

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 38 (1890)

**Artikel:** Achtunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1890  
**Autor:** Escher, E.  
**Kapitel:** 2: Verhältniss zu andern Transportanstalten  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730465>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 08.01.2025

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

1890 erliess nun der zürcherische Regierungsrath ein Kreisschreiben an verschiedene Kreise, bei denen er ein besonderes Interesse und Verständniss für die Splügenbahnfrage voraussetzte, um für Beantwortung der Frage einer Subventionirung der Splügenbahn durch den Kanton Zürich eine Grundlage zu gewinnen. Dieses Schreiben ging auch uns zu, und wir entsprachen demselben durch Abgabe eines vom 31. Juli datirten Berichtes, worin wir zur Abklärung einer Anzahl auf die Frage besonders einwirkender Verhältnisse beizutragen bemüht waren.

Die seit einiger Zeit zu Tage tretende Neigung der Bundesbehörden, die Zahl der Personenzüge, welche auf unserm Netze kursiren, zu steigern, ohne deren finanzielle Berechtigung stets genügend in Erwägung zu ziehen, führte im Berichtsjahr abermals zu einer bedeutenden Belastung unserer Unternehmung, und auch für das laufende Jahr ist das Gleiche zu berichten. Das daherige stete Anwachsen der Fahrleistungen muss um so grössere Bedenken erwecken, als der früher sehr reichliche Bestand an Lokomotiven und Personenwagen nun vollauf in Anspruch genommen ist und eine weitere starke Steigerung derselben ohne entsprechende Vermehrung des Rollmaterials kaum mehr bewältigt werden könnte. Daher wird in der Folge jeweilen ernstlich zu erwägen sein, inwieweit die Gesellschaft ferneren solchen Begehren, welche sie nicht als ausreichend gerechtfertigt ansieht, die aber von den Bundesbehörden gutgeheissen werden, sich ohne weitere Wahrung ihrer Interessen fügen soll. Im Ganzen darf jedenfalls der Fahrtenplan der Nordostbahn, namentlich auch im Vergleiche zu demjenigen anderer schweizerischer Bahnen, als freigebig bemessen bezeichnet werden, falls die Frequenzverhältnisse der einzelnen Linien gehörige Beachtung finden.

Über diejenigen Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche nicht die Nordostbahn allein betrafen, sondern vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, wird soweit nöthig nach bisheriger Übung im zweiten Abschnitt berichtet werden.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien und die darauf bezüglichen Auseinandersetzungen mit Behörden und Privaten erlauben wir uns, auf den V. Abschnitt zu verweisen.

---

## II. Verhältniss zu andern Transportanstalten.

Der Sihlthalbahngesellschaft gelang die vollständige Aufbringung ihres Aktienkapitals von Franken 2,000,000, worauf sich dieselbe gegen Schluss des Berichtsjahres definitiv konstituirte mit dem statutengemässen Zwecke „der Erbauung und des Betriebes einer Bahn durch das Sihlthal und zwar von der Station Selnau, Ütlibergbahnhof, bezw. der Haltstation Wiedikon aus bis nach dem Forsthaus Sihlwald“. Da die Unternehmung in dieser Gestalt den anfänglichen Charakter einer Konkurrenz gegenüber der Linie Zürich-Thalweil-Zug der Hauptsache nach verliert und geeignet scheint, den Lokalverkehr des Sihlthals zu entwickeln und dadurch auch der Nordostbahn zu dienen, haben wir uns mit Ermächtigung der Generalversammlung vom 28. Juni 1890 an obigem Aktienkapital mit Fr. 100,000 betheiligt. Seither fanden mit der Sihlthalbahn Verhandlungen statt betreffend Erbauung einer Verbindungslinie zwischen der linksufrigen Zürichseebahn ausserhalb unserer Personenhaltstelle Wiedikon-Aussersihl und ihrer obenerwähnten Haltstation bei der Papierfabrik an der Sihl, sowie Überführung der Güter zwischen dem Bahnhof Zürich und letzterer Station, die indessen noch nicht zum Abschlusse gebracht wurden.

Hinsichtlich der Frage einer Fusion mit den Vereinigten Schweizerbahnen haben wir uns schon im vorangehenden Abschnitt geäußert.

In unserem letztjährigen Geschäftsberichte wurde mitgeteilt, dass der seit Jahren waltende Anstand mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die gegenseitig zu leistenden Vergütungen für die gemeinschaftlich benützten Bahnstrecken Wallisellen-Zürich und Ziegelbrücke- beziehungsweise Näfels-Glarus nebst anliegenden Stationen bei einem Schiedsgerichte anhängig gemacht worden sei. Wir sind nunmehr in der Lage, ergänzend zu berichten, dass dieser Anstand durch schiedsgerichtliches Urtheil vom 13. November 1890 seine Erledigung gefunden hat. Aus diesem Urtheile heben wir hervor, dass die Vereinigten Schweizerbahnen an der Verzinsung der Anlagekapitalien für die zur Mitbenutzung überlassene Bahnstrecke Wallisellen-Zürich, der Station Oerlikon und des Bahnhofes Zürich, sowie an den Kosten der Beaufsichtigung und des Unterhaltes, einschliesslich der Erneuerung, und an den Kosten des Expeditions- und Stationsdienstes nach dem Verhältnisse zu partizipiren haben, in welchem die Zahl ihrer jene Bahnstrecke ganz oder theilweise befahrenden, beziehungsweise in die betreffenden Bahnhöfe und Stationen ein- und ausfahrenden Lokomotiv-, Tender- und Wagenachsen zur Gesamtzahl der die Bahnstrecke ganz oder theilweise befahrenden, beziehungsweise in die Bahnhöfe und Stationen ein- und ausfahrenden Lokomotiv-, Tender- und Wagenachsen steht, mit der Modifikation, dass für den Bahnhof Zürich und die Station Oerlikon nur fünf Sechstheile der effektiven Lokomotiv-, Tender- und Wagenachsen der Vereinigten Schweizerbahnen in Berechnung gezogen werden sollen. Bisher gelangten diese Achsen nur mit zwei Drittheilen in Ansatz, so dass aus dem Urtheil eine nicht unerhebliche Mehrleistung der Vereinigten Schweizerbahnen sich ergibt. Die Vereinigten Schweizerbahnen hatten verlangt, dass die gegenseitigen Vergütungen für die Mitbenutzung der Linie Wallisellen-Zürich mit den Stationen Oerlikon und Zürich und der Linie Näfels-Glarus mit den anliegenden Stationen in dem Betrage der darauf entfallenden Einnahmen, abzüglich einer entsprechenden Traktionstaxe, festgesetzt werden, eventuell in einer proportionalen Verlegung der Zinse auf den Anlagekapitalien, sowie der Unterhalts- und Verwaltungskosten auf die befahrenden Achsen, letzteres mit der Restriktion, dass die in dieser Weise zu berechnende Entschädigung den Betrag der effektiven Einnahmen, abzüglich einer angemessenen Traktionsgebühr, nicht übersteigen dürfe und in dieser Richtung jeweilige Rektifikation vorbehalten bleibe. — Hinsichtlich der Strecke Näfels-Glarus und der Station Netstal stellten wir das Begehren, dass die Kostenbetheiligung im Sinne der bisherigen Verträge, d. h. nach dem von uns für die Strecke Wallisellen-Zürich angestrebten Modus festgesetzt werde. Das Schiedsgericht stimmte diesem Ansuchen bei, mit der Abänderung, dass nicht nur die Wagenachsen, sondern auch die Lokomotiv- und Tenderachsen, welche diese Strecke befahren, beziehungsweise auf den betreffenden Stationen ein- und ausgeführt werden, für die Ermittlung der Kostenanteile massgebend sein sollen. — Das Urtheil des Schiedsgerichts wurde auf 1. Januar 1889 rückwirkend in Kraft gesetzt mit der Beschränkung, dass die Lokomotiv- und Tenderachsen erst vom 1. Januar 1891 an in Berechnung zu fallen haben.

Mit Bezug auf die Anschlussstationen Wallisellen und Ziegelbrücke verständigten wir uns mit den Vereinigten Schweizerbahnen gütlich dahin, dass für dieselben die bisherigen Mitbenutzungsverträge in vollem Umfange in Kraft zu verbleiben haben.

Die Zürichsee-Gotthardbahn vereinigte sich mit der Gesellschaft Wädenswil-Einsiedeln unter dem Namen „Schweizerische Südostbahn“, welche die Erbauung einer direkten Verbindung mit der Gotthardbahnstation Goldau von Pfäffikon (Schwyz) über Biberbrück an Hand nahm. Verhandlungen mit der neuen Gesellschaft betreffend Erweiterung der Station Pfäffikon, ebenso solche zur Regelung eintretender Konkurrenzverhältnisse wurden eröffnet, aber noch nicht durchgeführt.

In Aarau bildete sich ein Komite für Erbauung einer Schafmattbahn von Aarau durch das Gelterkinderthal nach Sissach; dasselbe gelangte an uns mit der Anfrage, ob wir geneigt seien, den künftigen Zügen dieser Bahn die pachtweise Mitbenutzung des Bahnhofes Aarau und der Bahnstrecke vom westlichen Ende des Aarauertunnels bis in den Bahnhof zu gestatten. Nachdem wir uns hierüber mit der Centralbahn ins Benehmen gesetzt, erwiederten wir die Anfrage dahin, dass wir grundsätzlich die Verpflichtung anerkennen, einer Normalbahn Sissach-Schafmatt-Aarau den technischen und Betriebsanschluss an den Bahnhof Aarau und die Mitbenutzung dieses Bahnhofes gemäss Art. 30 des Eisenbahngesetzes zu gestatten; das Gesuch um Gewährung des Anschlusses am westlichen Ende des Aarauertunnels bezeichneten wir dagegen als zu weit gehend, da ein Anschluss auf offener Linie mit den gesetzlichen Anforderungen nicht im Einklang stehe.

Das Initiativkomite für den Bau einer Eisenbahn Stühlingen-Beringen- beziehungsweise Schaffhausen gelangte mit dem Ansuchen anher, es möchte die Nordostbahn in thunlichster Bälde prinzipiell Stellung nehmen zu der Frage, ob und in welcher Weise das Unternehmen auf ihre Unterstützung rechnen dürfe, namentlich ob sie sich unter Umständen dazu entschliessen könnte, den Bau oder Betrieb der projektirten Eisenbahn zu übernehmen, eventuell mit welchen sonstigen finanziellen Subventionen sie sich an der Sache zu betheiligen gewillt wäre. Mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes antworteten wir hierauf Folgendes: Von einer Betheiligung der Nordostbahn an weitem Unternehmungen könnte angesichts der bereits bestehenden, die finanziellen Kräfte der Gesellschaft auf eine Reihe von Jahren stark in Anspruch nehmenden Bauverpflichtungen nur dann die Rede sein, wenn für die Nordostbahn sehr bedeutende Interessen in Frage ständen; letzteres sei aber bei dem Eisenbahnprojekt Stühlingen-Beringen nicht der Fall; wir müssen uns daher gegenüber der erfolgten Anregung grundsätzlich ablehnend verhalten und verzichten daher auf die vorgeschlagenen konferenziellen Unterhandlungen.

Der schweizerische Eisenbahnverband behandelte zahlreiche, allen Normalbahnen gemeinsame Angelegenheiten, die zu einem bedeutenden Theile vom schweizerischen Eisenbahndepartement entweder zur Erörterung gestellt waren oder Verhandlungen mit demselben nöthig machten. Wir heben daraus zunächst einige der wichtigsten aus dem Gebiete des Betriebes hervor:

1. Die im letztjährigen Geschäftsbericht als im Wurfe liegend berührte Aufstellung von Vorschriften über die Aufnahme in den Eisenbahndienst wurde im Berichtsjahr erledigt, und es sind diese Vorschriften am 1. Oktober 1890 in Kraft gesetzt worden. Anschliessend hieran ordnete diesseitige Verwaltung im Interesse der Betriebssicherheit ferner an, dass künftig alle Beamten und Angestellten des Betriebsdienstes periodisch auf Gehör- und Sehvermögen, sowie auf Farbensinn geprüft werden.

2. Der schweizerische Wagenverband ist auf Grund der weiter stattgefundenen Erhebungen und namentlich der im Spätjahr 1890 gemachten Erfahrungen zu der Überzeugung gelangt, dass eine nochmalige bedeutende Anschaffung von Güterwagen unerlässlich sei. Die Unterhandlungen über die Grösse der Anschaffung und deren Verlegung auf die einzelnen Bahnen wurden jedoch im Berichtsjahr nicht mehr abgeschlossen. Inzwischen fand eine Verlängerung der im Vorjahr erwähnten Miethe von 220 gedeckten Güterwagen zu etwas günstigeren Bedingungen statt.

3. Bisher stand der Wagenverband zum allgemeinen Eisenbahnverband nicht in einem fest geordneten organischen Verhältniss. Da nunmehr beiden Verbänden die gleichen Verwaltungen angehören, wurde der Anschluss des Wagenverbandes an den allgemeinen Verband beschlossen, in der Art, dass jener einerseits die ihm vom letztern zugewiesenen Geschäfte begutachtet, andererseits gewisse Geschäftszweige zu selbständiger Erledigung zugewiesen erhielt.

4. Am 1. Juni 1890 wurden Vorschriften erlassen, welche die Beförderung der Züge durch eine, ausnahmsweise auch zwei Lokomotiven an der Spitze und eine Lokomotive am Ende des Zuges auf Steigungen zulässig erklärten und diesen Schiebedienst reglementirten. Ferner hat der Eisenbahnverband einheitliche Vorschriften für den Rangirdienst auf den schweizerischen Normalbahnen aufgestellt.

5. Der Techniker-Kommission wurde die Frage der Aufstellung eines einheitlichen Typs für Personenwagen im Schnellzugsverkehr überwiesen; dieselbe hat den Gegenstand in verschiedenen Sitzungen durchberathen, ist aber bei der Wichtigkeit und dem Umfang der Frage zu einem abschliesslichen Resultat noch nicht gelangt.

6. Veranlasst durch Unfälle, welche im Laufe der letzten Jahre auf den schweizerischen Bahnen dadurch entstanden sind, dass Wärter unmittelbar vor dem anfahrenden Zug noch das Geleise überschritten, gelangte die Aufsichtsbehörde mit der Forderung an die Verwaltungen, vorzuschreiben, dass das Wärterpersonal nach rechtzeitiger Schliessung der Barrieren die Züge ohne Ausnahme auf Seite der Wärterhäuser zu erwarten habe. Der Verband machte darauf aufmerksam, dass ein grosser Theil der aufgezählten Unfälle nicht der Aufstellungsweise des Wärterpersonals, sondern der Nachlässigkeit und der Unvorsichtigkeit der Betreffenden zur Last falle, und dass das erwähnte Postulat, statt die Gefahr zu vermindern, sie im Gegentheil vermehre. Das Eisenbahndepartement hielt jedoch an seiner Forderung fest, trug aber immerhin den Bemerkungen des Verbandes durch Änderung seiner Verfügung theilweise Rechnung.

7. Das Eisenbahndepartement machte auf die Wünschbarkeit aufmerksam, einer allzu häufigen Billetkontrolle und der damit für die Reisenden verbundenen Belästigung vorzubeugen, und regte an, die Bedienung der direkten Züge Kondukteuren zu übertragen, welche dieselben auf dem ganzen Durchlauf begleiten, statt dass namentlich auf den Übergangsstationen von Bahn zu Bahn jeweilen andere Kondukteure in Dienst treten. Eine derartige Einrichtung ist für die Arlbergzüge zwischen Buchs und Zürich seit Jahren mit gutem Erfolge vereinbart. Wir haben uns nun mit der Centralbahn verständigt, auf der Linie Zürich-Olten beziehungsweise -Bern eine ähnliche Erleichterung zu schaffen, welche am 1. März 1891 in Kraft trat. Im Übrigen ist die Angelegenheit noch beim Verband in Erörterung, weil einer allgemeinen Einführung dieser Neuerung mancherlei Schwierigkeiten sich entgegenstellen.

Art. 32 des Transportgesetzes vom 20. März 1875 bestimmt, dass bei Gewichtsmängeln die Vermuthung ausbedungen werden könne, es seien dieselben, sofern sie unter den obwaltenden Umständen die unabwendbare Folge der natürlichen Eigenschaften der Güter oder der Witterungseinflüsse gewesen sein können, auch wirklich auf diese Weise entstanden; des Weiteren wird darin verfügt, dass bei Prüfung der obwaltenden Umstände der Richter vorzugsweise die Grösse der durchlaufenen Strecke, die besondere Beschaffenheit des Gutes und die Witterungsverhältnisse zu berücksichtigen habe. In Ausführung dieser Vorschrift ist in § 124 des Transportreglements gesagt, dass dieser Grundsatz namentlich Anwendung finde, wenn der Gewichtsverlust bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern nicht mehr als zwei Prozent beträgt, mit folgendem Zusatz: „bei Gütern, welche notorisch unter obwaltenden Umständen einem grösseren Gewichtsverlust unterworfen sind, wie Öle, Petroleum, Sprit u. s. w., darf der unvergütbare Gewichtsmangel bis auf höchstens 4 0/0 ansteigen“. Aus Anlass eines Spezialfalles legte das schweizerische Eisenbahndepartement dem Eisenbahnverbände die Frage vor, ob nicht letzterer Vorbehalt übereinstimmend mit Art. 67 des Betriebsreglementes des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen fallen gelassen werden sollte. Der Verband verneinte dies, weil bei gewissen Transporten, so namentlich bei in Gährung begriffenem neuem Wein, der natürliche Decalo sehr oft noch über 4 0/0 ansteige. Der Bundesrath verfügte jedoch am 13. Juni 1890 die Aufhebung der in Frage gestellten Bestimmung des Transportreglements.

Eine weitere Angelegenheit, welche den Verband seit längerer Zeit beschäftigt, betrifft die vom Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins aufgeworfene Frage, ob es sich nicht empfehlen würde, an dem jetzt gebräuchlichen Verfahren bei Reklamationen aus Verspätungen, Beschädigungen oder Verlust von Gütern die Änderung zu treffen, dass für Beurtheilung der Höhe der Entschädigungen zum Voraus durch den Handelsstand Sachverständige bezeichnet werden, aus denen die im Spezialfall beizuziehenden Experten zu wählen wären. Der Verband beantwortete s. Z. die Anfrage dahin, dass die angeregte Neuerung für die schweizerischen Verhältnisse kaum passe, und hob dafür im Wesentlichen folgende Gesichtspunkte hervor: Bei den sämtlichen grössern schweizerischen Bahngesellschaften führten in den Jahren 1886 bis 1888 von 9,926 anhängig gemachten Reklamationen nur 32, also etwa 0,35 0/0 zu Prozessen und diejenigen, in welchen die Höhe der Entschädigungssumme das Streitobjekt bildete, betrugten sogar nur 0,05 0/0 aller Fälle; diese Statistik beweist wohl, dass die Art, wie dermalen die Reklamationen behandelt werden, im Grossen und Ganzen befriedigend funktioniert; die vorgeschlagene Einrichtung würde jedenfalls nur für grössere Ortschaften passen, und wie die weitläufigen Expertenlisten der als Muster angeführten deutschen Städte darthun, würde dort die Ernennung einer für alle Fälle ausreichenden Zahl ständiger Experten einen Apparat erheischen, der mit dem Zweck nicht im richtigen Verhältnisse stünde; zudem mangle es in der Schweiz vielerorts dermalen an einer entsprechenden Organisation des Handels- und Gewerbestandes.

Da der Eisenbahnverband auf sein diesbezügliches, vom 2. Mai 1889 datirtes Memorial längere Zeit ohne Antwort blieb, glaubte derselbe dieses Stillschweigen als Verzicht auf eine Weiterziehung auslegen zu dürfen und setzte demzufolge die Angelegenheit in seiner Konferenz vom 4./5. Juli 1890 von der Tagesordnung ab. Unterm 6. September 1890 wandte sich nun aber der Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins neuerdings an die Präsidialverwaltung des Eisenbahnverbandes, indem er zunächst um Vervollständigung der Statistik nachsuchte. Der Verband beschloss zu entsprechen; die daherigen sehr umfangreichen Arbeiten konnten im Berichtsjahre noch nicht abgeschlossen werden.

In das Berichtsjahr fällt auch eine Anregung behufs Gründung einer Centralabrechnungsstelle, von der man sich nicht unwesentliche Erleichterungen im gegenseitigen Abrechnungsverkehre verspricht. Diese Frage wird dermalen von einer Kommission des Verbandes geprüft.

Von den Tarifangelegenheiten, welche durch den schweizerischen Eisenbahnverband im Berichtsjahre behandelt wurden, erwähnen wir die Einführung der neuen Abonnements für Fahrten mit halben Billeten; diese Einrichtung, von der schon in unserem letzten Geschäftsbericht die Rede war, scheint sich, nach der Zahl der bereits gelösten Abonnements zu urtheilen, bei unserer Geschäftswelt einer grossen Beliebtheit zu erfreuen. Einen immer noch steigenden Erfolg haben auch die internationalen kombinirbaren Billete aufzuweisen, an deren Einrichtung und Taxen die im letzten Geschäftsbericht eingehend besprochenen Änderungen im Berichtsjahre ebenfalls durchgeführt worden sind.

Die Frage der Revision der schweizerischen Personentarife ist ebenfalls im schweizerischen Eisenbahnverbande mehrmals zur Sprache gekommen. Bekanntlich ist der Personenverkehr der schweizerischen Bahnen ein relativ starker, namentlich der Verkehr auf kleine Distanzen. Weniger entwickelt ist der eigene Landesverkehr mit gewöhnlichen Retourbilleten auf grössere Distanzen. Diese Wahrnehmung und die Thatsache, dass in letzterem Verkehr eine etwas ausgiebige Taxermässigung nicht nur leichter möglich, sondern des verhältnissmässig geringen Verkehrs wegen für die finanzielle Gebahrung der Verwaltungen weniger bedenklich erscheint, hat den Verband veranlasst, vorerst die Möglichkeit einer Revision des Personentarifs in dieser Richtung zu studiren. Das

Resultat der betreffenden Untersuchungen war indessen, dass eine solche Tarifänderung, wenn die Taxen für einfache Fahrt von derselben nicht berührt werden sollen, sich in so engen Grenzen bewegen müsste, dass allerdings von einem ernstlichen Risiko für die Finanzen der Gesellschaften nicht mehr gesprochen werden könnte, dass aber anderseits von einem grossen Werth einer solchen Revision für die Entwicklung des Verkehrs ebensowenig die Rede sein dürfte. Für weiter gehende, auch die Taxen für einfache Fahrt, ganz besonders aber die Taxen für Hin- und Rückfahrtsbillete auch auf kurze Distanzen, d. h. die Hauptmasse des Verkehrs, den eigentlichen eigenen Landesverkehr umfassende Studien fehlte aber im Berichtsjahre noch die Unterlage, da die im letzten Geschäftsbericht erwähnte, hiefür bestimmte Statistik des direkten Personenverkehrs noch nicht fertig gestellt war.

Inzwischen ist vom administrativen Inspektorat des schweizerischen Eisenbahndepartements ein Memorial über die Revision der schweizerischen Personentarife ausgearbeitet und vom Eisenbahndepartement den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen mit dem Antrage zugestellt worden, mit ihm auf Grund dieses Memorials über eine einheitliche Umgestaltung der fraglichen Tarife zu verhandeln. Das genannte Memorial will nach dem Muster der neuen ungarischen und österreichischen Zonentarife alle besondern Taxermässigungen, mit alleiniger Ausnahme der Abonnementsbillete, also auch die Retourbillete abschaffen. Der neue Tarif würde aber kein Zonentarif, sondern, wie bisher, ein Tarif mit einheitlichen Grundtaxen pro Kilometer einfacher Fahrt. Diese Grundtaxen werden so gewählt, dass die dritte Klasse für Hin- und Rückfahrt ungefähr dieselbe Taxe (ein Geringes weniger) zu bezahlen hätte, als sie z. Z. bei den meisten schweizerischen Bahnen bezahlt, d. h. die Taxe III. Klasse einfache Fahrt würde ungefähr der halben Retourtaxe dieser Bahnen gleichkommen. Die halbe Retourtaxe beträgt bei der Centralbahn 3,9 Cts., bei den übrigen Bahnen (Nordostbahn ausgenommen) 4,16 Cts. Das Memorial nimmt nun für Klasse III eine Taxe von 3,75 Cts. pro Kilometer an und berechnet daraus mit Zuschlag von 50 0/0 die Taxe der II. Klasse und mit Zuschlag von 150 0/0 jene der I. Klasse. Seine Grundtaxen sind also in Cts. die folgenden:

	Einfache Fahrt.			Hin- und Rückfahrt.		
	I	II	III	I	II	III
pro Kilometer	9,375	5,625	3,75	19,75	11,35	7,5
Die dermaligen Grundtaxen der Nordostbahn betragen						
pro Kilometer	10,4	7,3	5,2	16,64*	11,68*	8,32*
				15,6**	10,4**	7,3**

\* vom 1.—12. Kilometer    \*\* vom 13. Kilometer an.

Das Resultat einer derartigen Tarifänderung wäre für die schweizerischen Bahnen (auf Grundlage des Verkehrs von 1889, und von einer Vermehrung desselben abgesehen) ein Ausfall von

Fr. 3,372,000. — auf den einfachen Billeten und  
 „ 231,000. — auf den Hin- und Rückfahrtsbilleten,

zusammen Fr. 3,603,000. — pro Jahr.

Für die Nordostbahn speziell wäre das Resultat folgendes:

Die bisherigen Billete einfacher Fahrt würden weniger ertragen	Fr. 668,874. —
Die bisherigen Retourbillete von 1—12 Kilometer würden billiger um	„ 40,771. —
	Zusammen Fr. 709,645. —
Dagegen müssten die Passagiere für Hin- und Rückfahrt auf mehr als 12 <i>km</i> mehr zahlen als bisher	„ 128,681. —
und es betrüge der Total-Verlust der Nordostbahn auf gewöhnlichen Billeten	Fr. 580,964. —

Die Konferenz des schweizerischen Eisenbahnverbandes hat das Memorial schriftlich beantwortet und in dieser Antwort auf Grund eingehender ziffernmässiger Vergleichen und Berechnungen den Nachweis geliefert:

1. Dass die Verhältnisse des Personenverkehrs in Ungarn und Österreich einerseits und in der Schweiz andererseits eine Uebertragung der in erstern Ländern getroffenen Massregeln auf die Schweiz nicht rechtfertigen.

In Ungarn waren die Personentaxen vor der Einführung des sogenannten Zonentarifs für einfache Fahrt mit Personenzügen durchschnittlich 50 0/0, für Schnellzüge 60—70 0/0, für Hin- und Rückfahrt sogar 80—100 0/0 höher als die schweizerischen Taxen. Dazu kommt, dass die Stationen in Ungarn durchschnittlich mehr als doppelt so weit auseinander liegen als in der Schweiz, so dass auch die einzelne Reise auf die nächsten Stationen um das Mehrfache höher zu stehen kommt als in der Schweiz. Desswegen, und weil das Land ohnehin nicht zu den industriellen und dichtbevölkerten zählt, waren auch der Personenverkehr und die Einnahmen aus demselben gering; sie erreichten kaum den dritten Theil der bezüglichen schweizerischen Durchschnittsziffern. Ausserdem betrogen die Personenverkehrseinnahmen in Ungarn nicht völlig 20 0/0 der Gesamteinnahmen, während sie in der Schweiz nahe an 40 0/0 ansteigen. Es war daher für die ungarischen Bahnen weit mehr Veranlassung für eine Reduktion der Personentaxen und weit weniger Risiko auch bei einer sehr weitgehenden Massnahme vorhanden als bei den schweizerischen Bahnen. Nun ergibt aber die Vergleichung der neuen ungarischen Taxen mit den schweizerischen, dass jene für den Haupttheil des Verkehrs, für Hin- und Rückfahrten, d. h. für den eigentlichen Landesverkehr, in Personenzügen I. und III. Klasse ungefähr gleich wie die schweizerischen sind, während in II. Klasse die schweizerischen um 10—12 0/0 niedriger stehen; für Hin- und Rückfahrt in Schnellzügen sind die schweizerischen Taxen durchweg niedriger und zwar bis 16 0/0 in I. und III. Klasse und bis 30 0/0 in II. Klasse. Zu bemerken ist hiebei, dass die Taxen für die Distanzen über 225 Kilometer, die in Ungarn gleich bleiben, wenn nicht über die Hauptstadt gefahren wird, hier nicht zur Vergleichung herangezogen wurden, weil in der Schweiz Reisen auf solche Distanzen schon wegen der Kleinheit des Landes wenig zahlreich sind, und dass die Vergleichung je nach dem Kurse der österreichischen Währung schwankt. Alles in Allem hat aber der ungarische Tarif vor dem schweizerischen Nichts voraus.

In Österreich war der frühere Tarif ebenfalls sehr hoch, wenn auch nicht in dem Grade wie in Ungarn, und der Verkehr ist auch in Österreich, obschon stärker als in Ungarn, doch noch bei Weitem nicht so stark wie in der Schweiz (Schweiz: 200,000 Personen, Österreich: 122,000 Personen pro Kilometer). Die Ausnutzung der Sitzplätze war in Österreich ebenso gering (durchschnittlich 22 0/0) wie in Ungarn. Der neue österreichische Tarif unterscheidet sich aber ganz wesentlich von dem ungarischen, weil er viel kleinere Zonen und keine sich gleich bleibende Taxe von einer gewissen grösseren Entfernung an hat und insbesondere die dritte Klasse ausserordentlich begünstigt. Verglichen mit dem schweizerischen ergeben sich folgende Unterschiede:

Einfache Fahrt, Personenzug: Österreich ist durchweg billiger und zwar um 20—50 0/0;

„ „ Schnellzug: In I. und II. Klasse ist die Schweiz billiger um 10—15 0/0, in III. Klasse ist Österreich billiger um 20—25 0/0.

Hin- und Rückfahrt, Personenzug: In I. und III. Klasse ist Österreich um 20—30 0/0 billiger, in II. Klasse sind die Taxen ungefähr gleich;

„ „ „ Schnellzug: Die schweizerischen Taxen sind durchweg billiger, in der I. und II. Klasse um zirka 35 0/0, in der III. um 5—10 0/0.

Also auch hier darf sich der schweizerische Tarif neben dem österreichischen wohl sehen lassen, wenn man alle Verkehrsverhältnisse und namentlich den Umstand berücksichtigt, dass in der Schweiz nahezu alle Schnellzüge III. Klasse führen.

Die Antwort der Verwaltungen an das Eisenbahndepartement betont ferner:

2. Dass die Abschaffung aller bestehenden Taxermässigungen (mit Ausnahme der Abonnements) für die schweizerischen Verhältnisse weder zweckmässig noch denkbar erscheine.

Wir führen den hierauf bezüglichen Passus der Antwort wörtlich an:

„Der Vorschlag des administrativen Inspektorates lässt sich dahin zusammenfassen, dass im Grossen und Ganzen die gegenwärtigen Retourtaxen halbirt als Taxen für einfache Fahrt gelten und alle weitem Ermässigungen dahin fallen sollen.

„Wir sind nun der ganz entschiedenen Überzeugung, dass eine Taxreform, welche dieses Endresultat hätte, vom Publikum und speziell vom schweizerischen Publikum, für welches die Bahnen doch in erster Linie da sind, als eine durchaus verfehlt bezeichnet würde und, wie wir glauben, mit vollem Recht.

„Wenn man weiss, dass über die Hälfte aller Fahrten mit Retourbileten gemacht werden und dass ungefähr ein Fünftheil mit andern ermässigten Bileten bewerkstelligt wird, so dass für die Fahrten mit gewöhnlichen Bileten einfacher Fahrt nur noch 30 % aller Reisen bleiben — welche allerdings zirka 50 % der Einnahmen ergeben — so wird es dem grossen Publikum ganz unerklärlich erscheinen, dass die Bahnen über 3 Millionen Franken oder  $\frac{1}{8}$  ihrer Personen-Einnahmen auf's Spiel setzen sollen mit einer Massregel, von welcher 7 Reisende von 10 so zu sagen keinen Nutzen haben würden, während den übrigen 3 Reisenden eine Ermässigung von rund 25 % soll zugewendet werden.

„Wir betrachten es als eine unausweichliche Folge einer solchen Massregel, dass in kürzester Frist für die Retourbilete eben auch eine entsprechende Ermässigung würde verlangt werden, und es würde jedenfalls schwer halten, dieselbe zu verweigern, zumal die Retourbilete in den Konzessionen aller Bahnen ausdrücklich vorgesehen sind.

„Wenn in Österreich und Ungarn in dieser Weise hat können vorgegangen werden, so ist wohl zu beachten, dass dort das Institut der Retourbilete mit ermässigten Preisen nicht von Anfang der Eisenbahnen her eingelegt war, wie in der Schweiz; und wenn im Memorial des administrativen Inspektorats gesagt wird, dass mit den gewährten Begünstigungen, zu welchen auch die Retourbilete gerechnet werden, man sich vom Sinn und Geist des Gesetzes entferne, so müssen wir diese Behauptung des Entschiedensten bestreiten, denn diese Begünstigungen werden ganz im Sinn und Geist des Gesetzes Jedem gewährt, der sie nachsucht. Speziell der Hinweis auf die Vermögenslosigkeit\*), welche den Reisenden verhindere, ein Retourbillet zu nehmen, ist ein durchaus verfehlt; es ist im Gegentheil gerade die unbemitteltere Klasse, welche keine weiten und keine langen Reisen macht, die in allererster Linie sich der Retourbilete bedient, und die es als eine Unbilligkeit und Ungerechtigkeit empfinden würde, wenn allfällig zu gewährende Ermässigungen gerade ihr nur in geringstem Masse und grösstentheils den fremden und einheimischen Vergnügungsreisenden zu Theil würden.“

In der Äusserung der Eisenbahnverwaltungen wird sodann die Frage:

3. „Ist die (im Memorial) vorgeschlagene Taxbasis, ganz abgesehen von der finanziellen Tragweite, so gewählt, dass sie eine ausgiebige Verkehrszunahme erwarten lässt?“ verneinend beantwortet.

Von der grossen Summe von Fr. 3,603,000, um welche die Taxen ermässigt werden sollen, kämen den Hin- und Rückfahrtsbileten nur etwas zu 6 % zu Gut und die gegenwärtigen Einnahmen der schweizerischen Bahnen für Retourbilete (zirka  $9\frac{1}{2}$  Millionen Franken) würden nur um zirka  $2\frac{1}{2}$  % ermässigt. Bei der Nordostbahn würden die Retourfahrten zum Theil sogar theurer als bisher. Von den sämtlichen Passagieren fahren nur 30 % mit einfachen Bileten, 54 % fahren mit Retourbileten und 16 % mit andern Bileten zu ermässigten Taxen. Ein Reisender mit einfachem Billet fährt durchschnittlich 31 Kilometer; Retourbilete werden durchschnittlich nur auf 18 Kilometer genommen. Im Lokalverkehre, z. B. bis auf 40 Kilometer Distanz, werden mehr als  $\frac{3}{4}$  aller Reisen mit Retourbileten gemacht. Es ergibt sich hieraus, dass eine Tarifrevision, welche für die Retourbilete nur eine ganz unbedeutende Ermässigung brächte, für den weit überwiegenden Theil des Verkehrs, welcher in der Hauptsache auf

\*) Im Memorial findet sich die Stelle: „Warum soll derjenige, der sich von Vorneherein anheischig macht, für die doppelte Befahrung der Strecke zu bezahlen, eine billigere Taxe haben als der, den die Umstände, vielleicht sogar seine Vermögenslosigkeit, zwingen, je mit der einen Fahrt sich zu begnügen?“

das einheimische Publikum entfällt, keinen Werth hätte, und dass daher eine erhebliche Zunahme dieses Verkehrstheils nicht zu erwarten wäre. Diese müsste also auf den gewöhnlichen Billeten einfacher Fahrt eintreten. Es ist das aber nicht zu erwarten; denn von den fremden Touristen wird die gebotene Ermässigung auf den relativ kurzen schweizerischen Strecken neben allen andern Reise-Auslagen kaum verspürt; die einheimischen Geschäftsreisenden fahren zum guten Theil mit kombinirbaren Billeten oder Abonnements, und eine Vermehrung der Zahl des übrigen Theils der Passagiere mit einfachen Billeten könnte nicht in dem Masse erwartet werden, dass sie den sich auf diesen Billeten ergebenden Ausfall von Fr. 3,372,000 auch nur zu einem erheblichen Theile einzubringen im Stande wäre.

Die Antwort der Verwaltungen beleuchtet ferner die Behauptung des Memorials, dass „die allfälligen Mehrausgaben, zu welchen eine vermehrte Anzahl von Reisenden allenfalls Anlass geben könnte, nicht so erheblich sein können, dass sie nicht weit aus den Ersparnissen auf den Ausgaben für Tarife und Kontrolle gedeckt würden“. Die letztern Ausgaben sind nicht bedeutend; eine nennenswerthe Ersparnis lässt sich z. B. bei der Nordostbahn, die nur bis auf 12 Kilometer Retourbillete hat, und weil schon zur Vermeidung des Andrangs an die Schalter, auch bei Annahme des österreichischen Systems, doch Retourbillete oder dann 2 Billete ausgegeben werden müssten (und in Österreich auch ausgegeben werden), überhaupt nicht erzielen. Hinwieder könnten die Ausgaben für den zu erwartenden Mehrverkehr nur dann unerheblich sein, wenn sich dieser Mehrverkehr gleichmässig auf die Sommer- und Wintermonate, und vorherrschend auf die zur Zeit schlecht frequentirten Linien und auf die ungünstigen Tageszeiten (frühe Morgen- und späte Abendstunden) verlegen liesse. Wenn das aber nicht möglich ist, so würde eben in den Sommermonaten, in der Hauptgeschäftszeit und auf den besseren Linien eine Frequenz eintreten, welche mit den dermal schon stark besetzten Zügen einfach nicht mehr bedient werden könnte und die Einlage neuer Züge erfordern würde. Um die mehr als 3 Millionen Einnahmen-Ausfall auf einfachen Billeten einzubringen, würde es einer Vermehrung des Verkehrs dieser Art um zirka 70 0/0, d. h. um zirka 140 Millionen Personenkilometer, bedürfen. Dass diese Mehrleistung sehr grosse Mehrausgaben bedingen würde, liegt auf der Hand.

Die Konferenz kam nach Alledem zum Schlusse, dass an eine Personentarifrevision auf Grund des Memorials nicht zu denken sei. Sie war auch nicht in der Lage, sich dermal darüber auszusprechen, ob und in welcher Weise sie selbst in dieser Frage vorgehen wolle; denn abgesehen davon, dass die Eingangs erwähnte Statistik noch nicht fertig ist, gebietet die gegenwärtige Situation der schweizerischen Bahnen mit den gewaltig ansteigenden Betriebsausgaben die grösste Vorsicht in solchen Experimenten, was auch das Memorial zugibt. Dazu kommt noch, dass die dermalen schwebenden Rückkaufverhandlungen solchen finanziell weitgehenden Projekten nicht gerade günstig sind, und dass es sich auch ohnedem empfehlen dürfte, die Art der Entwicklung der Angelegenheit bei unsern deutschen Nachbarbahnen abzuwarten, deren Verkehrsverhältnisse den schweizerischen viel mehr entsprechen als die österreichischen.

Eine andere Angelegenheit des Personenverkehrs veranlasste mehrfache Verhandlungen. Die schweizerischen Bahnen kennen bekanntlich keine erhöhten Schnellzugspreise, gewähren anderseits auch kein Freigepäck. In denjenigen internationalen Tarifen, in welchen von den Versandtbahnen oder Empfangsbahnen, oder von beiden Freigepäck gewährt wird, wurde nun bisanhin zwecks Herstellung einer gleichmässigen Behandlung auf der ganzen Strecke auch für die schweizerischen Strecken Freigepäck in der Art gewährt, dass die schweizerische Gepäckstaxe für das entsprechende Gewicht der Personentaxe zugeschlagen wurde. Sowohl der grössere Theil der Reisenden, als auch die Verwaltungen befanden sich dabei besser als bei Trennung des Tarifs, beziehungsweise der gesonderten Gepäcktaxberechnung: erstere, weil auf so grosse Strecken weitaus die meisten Reisenden taxpflichtiges Gepäck mit sich führen und die übrigen die Preise ohne Gepäcktaxzuschlag bei Entnahme der Billete bis zur Grenze und

ab derselben ebenfalls erzielen können; letztere, weil die Gepäckabfertigung dabei viel einfacher und auch dem Mitnehmen grosser Gepäckstücke in die Personenwagen entgegengewirkt wird. Auf Veranlassung des Eisenbahndepartements musste (behufs Fernhaltung der Erhebung eines Freigepäckzuschlags für Reisende mit direkten Billeten ohne Gepäck) diese Tarifbildung im direkten Verkehr überall und im Transitverkehre durch die Schweiz da aufgegeben werden, wo die gleichmässige Freigepäckberechnung auf dem ganzen Parcours nicht möglich war. Einzig im Verkehre mit England wurde bis auf Weiteres eine Ausnahme bewilligt, weil die englischen Bahnen den Fortbestand des direkten Verkehrs vom Fortbestande der dermaligen Gepäckabfertigung und Taxberechnung abhängig machen zu müssen erklärten.

Wir erwähnen an diesem Orte noch einer Spezialmassnahme, die zwar nur vorübergehende Dauer hatte, deren Resultate aber doch ein gewisses Interesse beanspruchen: es ist die Ermässigung der Personenfahrtaxen zum Besuche des eidgen. Schützenfestes in Frauenfeld. Zum ersten Male wurde hier aus verschiedenen Gründen die aussergewöhnlich weitgehende Begünstigung gewährt, dass die einfachen Billete für Hin- und Rückfahrt benützt werden konnten. Für die III. Klasse bedeutet dies eine ebenso billige Taxe als der österreichische Zonentarif für gewöhnliche Züge, für II. Klasse eine noch weitergehende Ermässigung. Der Erfolg entsprach aber einem wesentlichen Zwecke der Massnahme: der Herbeiziehung eines starken Verkehrs von weiteren Distanzen her, nur in sehr bescheidenem Masse. Es würde zu weit führen, die einzelnen interessanten Ziffern hier anzuführen, welche die betreffende Verkehrsstatistik ergeben hat; es mag nur bemerkt werden, dass sie die Richtigkeit der andernorts schon gemachten Wahrnehmung bestätigt, dass für die Hebung des Verkehrs auf grosse Distanzen die Höhe der Eisenbahntaxen durchaus nicht der allein ausschlaggebende Faktor ist, weil hier eben die zwei andern Faktoren: Zeitverbrauch und Lebensunterhalt, eine mindestens ebenso grosse und für den Geschäftsmann oft mehr in die Waagschale fallende Bedeutung haben.

Die vielen weniger bedeutenden Modifikationen an einzelnen Personentarifen glauben wir nicht aufzuführen zu sollen.

Im Güterverkehre waren zwar Fragen von der Bedeutung der Personentarifangelegenheit nicht zu diskutieren; doch herrschte auch hier in der Tarifgebarung eine recht lebhafte Thätigkeit, die sich, wie alljährlich, auf die Untersuchung und Befriedigung der fortwährend auftretenden neuen Bedürfnisse und Anregungen und auf die Ergänzung und Umarbeitung der bestehenden Tarife behufs Anpassung derselben an die im Inlande wie im Auslande stetsfort auftretenden Modifikationen sowohl in den reglementarischen und Tarif-Bestimmungen, als in den Waarenklassifikationen und Tarifsätzen erstreckten, ferner durch die Verschiebung von Konkurrenzverhältnissen in Folge Eröffnungen neuer Linien veranlasst wurden. Wir verzichten darauf, alle daherigen Massnahmen im Einzelnen aufzuzählen — es wird kaum eine Nummer des wöchentlich erscheinenden, offiziellen Tarifanzeigers ohne die Publikation einer solchen erschienen sein — und erwähnen nur einige der wichtigsten.

Die Revision des Reglements und Tarifs betreffend den Bezug der Nebengebühren konnte im Berichtsjahre nach wiederholten, bis auf die äussere Form sich erstreckenden Verhandlungen des Eisenbahnverbandes mit der Bundesbehörde, der in dieser Materie das Genehmigungsrecht zusteht, zur Vollendung und die neue Ausgabe zur Einführung gebracht werden. Der Tarif selbst hat für die Verwaltungen finanziell durchaus nicht eine nebensächliche Bedeutung, wie etwa aus dem Titel geschlossen werden dürfte. Die Änderungen, welche die Neuausgabe bringt, ergeben ziemlich einschneidende Ermässigungen, auch in Partien, wo solche nach unserer Ansicht billigerweise nicht gefordert werden konnten, z. B. in den Zollbehandlungsgebühren; in anderer Richtung hat

dagegen die Bundesbehörde den Vorstellungen der Verwaltungen Rechnung getragen, welche letztere übrigens auch von sich aus dazu gelangt sind, gewisse Gebühren — wie namentlich die Ladgebühren — zu ermässigen.

Zwischen den Interessenten am öffentlichen Lagerhaus in Genf und den schweizerischen Eisenbahnverwaltungen hatten sich Differenzen erhoben über die Anwendung gewisser internationaler und interner Tarife für den Reexpeditionsverkehr, Differenzen, die indessen mehr in einer missverständlichen Auffassung der betreffenden Verkehrsverhältnisse, als in wirklichen Übelständen ihren Grund hatten und daher unter Vermittlung des Eisenbahndepartements in beiderseitig befriedigender Weise dadurch gelöst wurden, dass das Lagerhaus in expeditorischer Hinsicht als Bestandtheil des Bahnhofs und damit die Anwendung der Genfer Transittarife auf die daselbst befindlichen Güter, sofern sie per Bahn angekommen und entsprechender Provenienz sind, zulässig erklärt wurde.

Für den Import von Getreide aus den Gegenden, welche von der Dampfschiffahrt auf der Donau und deren Nebenflüssen bedient werden, ist der Wasserweg bis Wien, beziehungsweise bis Passau und Regensburg, und der Umschlag daselbst auf die Bahn von hervorragender Bedeutung. Die Tarifverhältnisse sind aber für diese Verkehrsroute ihrer Natur nach wenig stabil, und dazu kam noch in der letzten Zeit eine Differenz unter den Bahnverwaltungen selbst hinsichtlich der Betheiligung an den diesem Verkehr im gleichen Masse wie dem Bahnverkehre zu bewilligenden Taxreduktionen. Es hatten sich daher unsere westlichen Nachbarbahnen und die Vereinigten Schweizerbahnen veranlasst gesehen, den Tarif zu kündigen, während unsere Verwaltung ihn beibehielt. Es gelang indessen, die Differenzen unter den Verwaltungen zu begleichen und die Wiedereinführung des Tarifs zu ermöglichen, der aber inzwischen Seitens der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, beziehungsweise der österreichischen Staatsbahnen selbst wieder in Frage gestellt ist.

Im Berichtsjahre hat endlich auch die Einführung der neuen direkten Tarife für den österreichisch-ungarisch-französischen Güterverkehr über den Arlberg und über die süddeutsche, beziehungsweise mitteldeutsche Route einen tüchtigen Schritt vorwärts gethan, nachdem die Verhandlungen über diese für unsere Unternehmung sehr wichtige Angelegenheit Jahre lang gedauert hatten und Mangels zutreffender direkter Tarife nur ein provisorischer Zustand, ein mangelhafter Vollzug der vor Jahren schon unter den beteiligten Verwaltungen abgeschlossenen Vereinbarungen über die Partizipation der einzelnen Routen am fraglichen Verkehr, möglich gewesen war. Die Revision der seither bloss provisorisch erstellten, sehr umfangreichen Abrechnungen und die rechnerische Ausgleichung der eingetretenen Differenzen zwischen den vertraglich zu beanspruchenden und effektiv geleisteten Transporten wird längere Zeit in Anspruch nehmen und unter Umständen nicht unerhebliche Fluktuationen in den spätern Erträgen aus diesem Verkehre veranlassen.

Eine sehr alte Einrichtung, das bayerische Güter-Abfertigungsbureau in Romanshorn, ist im Laufe des Berichtsjahres aufgehoben worden. Das fragliche Bureau datirte aus der Zeit der beschränkten direkten Verkehre, hatte die Aufgabe, die nach und von den kleineren bayerischen Stationen bestimmten, beziehungsweise kommenden Güter direkt nach den internen bayerischen Tarifen abzufertigen, und war zu diesem Behufe nach Kempten, beziehungsweise München rechnungspflichtig. Seither ist Romanshorn als schweizerische Station in direkten Verkehr mit allen irgendwie bedeutenden bayerischen Stationen gesetzt und damit die genannte Institution überflüssig geworden.

Die Geschäfte der kommerziellen Union erforderten nur eine Sitzung der Konferenz. In derselben wurde von der schiedsgerichtlichen Erledigung der seit längerer Zeit schwebenden Frage Notiz genommen, wie der Verkehr zwischen zwei Stationen zu leiten sei, auf welche dieselbe Gesellschaft zwar ein Mitbenutzungsrecht auf die Dauer der Konzession hat, die aber nicht ihr, sondern zwei andern verschiedenen Gesellschaften

gehören. Im gegebenen Falle handelte es sich um den Lokalverkehr zwischen Wetzikon und Basel, welchen die Nordostbahn als internen Verkehr für die Route über Effretikon beanspruchte, während die Vereinigten Schweizerbahnen diesem Verkehre die Eigenschaft als interner und daher über eigene Linien zu leitender Verkehr der Nordostbahn, d. h. als Verkehr zwischen zwei Stationen, welche der Nordostbahn gehören oder an welchen sie das Mitbenutzungsrecht auf die Dauer der Konzession hat, nicht zuerkennen wollte, weil die Stationen Wetzikon und Basel nicht als Stationen der Nordostbahn, sondern Wetzikon als Station der damaligen besondern Eisenbahnunternehmung Effretikon-Hinweil, Basel als solche der Bötzberrgbahn zu betrachten seien. Die Stellung der Nordostbahn in der Frage ist hinsichtlich der Station Wetzikon inzwischen eine andere geworden, dagegen in jener zu Basel eine Änderung nicht eingetreten. Der Schiedsrichter hat dahin entschieden, dass fraglicher Verkehr als interner Verkehr der Nordostbahn zu betrachten und daher von derselben auf ihrer eigenen, wenn auch längeren Linie befördert werden könne.

Über die Stellung, welche der an Stelle der Jura-Bern-Luzernbahn und der Suisse Occidentale getretenen Jura-Simplonbahn in der Union zukommt, bleibt Beschluss erst zu fassen.

Wesentliche Änderungen der zwischen den Verwaltungen der verschiedenen Eisenbahnverbände bestehenden Übereinkommen zu den Reglementen für die direkte Beförderung von Gütern sind im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen. Zu erwähnen ist einzig, dass zu dem Übereinkommen im österreich-ungarisch-schweizerischen Verband, mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1890 an, ein Nachtrag erschienen ist, der den Art. 8 des erstern über die Berechnung der Lieferzeit modifizierte. Während bis anhin die Vertheilung der Lieferfrist auf die an einem Transporte beteiligten Bahnen im Verkehre dreier oder mehrerer Bahnen von oder nach der Schweiz in der Weise geschah, dass die Hälfte der Expeditionsfrist zu gleichen Theilen der Versandt- und Empfangsbahn zugeschrieben und der verbleibende Rest plus ein Drittel der Transportfrist sodann zu gleichen Quoten auf alle am Transporte beteiligten Verwaltungen repartirt wurde, haben diese Vorschriften in der Weise eine Modifikation, beziehungsweise Ergänzung erfahren, dass diese Repartition künftig auf alle beteiligten Bahnen stattzufinden hat, wobei die durch fremde Bahnen getrennten Strecken einer und derselben Bahnverwaltung als separate Bahnen behandelt werden.