Verhältnisse zu andern Transportanstalten

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **28 (1880)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

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

Bahnhof Winterthur. Die Angelegenheit der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur ist im Berichtsjahr in Folge des definitiven Erwerbes der Nationalbahn durch die herwärtige Unternehmung in ein neues Stadium getreten, indem der Übergang dieser Bahn an die Nordostbahn eine theilweise Verschmelzung der klägerischen und beklagten Partei in dem Prozesse, der über die Verpflichtung zur Beschaffung der erforderlichen Baukapitalien geführt wird, zur Folge hatte. Der Prozess hat nunmehr nur noch gegen die Tössthalbahn seinen Fortgang zu nehmen. Dadurch scheint auch die Möglichkeit eines Vergleiches näher gerückt zu sein, und es haben denn auch neuerdings Verhandlungen in dieser Richtung, zum Theil unter Mitwirkung des Schweizerischen Eisenbahndepartements stattgefunden. In engem Zusammenhange mit denselben wurde unter allen Betheiligten auch die Möglichkeit weiterer Vereinfachungen im Bauprogramm und der Erzielung daheriger Ersparnisse auf dem Baubudget diskutirt. Die bezüglichen Verhandlungen fallen indessen vorwiegend nicht mehr in das Berichts-, sondern in das laufende Jahr, und da auch die daherigen Bestrebungen bis zur Stunde noch nicht zu einem definitiven Resultate geführt haben, so muss die eingehendere Berichterstattung dem nächsten Geschäftsberichte vorbehalten bleiben.

Ein mit dem Stadtrath Zürich im Jahr 1871 abgeschlossener Miethvertrag über das Kaufhaus nebst anliegendem Quai wurde Seitens des Erstern gekündet. Nachherige Verhandlungen führten zum Abschluss eines neuen Vertrages mit etwas modifizirten Bedingungen (etwelche Einschränkung des Miethraumes und Erhöhung des Zinses).

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Die Vereinigung der schweizerischen Eisenbahnen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, zu verhandeln. Von denen, welche im Berichtsjahr erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Die Vereinbarung betreffend Beförderung heimkehrender armer Ausländer zu ermässigten Taxen wurde dahin erweitert, dass die ausländischen Gesandtschaften ermächtigt wurden, diesbezügliche Empfehlungen auch durch das Mittel von Konsulaten oder Hülfsgesellschaften ihres Landes abzugeben. 2) Des Bundesgesetzes vom 2. Juli 1880 zur Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken, wodurch die einschlägigen Verhältnisse, wenn auch nicht nach unserer, im letztjährigen Geschäftsbericht mitgetheilten Ansicht, definitiv geordnet wurden, ist schon im ersten Abschnitt Erwähnung geschehen. Auf Grund desselben sind einige schweizerische Bahnverwaltungen um Einrichtung, beziehungsweise Ausdehnung der direkten Verkehre bei uns eingelangt, und haben wir uns mit ihnen hierüber des Nähern verständigt. 3) Die nach den frühern Geschäftsberichten von den Westschweizerischen Bahnen zum bundesgerichtlichen Entscheid verstellte Frage, ob, wenn der Bund die Ausführung von Bahnzügen über die in den Konzessionen vorgeschriebene Zahl hinaus anordne, er den Bahnen für die hieraus erwachsenden finanziellen Einbussen schadensersatzpflichtig werde, kommt, wie wir dem bundesräthlichen Geschäftsbericht entnehmen, nicht zum Austrag, indem die genannte Bahngesellschaft sich mit der betheiligten Landesgegend, anlässlich der Bereinigung verschiedener Differenzen, auch über den Fahrplan einigte und daraufhin die dem Bundesgericht eingereichte Klage zurückzog. 4) Der Tarif für Geldtransporte wurde Seitens der Bundesbehörden nicht weiter beanstandet, nachdem dessen Anwendbarkeit nach einem vom Postdepartement geäusserten Wunsche auf Sendungen von mehr als 50 Kilogramm Gewicht beschränkt worden war, und gelangte am 1. September 1880 zur Einführung.

Eine Mehrzahl von Fragen, worüber Verhandlungen mit den Bundesbehörden stattzufinden haben, blieb unerledigt. Grössere Bedeutung haben davon die folgenden: 1) Hinsichtlich der Tarifunifikation hatte sich die

Eisenbahnkonferenz, zufolge einer Anfrage des schweizerischen Eisenbahndepartements vom 22. Januar, mit dem sachbezüglichen Schreiben des Vorortes des schweizerischen Handels- und Industrievereins an das Departement vom November 1879 zu befassen. Sie sah sich dadurch zu einer Kollektiveingabe an das Departement veranlasst, welche sich zur Aufgabe setzte, die Unmöglichkeit darzuthun, zu einer Einigung über die Angelegenheit zu gelangen, sofern den vom Verein geäusserten Anschauungen ein entscheidendes Gewicht beigelegt werden sollte. 2) Über die vom Bundesrathe beabsichtigte Aufstellung neuer technischer Vorschriften für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen bot sich im Berichtsjahre kein Anlass zu weiterer Thätigkeit; erst im Februar laufenden Jahres fanden darüber mit dem Eisenbahndepartement abschliessliche konferenzielle Verhandlungen statt. 3) Das Eisenbahndepartement regte die Aufstellung einheitlicher Bestimmungen über die Armen- und die Polizeitransporte an; die Verhandlungen hierüber konnten im Berichtsjahr nicht erledigt werden.

Von den übrigen Geschäften, welche die Vereinigung der schweizerischen Bahnverwaltungen im Berichtsjahr erledigte, erwähnen wir nachstehende: 1) Die reglementarischen Bestimmungen zum Gesellschafts- und Schulfahrtentarif wurden auf Grund der gemachten Erfahrungen revidirt. 2) In Ausführung von § 71 des Eisenbahntransportreglements wurde vereinbart, dass Gütersendungen mit direkten Frachtbriefen unbeschränkt, gleichviel ob direkte Gütertarife zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation bestehen oder nicht, anzunehmen seien nach Frankreich, Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Holland und Belgien, dagegen nach andern Ländern nur, soweit die Abgangsstation nach denselben direkte Tarife hat. 3) Am 1. November 1880 wurde ein neues allgemeines Reglement über den Fahrdienst auf den ein- und doppelspurigen Normalbahnen in Kraft gesetzt. 4) Der gemeinsame graphische Distanzenzeiger, welchem übrigens nur die Aufgabe einer Erleichterung der Orientirung über Distanzverhältnisse zukommt, wurde fertig gestellt. — Unerledigt blieben die Fragen der Centralisation des Transportmaterials und der Aufstellung gemeinsamer Grundsätze über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich benutzten Stationen und Bahnstrecken.

Der engere Verein schweizerischer Bahnverwaltungen, dessen Bildung wir letztes Jahr mitgetheilt haben, und welcher die Benennung „Kommerzielle Union“ erhalten hat, erweiterte sich durch die Aufnahme der Vereinigten Schweizerbahnen, welche auf Grund einer von uns mit dieser Gesellschaft am 14. April 1880 vereinbarten Separatkonvention auf den 1. Juli 1880 beschlossen wurde. Dem Abschlusse der genannten Konvention gingen langwierige Verhandlungen voraus, weil sehr komplizirte Konkurrenzverhältnisse, die sich in den kommenden Jahren wiederum ändern werden, bleibend bis Ende 1895 zu ordnen und die hierüber seither bestandenen Vereinbarungen mit den neuen Grundsätzen der Konvention vom 8. Januar 1879 über die Bildung und Repartition der Gütertarife und die Instradirung des Güterverkehrs in Einklang zu bringen waren. — Die kommerzielle Union nahm unsere Verwaltung auch im Berichtsjahre stark in Anspruch. Namentlich veranlasst die dadurch nöthig gewordene Umarbeitung der Repartitionen zu fast allen bisherigen direkten Tarifen eine grosse Arbeit, welche im Berichtsjahre noch nicht beendigt werden konnte. Für die Errichtung eines gemeinsamen Abrechnungsbureau, deren Zweckmässigkeit nach der Konvention vom 8. Juni 1879 beförderlich einer näheren Prüfung zu unterstellen war, wurde durch die Union ein Organisationsreglement entworfen und darauf von uns dem Verwaltungsrathe die Frage zur Entscheidung vorgelegt, ob und auf welchen Grundlagen zu einer solchen Einrichtung definitiv Hand geboten werden solle. Letzterer beschloss darüber kurz vor Ablauf des Berichtsjahres und gab uns die Wegleitung, auf eine wesentliche Verminderung der Funktionen des beabsichtigten Bureau hinzuwirken, insbesondere den einzelnen Verwaltungen ihren Abrechnungsdienst, einschliesslich der Stationsbeaufsichtigung intakt zu erhalten und zunächst nur die Kreirung eines gemeinsamen Organs für Ermittlung der Umwegstransporte und der dafür zu leistenden Entschädigungen ins Auge zu fassen. Auf Wunsch der Union unterbreiteten wir derselben seither eine in diesem Sinn entworfene, abgeänderte Vorlage.

Tössthalbahn. Die Verhandlungen mit der Verwaltung der Tössthalbahn über die von letzterer für Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur zu leistende Entschädigung haben, wenn auch nicht im Laufe des Berichtsjahres, doch noch vor Abfassung dieses Berichtes endlich zu einem definitiven Resultate geführt. Die Hindernisse, die sich einer raschern Abwicklung dieser Angelegenheit entgegengestellt hatten, bestanden einerseits in der grossen Schwierigkeit, das Mass der Benutzung des Bahnhofes durch die einzelnen Gesellschaften in einer zweckentsprechenden Weise zu konstatiren und darauf gestützt eine dem Rechte und der Billigkeit angemessene Repartition der Baukapitalzinse und Betriebskosten aufzustellen, anderseits im thatsächlichen Unvermögen der Tössthalbahn, bei ihren bescheidenen Einnahmen für die Benutzung des Bahnhofes Winterthur grosse Opfer zu bringen. Die schliesslich zu Stande gekommene Vereinbarung stellt bezüglich der Repartition der Bauzinse und der Betriebskosten den Grundsatz der Betheiligung zur einen Hälfte pro rata der von jeder Gesellschaft ein- und ausgeführten Achsen und zur andern Hälfte pro rata der ein- und ausgeführten Züge auf. — Hinsichtlich unserer ungedeckten Forderung an die Tössthalbahn hat sich die Sachlage wenig geändert. Die Beordnung dieser Angelegenheit wird, wie schon in einem frühern Berichte angedeutet wurde, in engstem Zusammenhange mit der gütlichen Regelung der Winterthurer Bahnhofbaufrage angestrebt.

Nationalbahn. Die Liquidation der Schweizerischen Nationalbahn ist noch nicht gänzlich beendigt, berührt unsere Unternehmung aber nicht weiter; die aus der Masse erhältlichen Beträge sind vollständig ausbezahlt, und der Verlust der Nordostbahn ist schon im Jahre 1878 abgeschrieben worden. An demselben sind uns im laufenden Jahre von der Schweizerischen Centralbahn auf Grund der für den Bahnhof Aarau bestehenden Betriebsgemeinschaft Fr. 7819. 56 vergütet worden, als theilweiser Ersatz des nicht einbringlich gewesenen Guthabens an die Schweizerische Nationalbahn für Baukapitalzinse und Betriebskosten von erwähntem Bahnhof.

Mit der Badischen Bahn wurde anlässlich Übernahme der Ostsektion der Nationalbahn eine Verständigung im Sinne vorläufiger Fortdauer der von der Nationalbahnverwaltung mit ihr abgeschlossenen Verträge über Mitbenutzung der Bahnhöfe Konstanz und Singen getroffen, in der Meinung, dass die seiner Zeit abzuschliessenden neuen Verträge vom 1. Oktober 1880, dem Datum der Betriebsübernahme an, Rückwirkung erhalten sollen.

Gotthardbahn und Aargauische Südbahn. Durch Beschluss vom 21. Dezember 1878 haben Sie den Verwaltungsrath ermächtigt:

1. Für so lange, als die direkte Linie Immensee-Luzern nicht dem Betrieb übergeben sein wird, der Gotthardbahn grundsätzlich folgende Berechtigungen einzuräumen:
   a) mit Zustimmung der Schweizerischen Centralbahn: Die ausschliessliche Benutzung der, einen Bestandtheil der Aargauischen Südbahn bildenden Strecke Immensee-Rothkreuz;
   b) mit Zustimmung des Komites der Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern: Die Mitbenutzung der Strecke Rothkreuz-Luzern.
2. Hinsichtlich der nähern Bestimmungen die erforderlichen Schlussnahmen zu treffen.

Zum Theil im Berichtsjahre, zum Theil seit Ablauf desselben, sind die bezüglichen Verhältnisse im Wesentlichen wie folgt geregelt worden:

1. Die ausschliessliche Benutzung der Linie Immensee-Rothkreuz durch die Gotthardbahn mittelst Vertrag vom 28. Februar 1881, abgeschlossen zwischen der Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn einerseits und der Gotthardbahn anderseits. Durch diesen Vertrag erhält die Gotthardbahn das Recht zur ausschliesslichen Befahrung der Linie und zum Bezuge aller direkten und indirekten Transporteinnahmen,

sowie der mittelbaren Einnahmen; sie verpflichtet sich dagegen zur Bezahlung eines Pachtzinses von 6 % des Baukapitals, zur Abtretung von 1/3 des Bruttoertrages der Transporteinnahmen, sofern und soweit derselbe die Summe von Fr. 35,000 per Betriebskilometer übersteigt, zum Unterhalt der Bahn mit Ausschluss der Lieferung des Oberbaumaterials und zur Entrichtung einer Entschädigung von Fr. 1000 per Jahr und Kilometer für die Abnutzung des Oberbaues. Die Bestimmungen über den von der Gotthardbahn zu leistenden Pachtzins und über die von ihr abzutretende Quote des Bruttoertrages der Transporteinnahmen können nach Ablauf von fünf Jahren von der Betriebseröffnung an einer Revision unterstellt werden; im Übrigen ist der Vertrag auf Konzessionsdauer, beziehungsweise bis zur Eröffnung einer direkten Linie Immensee-Luzern abgeschlossen.

2. Die Mitbenutzung der Bahnstrecke Rothkreuz-Luzern durch die Gotthardbahn, mittelst Vertrag vom 13. Oktober 1880. — Derselbe räumt der Gotthardbahn das Recht ein, diese Strecke mit ihren eigenen Zügen zu durchfahren und die auf derselben zu erhebenden Taxen für den Verkehr zwischen den Stationen Luzern und weiter, Ebikon und Gisikon einerseits und Immensee und weiter anderseits zu beziehen, belässt der Nordostbahn den übrigen Verkehr, sodann den Unterhalt der Bahn und den gesammten Expeditionsdienst auf den Stationen Rothkreuz, Gisikon und Ebikon und verpflichtet die Gotthardbahn zur Bezahlung von 1/3 des zu 5 % zu berechnenden Zinses vom Baukapital der Station Rothkreuz, von der Hälfte des zu 5 % zu berechnenden Zinses vom Baukapital der Strecke Rothkrenz-Untergrund (Luzern), von 1/3 der Betriebs- und Unterhaltskosten der Station Rothkreuz und von der Hälfte der Betriebs- und Unterhaltskosten der Strecke Rothkreuz-Untergrund (Luzern), unter welche für Erneuerung des Oberbaues ein fixer Ansatz von Fr. 1000 per Jahr und Kilometer aufzunehmen ist. Die Beschaffung der für die Erweiterung der Station Rothkreuz erforderlichen Baukapitalien ist ausschiesslich Sache der Nordostbahn (beziehungsweise der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern) und der Aargauischen Südbahn.

Im Zusammenhange mit diesen Verträgen steht ein mit der Schweizerischen Centralbahn theils für die Aargauische Südbahn, theils für sich als Betriebsverwaltung derselben unterm 13. Oktober 1880 abgeschlossener Vertrag über die Erweiterung der Station Rothkreuz und gemeinschaftliche Benutzung derselben durch die Nordostbahn und durch die Aargauische Südbahn, sodann eine Verständigung mit dem Komite der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern über die Beordnung der durch die Verträge mit der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn beziehungsweise Schweizerischen Centralbahn geschaffenen neuen Verhältnisse gedachter Unternehmung.

Durch den vorerwähnten Vertrag mit der Schweizerischen Centralbahn ist vereinbart worden, dass die Erweiterung der Station Rothkreuz, soweit jene für den ausschliesslichen Gebrauch der Aargauischen Südbahn stattfindet, auf alleinige Rechnung dieser Unternehmung, soweit sie dagegen für den gemeinschaftlichen Gebrauch bewerkstelligt wird, auf gemeinschaftliche Rechnung der Aargauischen Südbahn und der Nordostbahn beziehungsweise der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern auszuführen sei; ferner, dass von den zu 5 % zu berechnenden Baukapitalzinsen der gemeinschaftlich zu benutzenden Anlagen, sowie von den bezüglichen Betriebs- und Unterhaltskosten, abzüglich der von der Gotthardbahn zu leistenden Beiträge, die Aargauische Südbahn, beziehungsweise die Schweizerische Centralbahn die Hälfte zu vergüten habe.

Die Verständigung mit dem Komite der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern geht dahin, dass die von der Nordostbahn als Eigenthümerin der Linie Zürich-Zug-Luzern (nicht auch als Miteigenthümerin der Aargauischen Südbahn) für die Erweiterung der Station Rothkreuz aufzubringenden Baukapitalien auf die Baurechnung dieser Unternehmung zu tragen und daher dem noch vorhandenen Bausaldo zu entnehmen seien, hinwieder die von der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn für die Mitbenutzung der Station Rothkreuz und respektive der Strecke Rothkreuz-Luzern eingehenden Beiträge an die Baukapitalzinse der Betriebsrechnung der Unternehmung Zürich-Zug-Luzern gutgebracht werden, dagegen die Beiträge der Gotthardbahn und der Aargauischen Südbahn an die Betriebs- und Unterhaltskosten

der Nordostbahn zufallen sollen, mit Ausschluss der von der Gotthardbahn zu leistenden Vergütung für Abnutzung des Oberbaues, welche dem Reservefond zugewiesen wurde.

Im Berichtsjahre fanden Verhandlungen statt betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern durch die Gotthardbahn auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung ihrer durchgehenden Linie. Es wurde ein Vertrag vereinbart, welcher die nöthigen, durch die Centralbahngesellschaft auszuführenden Erweiterungsbauten sowie die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes für die Zwecke der Gotthardbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Centralbahn bestimmt. Die Bestimmungen des Vertrages sind der Art, dass wir Grund zu der Annahme haben, es würde dadurch die Nordostbahn namentlich mit Rücksicht auf das erheblich zu erhöhende Anlagekapital künftig in stärkerem Masse in Anspruch genommen, als dies bis jetzt der Fall war, obschon nach Eröffnung der Gotthardbahn die Nordostbahn voraussichtlich weniger Verkehr nach und von Luzern führen wird als vor dieser Eröffnung, indem ein Theil desselben schon auf der Anschlussstation Rothkreuz abgegeben beziehungsweise abgenommen wird. Abgesehen hievon gingen für die Nordostbahn bei Auflösung des dermaligen Mitbenutzungsvertrages mit der Centralbahn verschiedene nicht zu unterschätzende Berechtigungen und Vortheile verloren. Wir haben uns desshalb nicht entschliessen können, dem neuen Vertrage zwischen der Centralbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Gotthardbahn beizutreten, uns jedoch diesen Beitritt vorbehalten.

Die im vorjährigen Geschäftsbericht ausgesprochene Hoffnung, dass das Verhältniss zur Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil im Berichtsjahr definitiv geordnet werden könne, ist nicht in Erfüllung gegangen. Seitens der Nordostbahn sind dem Verwaltungsrath der Unternehmung Propositionen gemacht worden, welche auf Erhöhung der Taxen und Vereinfachung des Betriebes beruhen, und welche demnächst zwischen Abordnungen der beiden Gesellschaften zur Besprechung kommen sollen. — Von der Aufnahme dieser Vorschläge durch die Organe der Unternehmung wird es hauptsächlich abhängen, ob die Zwangsliquidation derselben vermieden werden kann.

Inzwischen sind in Folge des von der Nordostbahn vertraglich erzielten, vermehrten Güterverkehrs wenigstens die Betriebsdefizite verschwunden, und ergibt sich ein Ausfall nur noch auf den Obligationenzinsen, deren Defizit jährlich grösser wird.

Wädensweil-Einsiedeln. Die Prozesse über die Haftpflicht für die Folgen der bekannten Katastrophe bei der Probefahrt vom 30. November 1876 auf der Linie Wädensweil-Einsiedeln sind im Berichtsjahre, soweit dies nicht schon früher der Fall war, zum Austrage gelangt. Die Gesammtsumme der Entschädigungen, welche an die Verunglückten und an die Hinterlassenen von solchen zu bezahlen waren, beziffert sich, einschliesslich Zinsen, Gerichts- und Anwaltskosten mit Ende Dezember 1880 auf Fr. 70,913. 48 Cts. Daneben bleiben noch Leibrenten von jährlich Fr. 3,760 auszurichten. Der beim Bundesgericht eingeleitete Prozess über die daherige Regresspflicht der Eisenbahnunternehmung Wädensweil-Einsiedeln ist noch nicht entschieden.

Zürichsee-Gotthardbahn. Die Zürichsee-Gotthardbahn war im Berichtsjahre nicht im Stand, ihren Verpflichtungen gegenüber dem herwärtigen Unternehmen für Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) nachzukommen. Seit 1. Oktober 1879 ist sie mit ihren bezüglichen Beiträgen, die s. Z. vertraglich auf Fr. 8000 per Jahr festgestellt wurden, im Rückstand. Einem diesfalls an uns gestellten Gesuch entsprechend, haben wir uns unter Vorbehalt der Zustimmung des Verwaltungsrathes grundsätzlich geneigt erklärt, den ökonomischen Schwierigkeiten der Zürichsee-Gotthardbahn billige Rechnung zu tragen und eine namhafte Reduktion sowohl der verfallenen als der künftigen Beiträge zuzugestehen; eine endgültige Vereinbarung ist aber noch nicht zu Stande gekommen. Inzwischen haben wir gegen eine projektirte Verpfändung der Linie für so lange Einsprache erhoben, als die Nordostbahn

für ihr verfallenes Guthaben nicht werde Zahlung erhalten haben, oder dasselbe nicht wenigstens ebenfalls durch Hypothek sicher gestellt sein werde.

Zufolge der Erweiterung des Netzes der Nordostbahn durch Übernahme der ganzen Nationalbahn und der sonstigen eingreifenden Änderungen, welche das schweizerische Eisenbahnwesen in den letzten Jahren erlitten hat, sahen wir uns veranlasst, die im August 1876 mit der Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen abgeschlossenen Verträge betreffend den Betrieb auf der Bahnstrecke Waldshut-Turgi und den direkten Verkehr zwischen Stationen der beiderseitigen Bahnnetze auf Ende 1880 zu künden. Die Neubeordnung der einschlägigen Verhältnisse war im Berichtsjahr nicht mehr erreichbar; daher trafen wir gegen Schluss desselben mit der Badischen Bahn zunächst eine Verständigung über Neubildung der Gütertaxen zwischen Waldshut und der Ostschweiz, welcher der Verwaltungsrath seine Zustimmung gab.

Hinsichtlich der Bildung der Gütertarife für das rechte Zürichseeufer hat der letztjährige Geschäftsbericht (auf Seite 21 und 22) den schiedsrichterlichen, vom 25./31. März 1880 datirten Spruch des Bundesrathes bereits mitgetheilt. Sobald wir im Besitze desselben uns befanden, beeilten wir uns, das schweizerische Eisenbahndepartement noch um Wegleitung über einige Lücken und Unklarheiten zu ersuchen, welche der Schiedsspruch enthielt, und schritten sodann mit thunlichster Beförderung zur Erstellung der Tarife, indem wir nicht ermangelten, uns vor deren Inkraftsetzung der Zustimmung des von der Landesgegend niedergesetzten Komite zu vergewissern, welche denn auch, zwar mit einigen Reservationen für die Zukunft, erfolgte. Am 1. Juli 1880 wurde das Reglement für den Dampfbootverkehr auf dem Zürichsee in Kraft gesetzt, sodann am 1. November sowohl der Tarif für den Güterverkehr der Zürichsee-Dampfbootstationen unter sich als auch derjenige für den Verkehr der rechtsufrigen Dampfbootstationen mit sämmtlichen Bahnstationen der Nordostbahn, einschliesslich der Linie Effretikon-Hinweil.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht berührte Frage, ob und unter welchen Bedingungen die direkten Taxen des Getreidespezialtarifs Nr. 6 den Getreidelagerhäusern der Binnenschweiz zugestanden werden können, wurde vom Eisenbahndepartement am 6. November bei einer von ihm veranstalteten Konferenz mit den grösseren Bahnverwaltungen wieder zur Besprechung gebracht, und in Folge dessen wurden zunächst unter den betheiligten Bahnverwaltungen und sodann zwischen diesen und dem Departement neue sachbezügliche Verhandlungen eröffnet, welche aber im Berichtsjahr nicht zu Ende geführt werden konnten.

Nachdem, wie wir letztes Jahr mitzutheilen im Falle waren, die deutschen Bahnen ihre sämmtlichen direkten Gütertarife gekündet hatten, waren an Stelle der gekündeten neue direkte Tarife zu erstellen, auf Grund einer Kombination der beiderseitigen Tarifsysteme, welche zwar eine grosse Zahl von Tarifklassen ergab und doch nicht alle Transportartikel umfasst, immerhin aber nach den seitherigen Erfahrungen den Verkehrsbedürfnissen ziemlich entspricht. Am 1. April 1880 kam der sächsich-schweizerische Gütertarif zur Einführung, der am 1. Januar 1881 durch neue, den veränderten Konkurrenzen angepasste Transitsätze nach Genf, Verrières und Delle für den Verkehr zwischen Frankreich und Sachsen ergänzt wurde; ferner erschien ebenfalls auf 1. Januar 1881 eine Neuausgabe des Gütertarifs Sachsen-Schaffhausen und -Basel via Romanshorn. Am 1. Mai 1880 wurden die neuen Gütertarife mit den Badischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn, ferner Ludwigshafen in Kraft gesetzt; am 1. Oktober diejenigen mit den Württembergischen Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember folgten Gütertarife mit den thüringischen Stationen Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Gera und Zeitz, ferner mit Berlin und Wittenberg; am 1. Januar 1881 solche mit Hamburg, Bremen und den zugehörenden Seestationen. Die Tarife mit Elsass-Lothringen waren am Schlusse des Jahres der Einführung nahe, diejenigen mit Bayern und Vorarlberg in Arbeit.

Anlässlich der Erstellung der neuen Tarife mit der Badischen Bahn wurde ein abgeändertes Reglement für den direkten Güterverkehr mit den deutschen Bahnen vereinbart, welches vom 1. Mai 1880 datirt ist und zunächst auf den Verkehr mit Südwestdeutschland Anwendung fand, dann aber auch für die andern oben erwähnten Verkehre angenommen wurde. Dasselbe unterscheidet sich von demjenigen für den österreichisch-schweizerischen Güterverkehr vom 1. Dezember 1878, welches inzwischen auch auf den Verkehr mit den deutschen Bahnen übergetragen worden war, wesentlich dadurch, dass von der obligatorischen Werthversicherung Umgang genommen, dafür aber bezüglich der deutschen Transportstrecken hinsichtlich der Höhe der Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung des Gutes auf die Bestimmungen des deutschen Betriebsreglements, welches bekanntlich bei mangelnder Werthversicherung das Maximum der Entschädigung auf 60 Mark pro 50 Kilogramm limitirt, abgestellt wurde. Im Anschluss an das Reglement wurde unter den betheiligten Bahnverwaltungen auch ein abgeändertes Haftpflichtübereinkommen vereinbart, welches u. A. bestimmt, dass in Fällen, in welchen die ersatzpflichtige Transportstrecke nicht ermittelt ist, aber die schweizerischen Haftpflichtgrundsätze Anwendung finden, die deutschen Bahnen am vollen Schaden partizipiren.

Nach Einbeziehung der Nationalbahn in das Netz der Nordostbahn ordneten wir die Revision des Distanzenzeigers und daran anschliessend die Neuerstellung des internen Gütertarifs an, mit Beibehaltung der seitherigen Taxgrundlagen, aber Einstellung der Nationalbahnstationen und Abänderung der Instradirungen nach den über das erweiterte Netz sich ergebenden Distanzen. Die Einführung dieses Tarifs war jedoch erst mit dem 1. März 1881 möglich.

Im Personenverkehr ist als neue Einrichtung diejenige der kombinirbaren Rundreisebillete zu erwähnen. Dieselbe ermöglicht es, jedem Reisenden, der auf dem Rayon der hiebei betheiligten schweizerischen Bahnen eine Rundreise von mindestens 200 Kilometern macht, ein seinen besonderen Zwecken dienliches Billet zu liefern. Die für den Debit solcher Billete bezeichneten grösseren Stationen sind nämlich mit Coupons für bestimmte Bahnstrecken zu bestimmten Preisen versehen, welche sich nach Wahl des Reisenden zu Rundtouren in ein Heft vereinigen lassen. Im Berichtsjahre waren die fünf grösseren schweizerischen Bahnnetze der Vereinbarung beigetreten; der Versuch hat aber bereits den Erfolg gehabt, dass die Beibehaltung und Erweiterung der Einrichtung auf weitere Linien, einschliesslich Bergbahnen, Dampfbootlinien und schweizerische Postrouten, für das nächste Jahr in Aussicht genommen ist.

Der auf den 1. Januar 1880 eingeführte neue Personentarif für den internen Verkehr erzeigte sich in Folge des Erwerbs der Nationalbahn schon wieder zum Theil als revisionsbedürftig; die Ausführung der Umarbeitung fällt aber nicht mehr ins Berichtsjahr.

Von den Personentarifen für den direkten schweizerischen Verkehr sind im Jahr 1880 mehrere umgearbeitet worden und zwar alle im Sinne der Beschränkung der Stationsverbindungen, namentlich jener zwischen weit entfernten Stationen ohne jegliche Bedeutung für den Personenverkehr, nachdem die bezüglichen statistischen Erhebungen ergeben hatten, dass von den fraglichen direkten Taxen während mehrerer Jahre kein Gebrauch gemacht worden ist. — Die Veranlassung zu diesen Umarbeitungen waren meist Tarifänderungen im Gebiete der betheiligten benachbarten Bahnen, zum Theil auch die im Tarif der Nordostbahn vom 1. Januar 1880 enthaltenen Abweichungen vom früheren Tarif. Auch von diesen neuen Tarifen werden nicht alle von langer Dauer sein, da inzwischen erfolgte Tarifänderungen der Centralbahn und die Aufnahme der Nationalbahn ins Netz der Nordostbahn in denselben vielfache Änderungen bedingen.

Der direkte internationale Personenverkehr hat keine weitere Ausdehnung erfahren; die Tarifarbeiten in diesem Gebiete beschränkten sich auf Umarbeitungen, Rektifikationen und Ergänzungen bestehender Tarife.

Der im letztjährigen Geschäftsbericht in Aussicht gestellte Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen über Gültigerklärung der Personenbillete zwischen Stationen der Tössthalbahn, der Glatthalbahn und der Linie Effretikon-Hinweil einerseits und denen der Linie Näfels-Glarus-Lintthal anderseits sowohl über Niederurnen als über Weesen wurde am 27. April 1880 abgeschlossen und erhielt die verwaltungsräthliche Genehmigung.

Nachstehend folgt noch eine Übersicht der wichtigeren Tarifarbeiten des Berichtsjahres, soweit dieselben nicht bereits besprochen sind:

a) Güterverkehr. 1) Revision der Taxen für Romanshorn transit im internen und direkten schweizerischen Güterverkehr, im Sinn ihrer Erhöhung auf die Taxen der Konkurrenzrouten und entsprechende Revision auch der Lindauertaxen. 2) Revision des Bodenseegütertarifs, behufs Durchführung der in der deutschen Waarenklassifikation eingetretenen Änderungen. 3) Neuauflage des Tarifs Basel-Bodenseeuferorte, ebenfalls behufs Durchführung der ebenerwähnten Änderungen, ferner Einstellung der Nationalbahnstation Singen. 4) Neue Taxen für St. Margrethen transit und Buchs transit (Vorarlberg) mit der Schweizerischen Centralbahn und weiter. 5) Umarbeitung des Spezialtarifs für Kochsalz in Wagenladungen ab den Stationen Pratteln, Augst, Rheinfelden und Möhlin nach der Nordostbahn. 6) Neuer Gütertarif mit der Jura-Bern-Luzernbahn. 7) Gütertarif Konstanz-Bregenz via St. Margrethen, in Gleichstellung mit den bezüglichen Bodenseetaxen. 8) Erstellung direkter Taxen für den Verkehr Bayern-Delle transit (Frankreich). 9) Zusammenstellung der zur Zeit gültigen Frachtsätze im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr. 10) Einbeziehung neuer Verbandstationen in die österreichisch-ungarisch-schweizerischen Ausnahmstarife für Getreide, Wein und Holz. 11) Neuer Getreidetarif Böhmen-Genf transit (Frankreich). 12) Erweiterung des russisch-schweizerisch-französischen Gütertarifs durch Aufnahme von Stationen der Moskau-Bresterbahn. 13) Getreidetarif mit den Fürstlich Rumänischen Eisenbahnen via Verciorova. 14) Ausnahmstarife für den schlesisch-schweizerischen Güterverkehr. 15) Tarif commun für den Transport von Orangen, Citronen und Granaten in Wagenladungen ab Marseille und Cette nach Romanshorn transit und einigen bayerischen Stationen. 16) Neuausgabe des Exporttarifs für frisches Fleisch nach Paris und Einbeziehung des Artikels „frische Butter“ in denselben. 17) Einführung ermässigter Frachtsätze für Rohzuckertransporte aus Böhmen nach Marseille.

b) Personen- und Gepäckverkehr. Erstellung neuer Personentarife: 1) mit der Tössthalbahn; 2) mit den Vereinigten Schweizerbahnen; 3) mit der Eisenbahn Wald-Rüti; 4) mit der Emmenthalbahn; 5) mit der Bödelibahn; 6) mit den Westschweizerischen Bahnen und der Simplonbahn; 7) mit den Pfälzischen Bahnen; 8) mit den belgischen und englischen Bahnen via Luxemburg; 9) im Transit über die Nordostbahn zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und den Westschweizerischen Bahnen, Centralbahn, Appenzellerbahn und Wald-Rüti.

III. Finanzverwaltung.

Unser vorjährige Geschäftsbericht gab Ihnen Kenntniss von der mit der Eisenbahnbank abgeschlossenen Konvention vom 20./21. November 1879 behufs Rückzahlung der in den Jahren 1882 und 1884 fälligen älteren Anleihen. Von dem ihr in Art. 1 dieser Übereinkunft eingeräumten Rechte, die Kündung beider Anleihen vor deren Verfallzeit zu verlangen, hat die Eisenbahnbank schon im Berichtsjahr Gebrauch gemacht. Das 10 Millionen Anleihen vom 1. Juli 1868 wurde demzufolge auf den 15. November 1880, das 5 Millionen Anleihen vom 7. Juni 1869 auf den 31. Januar 1881 gekündigt. Zum Zwecke der Durchführung dieser Operationen beschloss der Verwaltungsrath am 28. Oktober v. J. eine zweite Emission von Obligationen des 160 Millionen Anleihens im Nominal-