausgeführten Wagenachsen festgesetzt werden; die Vereinigten Schweizerbahnen dagegen verlangten, dass der Anlagekapitalzins auch in Zukunft hälftig geteilt, die Kosten des Unterhaltes und der Dienstbesorgung aber zu 40 % der Nordostbahn, zu 60 % ihnen auferlegt werden. Das Bundesgericht fand, dass mit Bezug auf die Partizipation an den Unterhaltungs- und Betriebskosten in Übereinstimmung mit dem Gutachten der beigezogenen Experten das Wagenachsenprinzip als massgebend zu erklären sei; dagegen könne sich der Anteil an der Verzinsung des Anlagekapitales nicht einfach nach dem Verhältnis des Verkehres richten, sondern rechtfertige es sich in Fällen, wo der Verkehr der Anschlussbahn wesentlich geringer sei als derjenige der Hauptbahn, zu ihrer nach den Verkehrsmengen berechneten Anteilsquote einen Zuschlag zu Gunsten der Hauptbahn zu machen. Das Majoritätsgutachten der Experten berechnete den in Betracht kommenden Verkehr der Nordostbahn auf circa 27 % des Gesamtverkehres, und hierauf gestützt setzte das Bundesgericht den Anteil der Nordostbahn an sämtlichen Kosten der Station, d. h. also an der Verzinsung des Anlagekapitals der gemeinschaftlich benutzten Bestandteile, an den Unterhaltungskosten derselben und an den Kosten des Betriebsdienstes auf 30 % fest. Gemäss diesem Urteile hatten die Vereinigten Schweizerbahnen auf den vorläufig nach dem gekündeten Vertrage für die Zeit vom 1. Januar 1890 bis 30. September 1893 einbezahlten Beträgen die Summe von Fr. 28,424 53 Cts. an die Nordostbahn zurückzuvergüten.

Es war unmöglich, sich mit den Vereinigten Schweizerbahnen auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn über einen Vertrag betreffend die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch die Nordostbahn zu verständigen. Es bestehen namentlich hinsichtlich der finanziellen Leistungen der beteiligten Gesellschaften grundsätzlich verschiedene Auffassungen, rücksichtlich welcher voraussichtlich ebenfalls das Bundesgericht wird Recht sprechen müssen. Immerhin haben die Vereinigten Schweizerbahnen sich mit der Mitbenutzung selbst einverstanden erklärt und ihre Zustimmung dazu gegeben, dass dieselbe mit Eröffnung der Teilstrecke Stadelhofen-Rapperswil beginne.

Für die im letztjährigen Geschäftsberichte als noch unerledigt bezeichneten Unfälle bei Mönchenstein und Zollikofen hat die Jura-Simplonbahn aus uns nicht bekannten Gründen keine weiteren Entschädigungen zur Liquidation gebracht. Auf Anfrage erhielten wir lediglich die Mitteilung, dass die im Jahre 1893 zur Auszahlung gelangten Beträge die im Jahre 1892 ausgerichteten von zusammen Fr. 653,435.30 um etwa die Hälfte übersteigen werden. Über die noch weiter bevorstehenden Entschädigungen erklärte die J. S. B. auch nicht einmal annähernde Angaben machen zu können. Da das auf Grund der gegenseitigen Versicherung auf unsere Unternehmung entfallende Betreffnis circa 25 % beträgt, werden wir also noch eine Ausgabe von mehreren hunderttausend Franken in Aussicht zu nehmen haben.

Wie dem letztjährigen Berichte des Verwaltungsrates zu entnehmen ist, wurde die Direktion eingeladen, die Schweizerische Südostbahn auf gütlichem und eventuell gerichtlichem Wege zum Ersatze der finanziellen Einbussen anzuhalten, welche der Nordostbahn aus der Führung der ihr durch Bundesratsbeschlüsse vom 3. Mai und

2. September 1892 auf Veranlassung und im Interesse genannter Bahn neu aufgelegten täglichen zwei Züge auf der Bahnstrecke Richtersweil-Ziegelbrücke bezw. Glarus erwachsen. Da die Südostbahn jede Beteiligung an den Kosten der genannten Züge ablehnte, wurde im April 1893 beim Bundesgericht Klage erhoben. Dieser Prozess hat seine Erledigung noch nicht gefunden.

Von den durch den schweizerischen Eisenbahnverband mit den Bundesbehörden erörterten Geschäften erwähnen wir zunächst die Einführung der Stundenzonenzeit. Diesfalls hatte der Bundesrat bei der Bundesversammlung um die Ermächtigung nachgesucht, den schweizerischen Verkehrsanstalten die Einführung der mitteleuropäischen Stundenzonenzeit zu gestatten und dieselbe gleichzeitig auch im Post- und Telegraphendienst zur Anwendung zu bringen; die eidgenössischen Räte haben aber von dem Erlass einer bezüglichen Schlussnahme Umgang genommen und die Ordnung dieser Angelegenheit als einer reinen Verwaltungsmassnahme in die Kompetenz des Bundesrates gestellt. Nachdem sich in der Zwischenzeit die Situation in den die Schweiz umgebenden Ländern wesentlich zu Gunsten eines Anschlusses an die mitteleuropäische Zeit geändert hatte, indem diese auch durch das deutsche Reich im Anschluss an Österreich-Ungarn und an die süddeutschen Staaten auf den 1. April 1893 und durch Italien auf den 1. November 1893 als gesetzliche und allgemein verbindliche Zeit eingeführt wurde, hat der Bundesrat nach Beratung mit den Bahnverwaltungen unterm 11. Dezember 1893 beschlossen, es sei, wie bei den andern schweizerischen Verkehrsanstalten (Posten, Telegraphen und Dampfschiffen), so auch bei den Eisenbahnen vom 1. Juni 1894 an die Berner Zeit durch die mitteleuropäische Zeit, d. h. durch die Zeit des 15. Grades östlich von Greenwich zu ersetzen. Die Durchführung dieser Änderung in den neuen Fahrplänen erfolgt hinsichtlich derjenigen Züge, deren Zeitlage durch auswärtige Bahnanschlüsse unabänderlich gegeben ist, in der Art, dass den bisherigen Kurszeiten die Differenz zwischen Berner Zeit und mitteleuropäischer Zeit, d. h. 30 Minuten hinzugezählt, nach astronomischer Zeit also deren Fahrzeiten thatsächlich beibehalten werden; dagegen waren wir bemüht, die nur lokalen Bedürfnissen dienenden und von Anschlüssen unabhängigen Züge durch teilweise Früherlegung den Bedürfnissen des bürgerlichen Lebens bestmöglich angepasst zu erhalten.

Von den übrigen durch den schweizerischen Eisenbahnverband behandelten und nicht schon im ersten Abschnitt erwähnten Angelegenheiten heben wir zunächst noch einige Fragen wesentlich betriebstechnischer Natur hervor, welche grössere Bedeutung haben oder allgemeines Interesse bieten:

Das im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte neue Reglement über den Fahrdienst wurde in verschiedenen Konferenzen durchberaten und festgestellt, und sodann der definitive Entwurf dem Eisenbahndepartement gegen Ende des Berichtsjahres zur Genehmigung vorgelegt, welche noch aussteht. — Die auf Seite 15 des letztjährigen Geschäftsberichtes berührten Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde über Festsetzung von Normen für die periodische Revision der Lokomotiven sind noch nicht abgeschlossen, da über die kilometrische Leistungsgrenze noch keine Einigung erzielt werden konnte. Während das Departement verlangte, dass in der Regel von einer Lokomotivrevision bis zur andern eine Leistung von 50,000 Kilometer nicht überschritten werde, Schnellzugs- und Rangierlokomotiven ausgenommen, welche von einer Revision bis zur andern bis 60,000 Kilometer zurücklegen dürfen, verlangten die Bahnen eine Erhöhung der Leistungsgrenze um 15,000 Kilometer. — Nachdem die deutschen Bahnen für die Revision der Güterwagen die bisherige zweijährige Revisionsfrist auf drei Jahre ausgedehnt hatten, während die schweizerischen Vorschriften eine zweijährige Revisionsfrist festsetzen, beschloss der Verband im Interesse eines ungehemmten Verkehrs, an die Aufsichtsbehörde das Gesuch zu richten, die schweizerischen Bahnen möchten ermächtigt werden, diejenigen deutschen Wagen, deren letzte Revision nicht mehr als drei Jahre zurückdatiert, nicht nur in die Schweiz einzuführen, sondern auch zur Rückladung zu verwenden, sowie die schweizerischen Vorschriften unter Festsetzung ebenfalls einer dreijährigen Revisionsfrist für Güterwagen abzuändern. Vom Eisenbahn-

Departement wurde dem ersten Gesuche entsprochen, immerhin in der Meinung, dass solche Wagen vom Verkehr in Schnell- und Personenzügen ausgeschlossen sein sollen; dagegen wurde die verlangte Ausdehnung der Revisionsfrist der gewöhnlichen Güterwagen von zwei auf drei Jahre abgelehnt, weil vorerst die Erfahrungen über die in Deutschland eingeführte Neuerung abgewartet werden sollen. — Der Mietsatz für die schweizerischen Verbands-Güterwagen wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1893 an von 1 Cts. auf 1¼ Cts. per Achskilometer erhöht, in der Meinung, dass mit der Neuauflage des Übereinkommens betreffend die gemeinschaftliche Benutzung der Güterwagen vom 1. April 1887 bis zum Abschluss eines neuen Übereinkommens mit den deutschen Bahnen zugewartet werden solle. — Endlich stellte der Verband über folgende Materien einheitliche Vorschriften auf: 1. periodische Prüfungen des Betriebspersonals, 2. Pflichtenhefte für die Lieferung von Rollmaterial und von Oberbaumaterialien, 3. Gebrauch und Unterhalt der automatischen Luftdruckbremsen, 4. Reinigen der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen, 5. Dienst der Wagenvisiteure, 6 Wagenbewegungen von Hand zu bahndienstlichen Transporten.

Wie wir im letzten Geschäftsbericht mitteilten, war es möglich geworden, auf den 1. Januar 1893, den Zeitpunkt des Inkrafttretens des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, die neuen Reglemente für die hauptsächlichsten internationalen Verbände fertig zu stellen. So wurden der Aufsichtsbehörde mit dem Gesuche um Genehmigung vorgelegt: die reglementarischen Vorschriften für den deutsch-schweizerischen, belgisch-schweizerischen, niederländisch-schweizerischen, deutsch-italienischen, schweizerisch-italienischen, österreichisch-ungarisch-schweizerischen und österreichisch-ungarisch-französischen Verkehr. Gleichzeitig wurde im offiziellen Publikationsorgan bekannt gemacht, dass alle diese Reglemente vom 1. Januar 1893 an gültig seien. Alle erschienen in Form der Teile I, Abteilung A der betreffenden Tarife und waren so erstellt, dass darin der wörtliche Text des internationalen Übereinkommens und der Ausführungsbestimmungen zu demselben niedergelegt und sodann mittelst Zusatzbestimmungen zu einzelnen Paragraphen Vorschriften beigefügt wurden, welche eine Ergänzung des internationalen Übereinkommens enthalten und den speziellen Verhältnissen eines jeden einzelnen Verbandes angepasst sind. Das Bestreben der schweizerischen Bahnen ging dahin, diese zusätzlichen Bestimmungen in allen Verkehren soweit immer möglich uniform zu gestalten, und die Aufsichtsbehörde vertrat den verschiedenen Vorlagen gegenüber denselben Standpunkt. Da aber die auswärtigen Verwaltungen auch ihrerseits in ähnlicher Weise vorgingen und für den Verkehr mit der Schweiz Vorschriften wünschten, die sie in die Reglemente für ihre Verbände mit andern Staaten aufgenommen hatten, so konnte eine sehr weit gehende Uniformität nicht erreicht werden. Es ist dies aus doppeltem Grunde zu bedauern. Einmal würde dem Handelsstand damit ausserordentlich gedient sein, wenn er im Verkehre mit den verschiedenen Ländern denselben reglementarischen Vorschriften unterstellt wäre, und sodann würde die Gleichartigkeit der letztern auch dem Bahnpersonal eine rasche und sichere Dienstabwicklung ermöglichen. Aus diesen Gründen sind im Berichtsjahre Verhandlungen unter den Verwaltungen der verschiedenen Staaten eingeleitet worden, die dahin zielen, wenn möglich allen für die internationalen Verbände gültigen Reglementen dieselben Zusatzbestimmungen zum internationalen Übereinkommen zu Grunde zu legen.

Von den dem Eisenbahndepartemente vorgelegten Reglementen erwähnen wir in erster Linie das deutsch-schweizerische. Dasselbe war vom Bundesrat Ende Dezember 1892 mit dem Vorbehalte genehmigt worden, dass es bis zum 1. April 1893 in verschiedenen Punkten abgeändert werde. Dies geschah in der Weise, dass in einem vom 20. April 1893 ab gültigen Nachtrag I zu jenem Reglemente den Bemängelungen unserer Aufsichtsbehörde Rechnung getragen worden ist. In der Folge wurde die Ausgabe weiterer Nachträge notwendig, namentlich durch die uns am Schlusse des Jahres zugekommene Mitteilung, dass zwischen Deutschland, den Niederlanden, Österreich-Ungarn und der Schweiz und sodann noch besonders zwischen Deutschland und der Schweiz am 13./14. Juni Spezialkonventionen abgeschlossen worden seien, welche u. a. erleichternde Vorschriften für den wechsel-

seitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz rücksichtlich der nach dem internationalen Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände enthalten. — Das Reglement für den deutsch-schweizerischen Verkehr hat mit einigen wenigen Modifikationen in der Folge Gültigkeit erlangt für die Verkehre der Schweiz mit Belgien und den Niederlanden. Auch zu den reglementarischen Bestimmungen für den deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Verkehren erfolgten seitens der Aufsichtsbehörde Bemängelungen; diese fanden zum Teil ebenfalls in einem Nachtrag Ausdruck. — Längerer Zeit bedurfte es, um die Genehmigung des Teiles I, Abt. A der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Tarife zu erlangen. Ende Januar erhielten wir vom Eisenbahndepartemente die Mitteilung, dass es die Vorlage in einer Reihe von Punkten beanstande und die Einreichung eines Nachtrages erwarte, in welchem seinen Bemerkungen Rechnung getragen sei, damit alsdann die Vorlage an den Bundesrat erfolgen könne. Die Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen über diesen Nachtrag I erforderten um so mehr Zeit, als in demselben gleichzeitig auch noch Bemerkungen der österreichischen staatlichen Aufsichtsbehörde berücksichtigt werden mussten. So fanden denn das Reglement und der Nachtrag I zu demselben erst im Februar 1894 die Genehmigung des Bundesrates.

Insbesondere bildete die Frage, ob leicht verderbliche Güter mit Nachnahme belastet werden dürfen, sowohl im deutsch-schweizerischen als im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbande den Gegenstand eines regen Meinungsaustausches. In jenem Verbande waren es namentlich die preussischen Staatsbahnen, welche wesentlich im Hinblick auf den Fischexport die Zulassung der Nachnahmen befürworteten, und im letztgenannten Verbande vertraten hauptsächlich die ungarischen Staatsbahnen das Begehren, dass sie ihre Geflügeltransporte nach dem Auslande mit Nachnahme belasten dürfen. Während die einen Bahnen im Art. 13 Abs. 1 des internationalen Übereinkommens ein ausdrückliches Verbot derartiger Nachnahmen erblickten, huldigten andere der Ansicht, dass jene Bestimmung nur zum Schutze und zu Gunsten der Bahnen aufgestellt sei, und dass diese auf dieselbe verzichten können. Wir sahen uns veranlasst, das Centralamt um seine Meinungsäusserung anzugehen; dieselbe lautete dahin, dass es die Belastung von Gegenständen, welche leichtem Verderben unterworfen sind, mit Wertnachnahmen für unzulässig halte, dass es sich indessen der freieren Auffassung, wonach bei Zustimmung aller beteiligten Bahnen Nachnahmen auch bei den in Art. 13 des Übereinkommens bezeichneten Gütern zugelassen werden könnten, nicht ein- für allemal entschlagen möchte. Einstweilen konnte weder dem Begehren der preussischen Bahnen, noch demjenigen der ungarischen Staatsbahnen trotz des Einverständnisses aller beteiligten Verwaltungen entsprochen werden, da die schweizerische Aufsichtsbehörde einem daherigen Vorgehen ihre Zustimmung versagte. Seither hat sie jedoch ihren Widerspruch auf wiederholte Vorstellungen hin fallen gelassen.

Die internen und direkten Personentarife unserer Bahn haben zwar manche, aber keine erheblichen oder grundsätzlichen Änderungen erlitten. Von den schweizerischen Tarifen ist nur derjenige für den Verkehr mit der Thunersee-, Bödeli- und Berneroberlandbahn, und von den Tarifen mit dem Auslande sind der englisch-schweizerische und der italienisch-schweizerische neu erstellt worden. Im letztern gelangten die vom Publikum wie von den schweizerischen Verwaltungen längst gewünschten Retourbillette nach Mailand und Genua zur Einführung. Die mit Beginn der Winterfahrordnung eingetretene Verbesserung der Schnellzugsverbindungen zwischen Stuttgart und Dresden resp. Berlin über Nürnberg ermöglichte eine ununterbrochene und mit der kürzesten Fahrzeit, sowie mit direkten Wagen — vorläufig nur nach Stuttgart — ausgestattete Schnellzugsverbindung zwischen Mailand und weiterher und dem bezeichneten deutschen Gebiete via Gotthard-Schaffhausen-Stuttgart-Nürnberg und veranlasste die Erstellung direkter Billette ab Zürich und nächstens auch im italienisch-deutschen Verkehre über diese Route. Erwähnung verdienen ferner die zwar noch nicht ganz abgeschlossenen Verhandlungen mit den französischen Bahnen

über die Ausgabe der kombinierbaren schweizerischen Billette in Verbindung mit den ähnlichen Billetten der französischen Bahnen auf einigen der grössten Stationen der beiderseitigen Bahnnetze. Mit dieser Einrichtung, die bisher nur auf den Grenzstationen in beschränktem Umfange bestand und dort mangels genügenden Aufenthalts der Züge kaum benutzbar war, kommen die Verwaltungen einem oft geäusserten Wunsche des Publikums entgegen, und dieselbe dürfte, wie jede Verkehrserleichterung, auch zur Hebung des gerade in dieser Richtung nicht genug entwickelten Verkehrs beitragen.

Im Gütertarifwesen ist vom schweizerischen Eisenbahnverband, wie schon im letzten Geschäftsberichte bemerkt wurde, die Neuausgabe der Tarifvorschriften und der Warenklassifikation für den internen Verkehr der schweizerischen Bahnen und für ihren direkten Verkehr unter sich neuerdings in Behandlung genommen worden; die Erledigung dieses Geschäfts fällt aber nicht mehr in das Berichtsjahr. Ferner sah sich der Verband durch den im Berichtsjahr eingetretenen Futtermangel und die ungewöhnlich reiche Obsternte zur Ausgabe eines temporären Ausnahmetarifs für den Transport von Futtermitteln und Streue und eines solchen für den Export von Obst veranlasst.

Von den übrigen Arbeiten unserer Verwaltung für den schweizerischen Güterverkehr sind ausser einer grossen Zahl von kleinern Tarifnachträgen eine Revision des internen Gütertarifs infolge der Einverleibung der Linie Zürich-Zug-Luzern in das Netz der Nordostbahn und die Erstellung der Tarife für die rechtsufrige Zürichseebahn, im direkten Verkehre die Ausdehnung der Tarife der Sihlthalbahn auf die Westschweiz, die Neuerstellung der Tarife der ostschweizerischen Bahnen mit der Gotthardbahn, der Thunersee-, Bödeli- und Berneroberlandbahn zu erwähnen. Auch im internationalen Güterverkehre beschränkten sich die Arbeiten im Tarifwesen auf die Vervollständigung und Änderung der bestehenden Tarife, Arbeiten, die übrigens bei der grossen Zahl und weiten Ausdehnung dieser Tarife sowohl nach Zahl wie nach Umfang oft sehr belangreich sind. Einen ebenso grossen, in vielen Verkehren noch grössern Aufwand an Arbeit als die Erstellung der Tarife selbst erfordert jeweils die Repartition der Taxen zum Zwecke der Verkehrsabrechnung unter den beteiligten Verwaltungen. Diese ist nachgerade infolge der grossen Ausdehnung der Verkehre und der Beteiligung verschiedener Haupt- und Unterrouten an denselben in vielen Fällen so kompliziert geworden, dass das Bedürfnis nach einer Vereinfachung dieser Verhältnisse allgemein empfunden wurde und dazu führte, einen Versuch in dieser Richtung im sehr umfangreichen norddeutsch-schweizerischen Verkehre zu vereinbaren. — Die Aufführung der einzelnen Tarifarbeiten glauben wir unterlassen zu dürfen, da dieselben, wie bereits bemerkt, weder die Eröffnung neuer Verkehre, noch charakteristische oder materiell wichtige Neuerungen beschlugen.

III. Finanzverwaltung.

Von den am Ende des Vorjahres noch ausstehend gewesenen 10 Stück Namensaktien wurden im Berichtsjahre 6 weitere Titel zum Umtausch gegen Inhaberaktien gebracht, so dass nunmehr nur noch 4 Namensaktien, und zwar die Nummern 41,972, 43,698, 43,699 und 43,700 ausstehen.

Nachdem auf die im Juni 1891 emittierten 14,000 Stammaktien mit Ende 1892 die Resteinzahlung geleistet wurde, beträgt das für 1893 dividendenberechtigte Gesellschaftskapital:

Fr.	49,000,000	in	98,000	Stammaktien,
„	26,000,000	„	52,000	Prioritätsaktien,
Fr.	75,000,000	in	150,000	Aktien.