

# Verhältnisse zu andern Transportanstalten

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **33 (1885)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

## **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.

hat. Diese Vorlagen, die sehr eingehende Erhebungen und sorgfältige Berechnungen erheischten, konnten von uns innert der anberaumten Frist, d. h. bis Ende September 1885 nicht vollständig eingeliefert werden, sondern zum Theil erst gegen Ende November 1885. — Zur Prüfung derselben hat der Bundesrath eine Kommission von drei Sachverständigen ernannt, welche ihren Bericht in der ersten Hälfte des Monats Mai l. J. erstattet haben dürfte. Mit den Vertretern der Moratoriumslinien haben inzwischen keine weitem Verhandlungen stattgefunden, da wir glaubten, vorerst gewärtigen zu sollen, zu welchen Verfügungen der Bundesrath sich veranlasst sehen werde. Vorläufig hat derselbe auf eine bezügliche Anfrage des Regierungsrathes des Kantons Aargau durch Beschluss vom 26. Dezember 1885 sich dahin ausgesprochen, dass die für die Moratoriumslinien durch den Bundesbeschluss vom 14. Februar 1878 festgesetzten Fristen bis zu dem Zeitpunkte laufen, in welchem die Bundesbehörden diese Fristen neu angesetzt haben werden.

## II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Der Konferenz schweizerischer Eisenbahnen trat im Laufe des Berichtsjahres auch die Aargauisch-Luzernische Seethalbahn bei.

Fragen des Güterverkehrs von grösserer Wichtigkeit hatte dieselbe nicht zu behandeln.

Von den Verhandlungen der Konferenz über Angelegenheiten des Personen-, Gepäck- und Viehverkehrs verdient eine neue Vereinbarung mit der schweizerischen Postverwaltung Erwähnung, derzufolge die Entschädigung der Bahnverwaltungen für den Transport der Fahrpoststücke über 5 Kilogramm Gewicht, anstatt im Wege der Ausrichtung einer Aversalsumme fortan, zunächst für die Jahre 1885—1887, wieder auf Grund der effektiven Transportquantitäten und einer Taxe von 2 $\frac{1}{2}$  Cts. für 100 Kilogramm und Kilometer (= der halben Gepäcktaxe) erfolgen wird. — Ferner hat die Konferenz — in Ausführung des auf Seite 3 erwähnten Übereinkommens mit dem Eisenbahndepartement — die Vereinbarung über die Organisation des direkten Verkehrs hinsichtlich der Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer der Billete und die Bestimmungen über das Minimalgewicht und Gewichtsabrundung für Gepäcktransporte geändert, ist aber hiebei dazu gelangt, von der eingeräumten Befugniss zur Berechnung eines Minimalgewichts von 20 Kilogramm vorläufig keinen Gebrauch zu machen, sondern einstweilen die Taxen nur für 10 Kilogramm in minimo erheben zu lassen.

Mit Betriebsfragen hatte sich die schweizerische Eisenbahnkonferenz im Berichtsjahr in vermehrtem Masse zu befassen. Von den wichtigern sind folgende zu erwähnen:

1. Einführung kontinuierlicher Bremsen. Auf dem Netz der Nordostbahn wurden mit der Luftdruckbremse System Wenger Versuche in grösserm Masstabe vorgenommen; zu einem Abschluss werden dieselben erst im laufenden Jahr gelangen.

2. Reglement für Militärtransporte auf Eisenbahnen. Nachdem der Eisenbahnkonferenz Gelegenheit gegeben worden war, ihre Wünsche bezüglich des Entwurfs zu diesem Reglement auszusprechen, ist dasselbe vom schweizerischen Bundesrath am 3. November 1885 definitiv festgestellt und vom 1. Januar 1886 an in Kraft gesetzt worden.

3. **Gemeinsamer Plakatfahrtenplan für die schweizerischen Bahnen.** Nachdem die Konferenz diese Neuerung im Prinzip gutgeheissen hat, wurde eine Verwaltung mit der Ausarbeitung eines bezüglichen Projektes betraut. Zu einem Abschluss ist die Angelegenheit indess noch nicht gediehen.

4. Das schweizerische Eisenbahndepartement wünscht die **Aufstellung einheitlicher Vorschriften für den Bahnbewachungsdienst.** Da dieser Dienstzweig bei den einzelnen Bahnen in ganz verschiedener Weise organisirt, eine einheitliche Reglementirung desselben daher unmöglich ist, wurden mit dem Departement Verhandlungen im Sinne eines Verzichtes auf seine Anregung gepflogen; dieselben sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

5. Das Eisenbahndepartement hat an die Bahnverwaltungen das Postulat betreffend Festsetzung eines Normaltypus für Eisenbahnwagenachsen und von **Normalien für das Rollmaterial überhaupt** (Hauptdimensionen für Güterwagen, Tragfedern, Räder, Bandagen, Buffer etc.) bei Neuanschaffungen gestellt. Diese Fragen werden durch den Technikerverein einlässlich geprüft. Ferner verlangte das Eisenbahndepartement die jeweilige Vorlage von Detailzeichnungen etc. bei Neuanschaffungen von Rollmaterial, was die Konferenz veranlasste, an die genannte Behörde das Gesuch zu stellen, von der Aufstellung von Vorschriften über die Details der Konstruktion Umgang zu nehmen und sich auf Vorschriften zum Zwecke der Betriebssicherung, die doch für die Behörde allein massgebend sein müsse, zu beschränken.

6. Die Forderung des Eisenbahndepartements auf alljährliche **Revision der Personenwagen**, welche nach Ansicht der Eisenbahnkonferenz durch die praktischen Verhältnisse des schweizerischen Eisenbahnbetriebes nicht geboten ist und eine nutzlose Erschwerung des Betriebes bilden würde, wurde beanstandet, mit dem Ersuchen, die periodische Revision erst nach einem Parcours von 40,000 Kilometer vorzuschreiben. Die Angelegenheit ist noch pendent.

7. Das im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnte **Interimsübereinkommen der schweizerischen Wagenverbandsbahnen** wurde für ein weiteres Jahr gültig erklärt. Da bei Abfassung dieses Berichtes die bezüglichen Ausgleichsrechnungen auf der Basis der Ergebnisse des Jahrs 1883 noch nicht abgeschlossen waren, so lässt sich über die finanzielle Tragweite dieses Übereinkommens zur Zeit noch kein abschliessliches Urtheil fällen.

8. Nachdem der schweizerische Bundesrath neue Vorschriften behufs Verhinderung der Ausbreitung von Thierseuchen durch den Viehverkehr auf Eisenbahnen erlassen hatte, wurde von der Eisenbahnkonferenz zur Ausführung dieser Vorschriften eine **gemeinsame Instruktion betreffend Desinfektion der zum Transport von Vieh und frischen Häuten benutzten Eisenbahnwagen** aufgestellt. Damit im Viehverkehr mit den angrenzenden Ländern Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien und Frankreich die in dem einen Land erfolgte Desinfektion auch im andern respektirt werde und dadurch dem Versender oder Empfänger die Bezahlung einer doppelten Desinfektionsgebühr erspart bleibe, pflogen die schweizerischen Grenzbahnen mit ihren Nachbarbahnen sachbezügliche Verhandlungen; da jene sich inkompetent erklärten, wurde die Intervention des schweizerischen Bundesrathes angerufen, der es übernahm, die Angelegenheit auf diplomatischem Wege mit den betreffenden Staatsregierungen weiter zu behandeln.

9. Die Eisenbahnkonferenz sah sich veranlasst, wegen der nach und nach entstandenen ungebührlichen Belastung der Schnellzüge durch die nicht nur Briefe, sondern auch Frachtstücke führenden schweren **Bahnpostwagen**, und die daraus resultirenden Konsequenzen — grosse Traktionskosten und Zugsverspätungen wegen des zeitraubenden Umlads auf den Hauptbahnhöfen — beim Eisenbahndepartement vorstellig zu werden und dasselbe um dessen Intervention zwecks Abhülfe zu ersuchen.

10. Die **Zugsverspätungen**, wie sie der starke Herbstverkehr immer mit sich bringt, gaben der Bundesbehörde Veranlassung, von den Bahnverwaltungen die Einführung vermehrter Kontrolmassregeln und eine detaillirtere Rapportirung zu verlangen, zu dem Zwecke, die Ursachen der Zugsverspätungen noch besser als bisher kennen lernen

und eventuell in Erwägung ziehen zu können, ob der gemischte Kursdienst (Beigabe von Frachtgütern an die Personen- und Schnellzüge) in bisheriger Weise weiter zu gestatten sei. Hierüber fanden mit dem Departement unter Klarlegung aller Verhältnisse Verhandlungen behufs Modifikation seines Postulates statt. Dieselben sind noch nicht zum Abschlusse gelangt.

11. Von dem Reglement der schweizerischen Eisenbahnen über Gewährung von Taxermässigungen an Bahnangestellte und deren Familienangehörige (Beamtenbillete), vom 15. Juli 1883, wurde gegen Ende des Berichtsjahres eine Neuauflage, enthaltend alle seither im Instruktionsweg eingeführten Änderungen und Ergänzungen veranstaltet. Ferner wurde die Übereinkunft betreffend Ermächtigung zu gegenseitiger Verabfolgung von Freibillets an Bahnangestellte für einzelne Fahrten, von einer Bahn auf die andere übergehend, revidirt und ein neues Freikartenformular aufgestellt.

Aus den Verhandlungen der Konferenz der kommerziellen Union ist zu erwähnen, dass die theilweise Ausnahmsstellung, welche sich die Jura-Bern-Luzernbahn für ihre Linien Neuchâtel-Chaux-de-Fonds-Loele und Bienne-Tavannes-Convers ausbedungen hatte, in Folge des Anschlusses genannter Linien an das französische Bahnnetz bei Morteau gemäss Art. 4 der Konvention vom 8. Januar 1879 in Wegfall kam. Im Übrigen hatte diese Konferenz keine Geschäfte von eingreifenderer Tragweite zu erledigen. Zwar traten zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und uns hinsichtlich einzelner Bestimmungen der Konvention Differenzen von grundsätzlicher Bedeutung zu Tage; allein man fand beiderseits angezeigt, deren Behandlung und allfällige schiedsgerichtliche Austragung zu verschieben, in Gewärtigung des Ausganges der Unterhandlungen über vertragliche Beordnung der Konkurrenzverhältnisse im Verkehr mit Österreich-Ungarn.

Die Konferenz der Reformtarifbahnen hielt mehrere Sitzungen. In denselben wurden namentlich die Anregungen berathen, welche Seitens des Eisenbahndepartements in Behandlung des Bundesbeschlusses über die Eisenbahntarife erfolgten, und worüber wir uns schon im ersten Abschnitt geäussert haben. Sodann einigte sich die Konferenz über eine Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, welche auf den 1. April 1885 in Kraft gesetzt wurde und die seit Erscheinen der ersten Auflage an den deutschen Tarifvorschriften vorgenommenen Änderungen, mit einigen Ausnahmen, auch in der Schweiz zur Durchführung brachte. Dem Verkehr wurde hiedurch eine ziemlich bedeutende Zahl von Erleichterungen gewährt, aus denen wir nur die Versetzung der zusammengesetzten Maschinen in die Güter der Spezialtarife als die wichtigste hervorheben, während irgendwelche nennenswerthe Erschwerungen nach keiner Richtung eintraten. Das Eisenbahndepartement beanstandete anfänglich diese Neuauflage und verlangte deren einstweilige Ausserkraftsetzung, indem es zugleich über verschiedene Punkte weitere Aufschlüsse verlangte; indessen liess es sich durch den Hinweis, dass eine solche Massnahme keineswegs im Interesse des Verkehrs liegen würde, zum Fallenlassen seines Begehrens bestimmen. Eine Anzahl weiterer Änderungen an den Tarifvorschriften soll durch einen I. Nachtrag zu denselben durchgeführt werden; die abschliessliche Einigung über diesen Nachtrag liess sich im Berichtsjahr nicht mehr erzielen. Ebenso wird die Übergabe der bisher von den Reformtarifbahnen in besonderer Konferenz behandelten Geschäfte an die allgemeine Eisenbahnkonferenz erst im laufenden Jahr erfolgen können.

Die Ausgabe der neuen, nach dem Reformsystem erstellten Gütertarife der Westschweizerischen Bahnen ist diesen erst auf den 1. März 1886 möglich geworden; in Folge dessen verblieben für unsern Verkehr mit denselben die alten Gütertarife nach dem 1872er System noch in Kraft. Dagegen wurden die seitherigen Tarife für unsern Verkehr mit der Jura-Bern-Luzernbahn und der Emmenthalbahn auf den 1. Juni 1885 durch Reformtarife ersetzt; ferner wurden solche Tarife mit der Aargauisch-Luzernischen Seethalbahn erstellt.

Der südwestdeutsch-schweizerische Verbandsverkehr wurde durch Erstellung direkter Tarife mit einem Theile des preussischen Eisenbahndirektionsbezirkes Köln (linksrheinisch) erweitert.

Mit Bayern wurden ein neuer Getreidetarif, ferner Sammelgütertaxen zwischen einigen wichtigen bayerischen Stationen und den westschweizerischen Transitstationen vereinbart.

Die schon im Vorjahr angebahnte Neuerstellung der deutsch-italienischen und schweizerisch-italienischen Gütertarife konnte im Berichtsjahr noch nicht erfolgen. Zwar wurden die bezüglichen Verhandlungen der beteiligten Schweizerbahnen unter sich ausreichend rasch gefördert, um in der ersten Jahreshälfte sowohl den italienischen als den deutschen und österreichischen Bahnen Vorschläge über die Grundsätze, nach denen die neuen Tarife erstellt werden sollen, unterbreiten zu können. Allein die Umgestaltung, welche mittlerweile die Eisenbahnverhältnisse in Italien erfuhren, und besondere Verhandlungen, welche die deutschen Bahnen vorerst unter sich als nothwendig erachteten, hatten zur Folge, dass die schweizerischen Vorschläge noch nicht zu einer erschöpfenden und abschliessenden Berathung gelangten. Die hiedurch eingetretene Verzögerung ist zu bedauern: schon aus formellen Gründen, weil die jetzigen Tarife durch eingetretene Änderungen in den Tax- und Verkehrsverhältnissen vielfältig durchbrochen und dadurch unübersichtlich und unzuverlässig geworden sind; noch mehr aber, weil dem Verkehr der Nord- und Ostschweiz mit Italien inzwischen diejenigen Taxermässigungen nicht zukommen, welche der Schweizerischen Central- und Nordostbahn von der Gotthardbahn in theilweiser Kompensation der von ihnen für Erleichterung des Gotthardverkehrs neu zu übernehmenden Opfer zugestanden worden sind. Immerhin wurden wenigstens einzelne jener Ermässigungen dem Verkehr zwischen der Schweiz und Italien durch Ausgabe provisorischer Tarife schon jetzt zugewendet.

Wie im letztjährigen Berichte bereits mitgeteilt wurde, sahen wir uns genöthigt, die zufolge Eröffnung der Arlbergbahn getroffenen Vereinbarungen für den Verkehr mit Österreich-Ungarn insoweit zu kündigen, als sie die Instradirung auf Schweizergebiet und die Reexpeditionssendungen betreffen. Seither haben Verhandlungen zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und uns stattgefunden, um die einschlägigen Verkehrsverhältnisse auf eine andere Weise zu beordnen, welche den gemachten Erfahrungen Rechnung tragen, die beiderseitige Verkehrsstellung billig berücksichtigen und die bestehende Interessenkollision wenigstens der Hauptsache nach beseitigen soll. Obwohl diese Verhandlungen im Spätjahr zur Einigung über den schwierigsten Differenzpunkt führten, konnte doch die vollständige Einigung vor Jahresschluss nicht mehr erzielt werden. Immerhin dauerten die Verhandlungen fort, wesshalb wir die Hand dazu boten, dass die bestehenden Tarife und Instradirungsvorschriften vorläufig noch unverändert in Anwendung blieben, und auch zur Erstellung weiterer Tarife mit Österreich-Ungarn unter den nöthigen Vorbehalten mitwirkten. Demzufolge traten zu den schon im Jahr 1884 in Kraft gesetzten Tarifen noch folgende hinzu: Getreidetarif mit Mähren, Holztarife mit Österreich und Ungarn, Ausnahmetarife für Eier, Rohtabak und Mineralwasser. Auf den 1. Januar 1886 konnte der Theil I der österreichisch-ungarisch-schweizerischen Gütertarife ausgegeben werden, welcher die reglementarischen Bestimmungen in neuer Auflage, ferner die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation enthält.

Für die Schweizerbahnen ist, neben dem eigenen Verkehr mit Österreich-Ungarn, auch der Transit-Güterverkehr zwischen letzterem und Deutschland, sowie Frankreich von Bedeutung. Ihre Einbeziehung in den Transitverkehr mit Deutschland erfolgte, entsprechend den getroffenen Vereinbarungen, im Laufe des Berichtsjahres; dagegen konnte die vereinbarte Einbeziehung in die weit wichtigeren Transittarife mit Frankreich noch nicht herbeigeführt werden, trotzdem im Berichtsjahre viele Zeit und Arbeit auf bezügliche Tarifarbeiten

verwendet wurde. Auch der beabsichtigte direkte Tarif zwischen Österreich-Ungarn und Delle transit gelangte nicht mehr zum Abschluss. Wir waren daher genöthigt, im Einvernehmen mit den andern Schweizerbahnen unsern Linien eine angemessene Betheiligung an dem österreichisch-ungarisch-französischen Transitverkehr dadurch zu sichern, dass wir die seither namentlich für die Massentransporte (Holz, Getreide und Wein) gewährten ermässigten Transitsätze in Kraft erhielten und, wo die ausländische Konkurrenz dazu nöthigte, dieselben noch weiter reduzirten. Auch gelang es, für einzelne Transporte mit den betheiligten ausländischen Bahnen gemeinsame Ausnahmetaxen zu vereinbaren.

Wir waren bemüht, den Güterverkehr des rechten Zürichseeufers weiter zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wurden direkte Tarife zwischen demselben und der Schweizerischen Centralbahn, sowie dem Badischen Bahnhof in Basel erstellt, ferner die dem Eisenbahn-Güterverkehr gemachten Zugeständnisse jeweilen auf den Seeverkehr übertragen. Ausserdem wurde mit Zustimmung des Verwaltungsrathes ein Trajektgüterdienst zwischen dem rechten Ufer und der Station Wollishofen eingerichtet. Derselbe wurde mit 10. Juli eröffnet und wird seither von der chemischen Fabrik der Herren Gebrüder Schnorf in Ütikon zum Bezug und zur Versendung fast ihrer sämtlichen, sehr bedeutenden Transporte benutzt; durch Einbeziehung der Station Wollishofen in alle, auch die internationalen direkten Gütertarife und durch geeignete Regelung der Überfuhrtaxen zwischen Wollishofen und Ütikon trachten wir, den Verkehr des genannten Etablissements möglichst zu fördern. Dieselben Vortheile können sich auch andere Ortschaften oder industrielle Etablissements des rechten Zürichseeufers sichern, indem sie gleich den Herren Gebrüder Schnorf die erforderlichen Landungsvorrichtungen für die Trajektfähre erstellen.

Die Gotthardbahn hat die Erstellung einer direkten Linie Immensee-Luzern über Küsnacht in Aussicht genommen, entsprechend dem seiner Zeit für sie aufgestellten Bauprogramm. Hiebei machte sich die Ansicht geltend, dass aus kommerziellen Gründen für das Unternehmen wünschbar sei, die mit dieser Baute unter allen Umständen gegenüber dem Umweg über Rothkreuz eintretende Abkürzung durch Einlegung eines langen Tunnels noch zu vergrössern, um die jetzt über Rothkreuz-Muri-Olten sich ergebende kürzeste Entfernung zwischen Immensee und Basel etwas zu unterbieten. Jedoch fanden in den Gesellschaftsbehörden der Gotthardbahn auch Stimmen Ausdruck, welche auf Grund der in neuerer Zeit überall gemachten Erfahrungen die von einer derartigen Abkürzung zu erhoffenden Vortheile niedriger wertheten und sie ausser Verhältniss zu den dafür von der Gotthardbahn zu übernehmenden Opfern fanden. In Folge dessen wurden zwischen der Gotthardbahn einer- und der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn als Eigenthümerinnen der Linie Rothkreuz-Muri-Olten anderseits Verhandlungen eingeleitet, um die einschlägigen Konkurrenzverhältnisse in billiger Berücksichtigung der Verbesserung, welche für die Route Immensee-Luzern-Olten durch Erstellung der direkten Linie Immensee-Luzern jedenfalls eintritt, neu zu ordnen und hiedurch der Gotthardbahn das Verbleiben bei einem zwar etwas längeren, aber bedeutend wohlfeileren Trace zu erleichtern; diese Verhandlungen gelangten jedoch im Berichtsjahr nicht mehr zum Abschluss.

Hinsichtlich des Personenverkehrs haben wir schon im vorjährigen Geschäftsberichte darauf hingewiesen, dass die Führung der Arlberg-Schnellzüge ausschliesslich über die linksufrige Zürichseebahn eine weitere Verschiebung des Frequenzverhältnisses zwischen dieser Linie und jener über Uster bewirken und die Frage der Lösung oder Revision des Vertrags mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Personen-Verkehrsgemeinschaft Zürich-Glarus beziehungsweise Ziegelbrücke etc. nahe legen könnte. Die inzwischen vorgenommenen Erhebungen haben dann allerdings zur Kündigung des betreffenden Vertrags auf den nächsten offenen Termin geführt, wobei wir uns indessen gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen bereit erklärten, zu einer neuen ähnlichen Vereinbarung unter Berücksichtigung der veränderten Frequenzverhältnisse Hand zu bieten.



Im Personenverkehr mit Italien hat der Übergang der italienischen Bahnen aus dem Staatsbetrieb in den Betrieb durch zwei Eisenbahngesellschaften zu einer Umgestaltung der direkten Personentarife geführt, die leider insbesondere hinsichtlich des hier wichtigen Rundreiseverkehrs noch nicht beendet ist und den Nachtheil der andauernden Sistirung der Billete dieser Art Seitens der italienischen Bahnen im Gefolge hatte. Günstiger gestalteten sich unsere Verkehrsbeziehungen zu Deutschland beziehungsweise Österreich; hier haben wir u. A. die Errichtung einer Ausgabestelle für kombinirbare Rundreisebillete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen in Zürich zu notiren; dabei ist es dem schweizerischen Publikum ermöglicht worden, diese sehr bequemen und billigen Billete durch Vermittlung der nächstgelegenen Debitstation für schweizerische kombinirbare Billete zu beziehen.

Das Gebiet der schweizerischen kombinirbaren Billete hat an Ausdehnung wieder zugenommen und umfasst nun — mit Ausnahme der Gotthardbahn — alle schweizerischen Normalbahnen und fast alle Spezialbahnen und Dampfbootunternehmungen. Die Zahl der Ausgabestellen dieser Billete, einschliesslich derjenigen in Deutschland, ist dabei auf 81 angewachsen und dem entsprechend ist auch der Absatz dieser Billete von der anfänglich bescheidenen Verkaufsumme von etwa Fr. 100,000 auf mehr als Fr. 500,000 (Gesamtbetrag für alle betheiligten schweizerischen Verwaltungen) gestiegen.

Im internen Verkehr endlich verdient die weitere Ausdehnung der fakultativen Benutzbarkeit gewisser Retourbillete zur Rückfahrt auch auf der entsprechenden Strecke einer andern Linie, als für welche sie lauten, Erwähnung. Diese Einrichtung haben wir namentlich auf solchen wenig frequenten Linien und in jenen Fällen zugelassen, in welchen die Züge nur in grössern Zeitabständen verkehren und wo die bessere Gelegenheit zur Rückfahrt mittelst Benutzung einer andern entsprechend gelegenen Strecke geboten ist, wie z. B. zwischen Winterthur und Ossingen oder Winterthur und Andelfingen, Winterthur-Buchs über Bülach und Winterthur-Buchs-Dällikon über Seebach u. a. m.

Mit der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen wurden Verhandlungen gepflogen über eine einheitliche Beordnung der Haftpflicht für Unfälle, Beschädigungen von Transportmaterial, Verlust oder Beschädigung von Transportgütern und für andere Sachbeschädigungen in den gemeinschaftlich zu benutzenden Bahnhöfen und auf den gemeinschaftlich zu befahrenden Bahnlinien, in ähnlicher Weise wie diese Haftpflicht s. Z. für die mit der Schweizerischen Centralbahn und die mit der Gotthardbahn gemeinschaftlich zu benutzenden Bahnhöfe und Bahnstrecken geregelt worden ist. Zum Abschlusse sind diese Verhandlungen noch nicht gelangt.

Hinsichtlich der im Berichtsjahr perfekt gewordenen Verträge über Erwerb der Linien Effretikon-Wetzikon-Hinweil und Sulgen-Gossau verweisen wir auf Abschnitt III und auf die Berichterstattung des Verwaltungsrathes.

Die Verhandlungen über die Revision des Vertrages betreffend Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) durch die Zürichsee-Gotthardbahn sind auch in diesem Berichtsjahre nicht ernstlich an die Hand genommen worden und zwar aus dem Grunde, weil wir uns mit der genannten Gesellschaft gleichzeitig auch noch über andere gegenseitige Beziehungen, die im Zusammenhange mit den Moratorien stehen, zu verständigen wünschen, und daher vorerst die weitere Entwicklung der letztern Angelegenheit abwarten möchten.

Von den Bauunternehmern Schedlbauer & Vogl ist die Nordostbahn als frühere Leiterin des Baues der Bahn Wädenswil-Einsiedeln für eine namhafte Nachforderung, herrührend aus dem Baue der genannten Bahn, ins

Recht gefasst worden; ihrerseits verkündete sie der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln den Streit. Nachdem dieser Prozess Jahre lang gedauert, wurde er endlich im Juni 1884 erstinstanzlich entschieden und zwar insofern zu Gunsten der Kläger, als ihnen, allerdings von einer bedeutend höher gehaltenen Klagsumme, ein Betrag von Fr. 139,031.37 Cts. nebst Zins zu 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> vom 6. April 1877 an zugesprochen wurde. Gegen dieses Urtheil ergriffen beide Parteien die Appellation, es kam dann aber unter Mitwirkung aller drei Betheiligten zu einem Vergleiche, durch welchen die Kläger mit einer Totalsumme von Fr. 145,000 abgefunden wurden. Hievon vergütete die Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln einen Betrag von Fr. 125,000, den Rest übernahm die Nordostbahn, um einem voraussichtlich sehr weitläufigen Prozesse mit der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln auszuweichen, welcher über die Frage zu entstehen drohte, ob nicht ein beträchtlicher Theil der Nachforderung von Schedlbauer & Vogl durch Fehler in der Bauleitung herbeigeführt worden sei, und für diese die Nordostbahn aufzukommen habe.

Der Vertrag mit der Verwaltung der Badischen Staatseisenbahnen betreffend den gemeinschaftlichen Bahnhof Schaffhausen hat sich hinsichtlich der Regelung der Haftpflicht als lückenhaft erwiesen. Wir haben darum mit der genannten Verwaltung einen Nachtragsvertrag vereinbart, der die berührten Beziehungen in ähnlicher Weise ordnet wie es in den Verträgen über Mitbenutzung der Bahnhöfe Singen und Konstanz der Fall ist.

### III. Finanzverwaltung.

Wir haben Ihnen schon im vorjährigen Geschäftsberichte von der Kündigung unsers 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub>igen Anleihe von 6 Millionen Franken vom 16. April 1873 auf den 15. Oktober 1885 Kenntniss gegeben. Die fortdauernde Leichtigkeit des Geldmarktes ermutigte uns aber, in dem Bestreben, eine Reduktion unserer Obligationenzinse herbeizuführen, noch einen Schritt weiter zu gehen und einige weitere der ältern Anleihen zu konvertiren.

Nachdem die Eisenbahnbank in Basel bereitwillig auf ihr diesfälliges Vorrecht verzichtet hatte, wurden mit Genehmigung des Verwaltungsrathes am 30. Mai die Anleihen vom 3. November 1863 von 5 Millionen Franken, und vom 26. September 1865 von 3 Millionen Franken auf den 30. November 1885 zur Rückzahlung gekündigt, und es wurde gleichzeitig die Bewilligung des schweizerischen Bundesrathes zur Eintragung eines neuen zu 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> verzinslichen Anleihe von 15 Millionen Franken ins Eisenbahnpfandbuch eingeholt.

Laut Prospekt vom 25. Juni 1885 wurden die Titel dieses neuen Anleihe theils zur Konversion der gekündigten drei Anleihen, theils zur Subskription zum Kurs von 99<sup>0</sup>/<sub>0</sub> offerirt und zwar als feste Anlage auf zehn Jahre, nach deren Ablauf die Titel zur allmäligen Rückzahlung in die Verloosung laut Amortisationstabelle fallen sollen.

Das Resultat dieser Operation war ziemlich befriedigend. Es wurden konvertirt:

von dem 6 Millionen Franken betragenden Anleihen von 1873 . . . . .	Fr. 3,110,000. — Cts.
„ „ 5 „ „ „ „ 1863 . . . . .	„ 2,634,000. — „
„ „ 3 „ „ „ „ 1865 . . . . .	„ 1,391,000. — „
	<hr/>
	Fr. 7,135,000. — Cts.
und es wurden subskribirt . . . . .	„ 5,865,000. — „
	<hr/>
Total	Fr. 13,000,000. — Cts.

Davon entfallen:

auf die Schweiz . . . . .	Fr. 12,434,000. — Cts.
auf Deutschland . . . . .	„ 566,000. — „
	<hr/>
	Fr. 13,000,000. — Cts.

oder 86<sup>2</sup>/<sub>3</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> der angebotenen Summe.