Verhältnisse zu andern Transportanstalten

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **29 (1881)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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

Das Wynenthal hat seine Wünsche ebenfalls auf eine normalspurige Strassenbahn reduzirt, und das Komite dieser Landesgegend hat den beiden Bahngesellschaften ein Offert der Herren Zschokke & Co. vorgelegt, womit diese Firma sich verpflichtete, eine 17½ Kilometer lange Strassenbahn ohne Grunderwerb in Normalspur zu Fr. 1,230,000, in Meterspur zu Fr. 750,000 zu erstellen. Dieser Voranschlag wurde in einer Konferenz von Abgeordneten der beiden Bahngesellschaften und des Wynenthalkomite, welche unter dem Vorsitz eines aargauischen Regierungsmitgliedes stattfand, dem Direktorium der Centralbahn mit dem Ersuchen um Prüfung desselben überwiesen. In einer gedruckten Zuschrift an die Baudirektion des Kantons Aargau taxirte nun das Direktorium die Kosten einer normalspurigen Strassenbahn auf Fr. 1,144,000, die einer schmalspurigen auf Fr. 735,000, beides einschliesslich Grunderwerb; es sprach sich aber gleichzeitig entschieden für eine Schmalspurbahn aus und erklärte in einer folgenden Konferenz, nur zu einer solchen Hand bieten zu können. Das Komite stellte für diesen Fall verschiedene Bedingungen, welche hinwieder von den Abgeordneten der beiden Gesellschaften nicht annehmbar gefunden wurden, und es ist nun zu gewärtigen, ob fernere Verhandlungen zu einem befriedigenden Resultate führen werden.

Betreffend Steuerpflicht sind zwischen der h. Regierung des Kantons Zürich und uns Meinungsverschiedenheiten darüber entstanden, ob die Nordostbahn gehalten sei, von denjenigen Gebäulichkeiten und Liegenschaften, welche keine unmittelbare und nothwendige Beziehung zur Eisenbahn haben, Staatssteuern zu entrichten.

Nach dem Steuerrechte des Kantons Zürich haben Aktiengesellschaften nur ihre Reservefonds als Ganzes zu versteuern, und wird im Übrigen das Vermögen durch die Aktionäre versteuert. Die Steuerbehörden glaubten aber eine spezielle Steuerpflicht der Nordostbahn hinsichtlich der vorerwähnten Gebäulichkeiten und Liegenschaften aus den verschiedenen ältern Konzessionen ableiten zu können. Wir mussten dieser Anschauung entgegentreten, indem wir den in Frage kommenden Konzessionsbestimmungen keinen andern Sinn beilegen konnten, als den, dass die Nordostbahn für die in Rede stehenden Objekte nicht — wie für die eigentlichen Bahnanlagen — kraft Konzession steuerfrei, dass sie somit hinsichtlich derselben dem allgemeinen Steuerrecht unterstellt sei. Durch Entscheid des Bundesgerichtes, der zwar nicht mehr in das Berichtsjahr fällt, indem er erst im Mai 1882 erfolgte, ist diese unsere Auffassung als zutreffend erklärt worden.

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Von den Geschäften, welche die Konferenz schweizerischer Eisenbahnen im Berichtsjahr erledigte, ist nur die Aufstellung einheitlicher Reglemente über die Armen- und Polizeitransporte von grösserer Bedeutung; wir werden uns darüber an folgender Stelle näher äussern. Unerledigt blieb die von den Bundesbehörden angebahnte Aufstellung neuer technischer Vorschriften über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, ferner die Aufstellung gemeinsamer Grundsätze über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich benutzten Stationen und Bahnstrecken. Neu angeregt wurden eine Revision des schweizerischen Eisenbahntransportreglements, anschliessend an die auf Grund längerer Erfahrungen stattgefundene Umarbeitung des Betriebsreglements der deutschen Eisenbahnen, und die Errichtung einer gemeinsamen Versicherungskasse gegen die Folgen der Tödtung und Verletzung von Reisenden.

Von der kommerziellen Union wurde, nachdem unser Verwaltungsrath die Mitwirkung zur Aufstellung eines allgemeinen Centralabrechnungsbureau abgelehnt hatte, beschlossen, sich einstweilen auf ein gemeinsames Bureau für die Abrechnungen über Umwegstransporte zu beschränken, welches seinen Sitz in Luzern erhalten soll;

das Organisationsstatut dieses Bureau wurde definitiv vereinbart, seine Einrichtung aber hat noch nicht stattgefunden. Mittlerweile wurde die Revision der Güterverkehrsabrechnungen seit Inkrafttreten der kommerziellen Konvention, soweit darauf die neuen Repartitionsgrundsätze noch keine Anwendung gefunden hatten, von den Betriebskontrolen der Unionsverwaltungen ihrem Abschluss entgegengeführt; nach den seitherigen Ergebnissen darf man annehmen, dass die Beträge, welche wir für Deckung der hieraus der Nordostbahn erwachsenden Einbussen aus den Betriebseinnahmen der Jahre 1879 und 1880 in Reserve gestellt haben, ausreichen werden.

Mit der Schweizerischen Centralbahn wurde vereinbart, die bisher bestandene besondere Kommission für Abnahme der Rechnungen über den Bau und Betrieb der Gemeinschaftsbahnen, in welche jeder Verwaltungsrath fünf Mitglieder abordnete, aufzuheben und statt dessen dieses Geschäft direkt den beiden Verwaltungsräthen zu übertragen. Letztere haben sich mit dieser Änderung, welche eine Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges bezweckt, einverstanden erklärt.

Betreffend das Mass der Betheiligung der Nordostbahn an der Verzinsung des Baukapitals des Bahnhofes Luzern, welcher eine nach unserer Ansicht zu ausgedehnte und zu kostspielige Erweiterung gefunden hat, erhoben sich Anstände mit der Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn, welche einem Schiedsgerichte zur Erledigung übertragen wurden.

Mit Eröffnung des Betriebes der Gotthardbahn, 1. Juni 1882, wird die Centralbahn auf dem Bahnhof Luzern den gesammten Personen- und Güterexpeditionsdienst auch für die Gotthardbahn und Bern-Luzernbahn besorgen. In Folge dessen tritt unser Vertrag vom 18./25. März 1875 mit letzterer betreffend Besorgung des Personen-Expeditionsdienstes durch die Nordostbahn ausser Kraft.

Durch einen unterm 31. Dezember 1880/3. August 1881 abgeschlossenen Vertrag ist vom Kanton Bern, als Eigenthümer der Bern-Luzernbahn, — der Centralbahn, Nordostbahn und Gotthardbahn zum Zwecke gemeinschaftlichen Betriebes die Mitbenutzung der bei der Einmündung der drei verschiedenen Linien vor dem Bahnhof Luzern errichteten, zur Bern-Luzernbahn gehörenden, Signalstation Fluhmühle eingeräumt worden, an deren Bauzinsen, Betriebs- und Unterhaltskosten die mitbenutzenden Bahnen nach Verhältniss der ein- und ausgehenden Lokomotiv- und Wagenachsen partizipiren.

Effretikon-Wetzikon-Hinweil. Unsere wiederholt ausgesprochene Hoffnung auf baldige definitive Beordnung der Verhältnisse zu diesem Unternehmen hat sich auch im Berichtsjahre nicht erfüllt. Selbst ein noch im laufenden Jahre der Gesellschaft gemachter Vorschlag für Übernahme der Linie um das Guthaben der Nordostbahn und Fortbetreibung derselben mit Taxbildung auf bisherigem Fusse ist vom Verwaltungsrathe derselben zurückgewiesen worden. Indessen ist das Defizit der Gesellschaft wieder gestiegen und beträgt dasselbe auf Ende 1881 bereits Fr. 232,862. 28 Cts. Über die weiteren Schritte der Direktion in dieser Angelegenheit wird nächstes Jahr berichtet werden.

Wädensweil-Einsiedeln. Der Vertrag betreffend Bau und Benutzung des Bahnhofes Wädensweil, datirt 5. Februar 1874, sieht vor, dass der Masstab, welcher bei Repartition der Baukapitalzinsen und der Betriebs- und Unterhaltskosten unter die Kontrahenten angewendet werden soll, spätestens auf 31. Dezember 1877 neu zu bestimmen sei. Mittelst Übereinkunft vom 1. Juli 1878 wurde die Beitragsquote der Bahn Wädensweil-Einsiedeln für die Verzinsung auf $^1/_5$ und für die Betriebskosten auf $^1/_4$ festgesetzt. Diese Vereinbarung ist von der Bahn Wädensweil-Einsiedeln gekündet worden, und nachdem Verhandlungen zum Zwecke einer weitern Verständigung zu keinem Ziele führten, wurde die Angelegenheit einem vertraglich vorgesehenen Schiedsgericht zur Erledigung überwiesen.

Zürichsee-Gotthardbahn. Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Forderungsverhältnisse gegenüber der Zürichsee-Gotthardbahn für Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) sind noch nicht reglirt, und auch für das Berichtsjahr ist uns Seitens der Unternehmung der vertraglich festgesetzte Zins nicht bezahlt worden, so dass unsere Forderung auf Ende Mai l. J. nicht weniger als Fr. 21,333. 34 Cts. beträgt.

Die genannte Gesellschaft strebt eine Konsolidirung ihrer Finanzverhältnisse an, wobei auch eine Modifikation des Mitbenutzungsvertrages im Sinne etwelcher Erleichterung der Mietherin in Aussicht genommen ist.

Mit der Verwaltung der Grossherzoglich Badischen Bahn fanden im Berichtsjahre wegen Neubeordnung der Mitbenutzungsverhältnisse in den Bahnhöfen Konstanz und Singen, soweit sich solche auf den Betrieb der Linie der ehemaligen Nationalbahn bezieht, Verhandlungen statt, welche indessen noch nicht zum Vertragsabschluss gediehen sind.

Mit der nämlichen Verwaltung wurde am 3./11. Juni 1881 ein neuer Vertrag über den Betrieb der Strecke Waldshut-Mitte Rhein und die Mitbenutzung des Bahnhofes Waldshut durch die Nordostbahn vereinbart. Dieser Vertrag enthält, wie der dadurch ersetzte vom August 1876, Ausführungsbestimmungen zu dem Vertrage vom 26. August 1857 über den Bau und Betrieb der Bahnstrecke Waldshut-Turgi. Von den Änderungen, welche dadurch gegenüber dem Vertrage von 1876 vorgenommen wurden, benennen wir die neue Regelung der Tarifbildung im Güterverkehr mit Waldshut und die Festsetzung der Bedingungen, zu welchen den Zügen der Bahnlinie Winterthur-Koblenz die Mitbenutzung der Bahnstrecke Mitte Rhein-Waldshut und letzterer Station gestattet ist, ferner die Aufhebung der bisherigen gemeinsamen Agentur in Waldshut; die seither dieser Agentur obgelegene Zollbehandlung wird künftig von dem Grossherzoglich Badischen Stationspersonal besorgt. Der Verwaltungsrath hat dem Vertrag seine Genehmigung ertheilt.

Die seit Jahren schwebende Frage, unter welchen Bedingungen den Reexpeditionssendungen der schweizerischen Lagerhäuser die direkten Taxen des Getreidespezialtarifs Nr. 6 zugestanden werden können, fand im Benehmen mit den Bundesbehörden durch Aufstellung eines mit 1. November 1881 in Kraft gesetzten Reglementes, welchem alle am genannten Tarif betheiligten Verwaltungen beitraten, ihre Erledigung. Nach diesem Reglemente werden die direkten Taxen zwischen der ursprünglichen Versandt- und der definitiven Bestimmungsstation, zuzüglich einer Reexpeditionstaxe von Fr. 1 per Tonne, auf dem Rückvergütungswege auch für solche Getreidesendungen gewährt, welche in kantonalen oder kommunalen Lagerhäusern, oder in Lagerhäusern von Aktiengesellschaften oder Privaten, die aus der Lagerung ein besonderes Geschäft machen und darüber eine geordnete Buchführung halten, während höchstens sechs Monaten gelagert haben und alsdann reexpedirt werden. Das Reglement hat für die Dauer des Spezialtarifs Nr. 6 oder eines andern, allfällig an dessen Stelle tretenden, nach dem Staffelsystem konstruirten Tarifs, eventuell, sofern einer dieser Tarife länger als bis Ende Juni 1884 in Kraft bleibt, mindestens bis zu diesem Termin Gültigkeit, mit nachheriger steter dreimonatlicher Aufkündungsberechtigung.

Hinsichtlich des Güterverkehrs gelangten wir im Berichtsjahr zu einer sehr wichtigen Schlussnahme, indem wir uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes für den Übergang zum deutschen Tarifsystem entschieden. Das Netz der Schweizerischen Nordostbahn wird beim Güterverkehr, zufolge seiner Lage, mehr als dasjenige irgend einer andern Schweizerbahn von den jeweilen auf den deutschen, namentlich den süddeutschen Bahnen geltenden Tarifbestimmungen beeinflusst. Daher war sie von je her bemüht, sich diesen Bestimmungen thunlichst anzunähern, und insbesondere war die Tarifreform vom Jahr 1872, welcher sich auch die andern ostschweizerischen Bahnen, dagegen die westschweizerischen nur für ihren direkten Verkehr mit der Ostschweiz anschlossen, eine Folge

dieses Strebens. Seither waren wir mehrmals im Begriff, eine abermalige Gütertarifreform im Anschluss an die Änderungen in Deutschland vorzunehmen, wurden aber durch die Unsicherheit der diesbezüglichen deutschen Verhältnisse, welche zu wiederholten Änderungen der dortigen Gütertarifbestimmungen führte, stets wieder zurückgehalten. Auch die vor einigen Jahren von den Bundesbehörden gemachten Versuche, alle schweizerischen Bahnen zur Annahme eines einheitlichen Gütertarifsystems im Anschluss an das deutsche zu bewegen, scheiterten wesentlich an diesem Umstande, woneben allerdings auch das Streben, die Bahnen gleichzeitig zur Annahme übereinstimmender Grundtaxen zu bestimmen, wegen der Verschiedenartigkeit der Verkehrs- und seitherigen Taxverhältnisse hemmend einwirkte. In letzter Zeit hat es nun den Anschein gewonnen, dass in Deutschland eingreifende Änderungen am System der Gütertarife für geraume Zeit nicht mehr zu befürchten seien, und hielten wir daher für angezeigt, den lange geplanten Schritt nunmehr zu thun und durch möglichst unveränderte Annahme der dermaligen deutschen Gütertarifbestimmungen sammt Waarenklassifikation ebensowohl den eingetretenen Änderungen in den Industrie-, Handels- und Verkehrsverhältnissen gerecht zu werden, als auch die Konkurrenzfähigkeit unsers Netzes zu stärken und die Erhaltung und Erweiterung der direkten Güterverkehre mit Deutschland, Belgien, Holland und Österreich-Ungarn wesentlich zu erleichtern. Zu diesen verschiedenen Gesichtspunkten kam noch als neues Moment hinzu, dass die Verhandlungen, welche im Laufe des letzten Jahres mit den deutschen Bahnen hinsichtlich Bildung der Gütertarife über die Gotthardbahn eröffnet wurden, uns, wie auch die Direktion der Gotthardbahn überzeugten, die Erstellung brauchbarer internationaler Gotthardtarife sei im Falle des Verbleibens der Schweiz bei ihrem dermaligen Tarifsystem nicht zu erwarten, werde dagegen bei Annahme des deutschen Systems bedeutend gefördert werden.

Letzterer Umstand schloss von vornherein den Gedanken aus, die definitive Entschliessung über die Tarifänderung einstweilen noch auszusetzen und vorerst mit den andern Schweizerbahnen Unterhandlungen hierüber zu eröffnen, um sie womöglich zu einem übereinstimmenden Vorgehen zu bestimmen. Das Gefühl der Dringlichkeit bei Behandlung dieser Frage, welches die Gotthardbahn und wir hatten, war bei den meisten derselben kaum vorauszusetzen, und die Nöthigung möglichsten Anschlusses an die deutschen Tarifeinrichtungen, welche aus der Lage unsers Bahnnetzes folgt, trifft bei keiner derselben im gleichen Masse zu. Wir waren daher veranlasst, mit der Gotthardbahn zunächst allein vorzugehen, unterliessen aber nicht, sogleich mit den Vereinigten Schweizerbahnen und der Schweizerischen Centralbahn ins Benehmen zu treten, um sie zum gleichen Schritte zu bestimmen; die erstere Gesellschaft erklärte sich hiezu sofort bereit, während die letztere einstweilen nur für die Bötzbergbahn und die Aargauische Südbahn eine bejahende Antwort ertheilte. Seither schlugen wir im Einverständniss mit der Gotthardbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen den andern Schweizerbahnen vor, über die künftige Gestaltung der direkten Gütertarife auf Grund der für den grössten Theil des Netzes der Ostschweiz geschaffenen veränderten Sachlage Verhandlungen zu pflegen, worauf die Jura-Bern-Luzernbahn, die Emmenthalbahn und die kleineren Bahnen der Ostschweiz ihre prinzipielle Bereitwilligkeit zur Annahme des deutschen Tarifsystems aussprachen, während die Schweizerische Centralbahn ihre diesbezüglichen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen hat, und die Westschweizerischen Bahnen glauben, die Beibehaltung des bisherigen Systems der direkten Gütertarife befürworten zu können.

Schwieriger als die Frage, ob zum deutschen Gütertarifsystem übergegangen werden solle, gestaltete sich für uns und für den Verwaltungsrath die Bestimmung der Grundtaxen des neuen Gütertarifs. Die Finanzlage der Gesellschaft machte uns zur Pflicht, hiebei mit grosser Vorsicht vorzugehen, um der Gefahr einer wesentlichen Verminderung der Einnahmen möglichst vorzubeugen. Die Tarifänderung bringt mit Nothwendigkeit für viele Transporte bedeutende Taxermässigungen, für welche eine entsprechende Kompensation nur durch Erhöhung der Taxen auf andern Transporten geschaffen werden kann. Solche Taxerhöhungen haben jedoch hinwieder den Nachtheil, den Verkehr störend zu beeinflussen, wenn sie erheblich sind, und daher setzt man sich dadurch wieder der Möglichkeit

einer Einnahmenverminderung aus, wenn die Verkehrsmengen im Verhältniss der Taxerhöhungen oder noch mehr abnehmen. Zwischen diesen Gesichtspunkten den richtigen Mittelweg zu finden, war um so schwieriger, als die grosse Verschiebung der Güterklassen, welche das neue Tarifsystem bringen wird, die Gewinnung zuverlässiger Ziffern über die Einnahmen, welche vom Güterverkehr künftig erwartet werden dürfen, nur sehr bedingt gestattete, auch nachdem das hiefür zu Gebote stehende verkehrsstatistische Material durch ausnahmsweise Arbeiten wesentlich vervollständigt worden war. Die Festsetzung des Normalschema für den neuen Gütertarif verzögerte sich daher bis ins laufende Jahr; am 6. Februar 1882 erfolgte hierüber die vollständige Einigung zwischen der Direktion und dem Verwaltungsrath.

Den Erörterungen über die Gütertarifreform vorausgehend, waren wir genöthigt, den internen Gütertarif auf seitheriger Grundlage neu zu erstellen, um die an die Nordostbahn übergegangenen Nationalbahnstationen in denselben einzubeziehen, sowie auch wegen dieser Erweiterung eine Neuauflage des Distanzenzeigers der Nordostbahn erfolgte. Daran reihten sich Neuausgaben des internen Getreidespezialtarifs, ferner des internen und direkten Gütertarifs der Linie Effretikon-Hinweil. Für den direkten Güterverkehr mit den schweizerischen Bahnen waren ebenfalls zahlreiche Arbeiten nöthig, von denen wir folgende benennen: Einbeziehung der Dampfbootstationen des rechten Zürichseeufers in den direkten Verkehr mit der Bötzbergbahn und Centralbahn; Erstellung eines direkten Gütertarifs mit Wädensweil-Einsiedeln; neue Gütertarife mit der Aargauischen Südbahn und der Emmenthalbahn zufolge Eröffnung der Bahnstrecken Muri-Rothkreuz und Burgdorf-Langnau, ferner mit der Simplonbahn zufolge Verschmelzung derselben mit den Westschweizerischen Bahnen. Im internationalen Verkehre wurden u. A. nach der im vorletzten Jahre vereinbarten Tarifkombination direkte Gütertarife mit Elsass-Lothringen und Bayern eingeführt, ferner mit den belgischen Bahnen direkte Gütertarife neu eingerichtet, welche anfänglich nur über die deutschen Routen gültig waren, dann aber auch der französischen Ostbahn auf ihr Ansuchen gewährt wurden. Gegen Ende des Jahres, nachdem der Übergang zum deutschen Tarifsystem feststand, haben wir die Arbeiten für direkte und internationale Gütertarife auf solche beschränkt, deren Vornahme ohne ernstliche Störung unserer Verkehrsinteressen nicht unterbleiben durfte, mit Rücksicht darauf, dass jener Übergang die successive und möglichst baldige Umrechnung aller bestehenden Tarife nach dem neuen System nöthig macht, und Tarife nach altem System nur noch auf kurzen Bestand Aussicht haben.

Neue Einrichtungen von grösserm Belange hinsichtlich der Organisation des Personenverkehrs sind für das Berichtsjahr nicht zu verzeichnen. Die Thätigkeit der Verwaltung in dieser Richtung beschränkte sich wesentlich auf die Verbesserung und Erweiterung der bestehenden Verkehrs-Einrichtungen und -Verbindungen.

Im internen Verkehre ist ein neues Verfahren für die Erhebung und Kontrolirung der in den Bahnzügen erhobenen Fahrtaxen eingeführt worden. Dasselbe ersetzt die bisher für den Klassenwechsel und für Umwegfahrten vom Zugführer geschriebenen Billete durch vom Kondukteur zu verabfolgende Taxmarken, ähnlich den Postmarken. Neben manchen Vorzügen hat dieses System auch seine nicht zu vermeidenden Nachtheile, und es ist wohl möglich, dass wir uns zu einer abermaligen Änderung veranlasst sehen werden. Es ist durchaus nicht leicht, ein Verfahren zu finden, welches Sicherheit der Kontrole vereinigt mit der Vermeidung von Umständlichkeiten, die bei frequenten Zügen und kurzen Distanzen den Kondukteur seinen anderweitigen Funktionen entziehen. Die Ehrenhaftigkeit des Personals bildet hierin immer noch die wesentlichste Garantie vor Verlusten. Der Unterstützung Seitens des Publikums in der Weise, dass dasselbe mehr von den auf den Stationen aufliegenden Supplementsbilleten Gebrauch mache und nur im Nothfalle die Züge ohne Billet benutze, auch für jede bezahlte Taxe einen Ausweis verlange, entbehren wir leider noch vielfach. Dieselbe wäre aber um so wünschbarer, als diese Nachzahlungen sehr häufig sind und bedeutende Beträge erreichen, Dank der Milde, mit

welcher hierländische Gesetzgebung und Praxis im grossen Gegensatze zur ausländischen die Benutzung der Züge ohne oder mit unzureichendem oder unrichtigem Billete behandeln.

Mit der Verwaltung der Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein haben wir — in Fortsetzung eines schon von der Direktion der Nationalbahn eingegangenen Verhältnisses — einen neuen Vertrag über die fakultative Benutzung von Personenbilleten auf den Dampfbooten und in den Personenzügen im Lokalverkehre zwischen Stein a/Rh. und Konstanz abgeschlossen, der im Wesentlichen dem Publikum dieselben Vortheile und den Verwaltungen die gleiche Garantie gegen einen unnützen Taxkrieg bietet, wie der frühere, aber die Billetbenutzung und die Kontrole über dieselbe in zweckmässigerer Weise regelt.

Einem vielfach auftretenden Wunsche nachkommend, haben wir auf einzelnen Gabel- und Doppellinien, von denen die eine mit weniger ausreichenden Zugsverbindungen ausgerüstet ist, als die andere, die Retourbillete der längern Linie auch für die Fahrt auf der kürzern gültig erklärt. Die noch weiter gehende Konzession an das Publikum, auch die Billete der kürzern Linie auf der längern gegen Nachzahlung in den Zügen anzuerkennen, hat mehrfache Übelstände im Gefolge und wird jedenfalls keine Ausdehnung, wo nicht eine Beschränkung erfahren.

In das Berichtsjahr fällt der schon im Beginn dieses Abschnittes berührte Abschluss der Verhandlungen zwischen den Bundesbehörden einerseits und den Bahnverwaltungen anderseits über einheitliche Bestimmungen für Polizeitransporte und für den Transport inländischer Armen. Das Resultat derselben hat in zwei bezüglichen Reglementen nebst Instruktionen Ausdruck gefunden, welche am 1. Januar 1882 in Kraft getreten sind. Das Reglement über Polizeitransporte schafft wesentlich nur einheitliche Normen für den internen und direkten Verkehr sämmtlicher Bahnen bezüglich des Ausweises, der Abfertigung und Verrechnung der Transporte an Stelle der vorher sehr vielseitig gestalteten Modalitäten und ermöglicht damit die vorher nicht zulässig gewesene direkte Abfertigung von Polizeitransporten von einer Bahn auf die andere; die Transportpreise dagegen sind bei der Nordostbahn durchweg dieselben, wie sie in den besondern Verträgen mit den einzelnen Kantonsregierungen s. Z. vereinbart waren. Dieses Reglement kann demnach nur als ein Fortschritt im schweizerischen Eisenbahnwesen bezeichnet werden. Durch das Reglement für Armentransporte erfahren die bei der Nordostbahn und den sämmtlichen übrigen schweizerischen Bahnen bisher in dieser Hinsicht bestandenen Einrichtungen eine wesentliche Ausdehnung, welche für die Verwaltungen insofern von etwelcher Bedeutung ist, als das Reglement die Einräumung der Fahrbegünstigung im einzelnen Falle nicht in die Hand der Bahnorgane, sondern in jene der Armenbehörden legt. Wenn wir, wie die sämmtlichen übrigen Bahnverwaltungen, obschon sie zu der erwähnten Ausdehnung der Fahrbegünstigung für Arme nur für ihre unter der Herrschaft der Normalkonzession stehenden Linien verpflichtet werden könnten, dem Reglemente dessenungeachtet beigetreten sind, so geschah dies unserseits immerhin in der stillschweigenden Erwartung, dass die kompetenten Behörden von demselben massvollen Gebrauch machen werden. Die bisherigen Wahrnehmungen haben uns in dieser Erwartung nicht getäuscht.

Das im Jahre 1880 eingeführte System der kombinirbaren Rundreisebillete hat im Laufe des Jahres 1881 eine bedeutende Ausdehnung dadurch erfahren, dass ausser dem Beitritt einiger kleinerer Bahnnetze und Linien die für den Lustfahrtsverkehr in erster Linie stehenden Rigibahnen und die Dampfboote des Zuger- und Vierwaldstättersees, dann auch die frequentesten Bergpostrouten in dieselben einbezogen worden sind. Das genannte System erfreut sich der Betheiligung namentlich des ausländischen Reisepublikums noch nicht so recht, und wir werden für die ausreichendere Bekanntmachung desselben in nächster Saison besorgt sein.

Die im vorhergehenden Geschäftsbericht in Aussicht gestellte Umarbeitung des internen Personentarifs der Nordostbahn mit Einbeziehung der Linien der ehemaligen Nationalbahn ist im Berichtsjahr erfolgt; desgleichen die Umarbeitung sämmtlicher direkter Personentarife mit den westlich von der Nordostbahn gelegenen Bahnen und im Transit über die Nordostbahn. Im internationalen Personenverkehre haben u. A. die Tarife aus Elsass und von den Rhein-Bahnen und der mitteldeutsch-schweizerische Tarif, dann der belgisch-englische und der italienisch-deutsch-schweizerische via Brenner eine Umgestaltung erlitten. Verhandlungen mit der französischen Ostbahn über Einrichtung eines neuen Verkehrs mit London durch Frankreich, dessgleichen solche mit der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn über Einführung eines sehr ausgedehnten, Frankreich, die Schweiz, Deutschland und Oesterreich, theilweise Belgien und Italien umfassenden Rundreiseverkehrs sind zwar im Berichtsjahre zum Abschluss gelangt, die Ausgabe der Billete aber auf die nächste Saison verschoben worden.

Die bedeutendern Tarifarbeiten im Personenverkehr sind oben schon angedeutet; daneben sind eine grössere Zahl von Tarifen und Tarifnachträgen geringern Umfangs und Belangs in Kraft getreten, deren namentliche Anführung kein Interesse bieten kann.

III. Finanzverwaltung.

Der Verkehr mit der Eisenbahnbank ging seinen durch die Verträge geregelten Gang. Gemäss denselben betrugen die Einzahlungen der Bank während des Berichtsjahres:

1. Auf Rechnung der Emission von 17 Millionen vom 1. Oktober 1880:		
a) Restzahlung auf das per 15. November 1880 gekündete 10 Millionen Anleihen vom 1. Juli 1868	Fr.	686,000
b) Rückzahlung des per 31. Januar 1881 gekündeten 5 Millionen Anleihens vom 7. Juni 1869	„	5,000,000
2. Auf Rechnung der Emission von 68 Millionen vom 1. Februar 1879:		
a) für Zahlung der Gotthardsubvention, im Monat Oktober 1881	„	500,000
b) für diverse Baukosten laut Protokoll vom 30. November 1880 (Einzahlungen auf die Aargauische Südbahn etc.)	„	1,000,000
Effektive Einzahlung	Fr.	7,186,000
Dagegen wurden der Bank an Obligationen verabfolgt:		
Für Fr. 686,000 à 100/111	Fr.	761,500
„ „ 5,000,000 à 100/110	„	5,500,000
„ „ 1,500,000 à 54/68	„	1,888,500
	Fr.	8,150,000
Abzüglich der dritten Amortisationsquote pro 1881 (1. Februar 1882)	„	130,000
hat sich das neue $4^1/_2$% 160 Millionen Anleihen vermehrt um	Fr.	8,020,000
Diese Schuld betrug am 1. Januar 1881	„	67,770,000
und beträgt auf Ende 1881	Fr.	75,790,000

wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat. Wir haben im vorjährigen Bericht erwähnt, dass laut Konvention vom 20/21. November 1880 die Nordostbahn am Verkauf von 33,200 dieser Obli-