

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 26 (1878)

Artikel: Sechszwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1878
Autor: Studer
Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730471>

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: 14.03.2025

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

zum Abschluss gebracht werde. Da dieser Vertrag aber später modifizirt werden musste, so war auch eine erneuerte Anfrage an die Generalversammlung nöthig, welche am 21. Dezember 1878 von letzterer abermals zustimmend beantwortet wurde.

Die Direktion und der Verwaltungsrath glaubten indess nicht allein die Nachsubvention, sondern auch die Entrichtung der am 1. November fälligen VI. Rate der ursprünglichen Subvention von dem Zustandekommen der finanziellen Rekonstruktion der Nordostbahn abhängig machen zu sollen und es erfolgte demnach die Bezahlung dieser Rate ungeachtet mehrfacher Reklamationen der Bundesbehörden erst am 28. Februar 1879 nebst Verzugszins vom 1. November 1878 an.

Die Unterhandlungen betreffend die Bahnhöferweiterung in Winterthur sind, wie schon im letzten Bericht bemerkt wurde, durch die über die Nationalbahn verfügte Liquidation ins Stocken gerathen. Zwar haben sowohl mit den Stadtbehörden von Winterthur als mit den drei betheiligten Bahnen wiederholte Besprechungen stattgefunden, die aber erst in jüngster Zeit einigen Erfolg zu versprechen scheinen. Indessen ist auch unsere Klage gegen die Nationalbahn und Tössthalbahn auf Sicherstellung des für die betreffenden Bauten erforderlichen Kapitalbedarfs hängend geblieben, doch ist zu hoffen, dass die endliche Erledigung der ganzen Angelegenheit in unserem nächsten Berichte wird mitgetheilt werden können.

Ebenso sind die Unterhandlungen, welche gegen Ende des Berichtsjahres auf erfolgte Anregung aus den bei der Nationalbahn interessirten Kreisen und unter Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements über Erwerb oder Betrieb dieser Bahn durch die Nordostbahn und Centralbahn angeknüpft worden sind, noch nicht so weit gediehen, um unserm Verwaltungsrath eine Vorlage darüber machen zu können; es muss daher auch die Berichterstattung hierüber auf's nächste Jahr verschoben werden.

Die mehrfachen Verhandlungen mit den Bundesbehörden betreffend die Verpfändung des Nordostbahnnetzes werden im Abschnitt „Kapitalbeschaffung“ erörtert und aus diesem Grunde hier ebenfalls übergangen.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die Vereinigung schweizerischer Eisenbahnverwaltungen hatte mit den Bundesbehörden über eine grössere Zahl von Verhältnissen, welche alle Bahnen gemeinsam betreffen, Verhandlungen zu pflegen. Von denen, welche im Laufe des Berichtsjahres oder unmittelbar nach Schluss desselben erledigt wurden, benennen wir folgende: 1) Der Bundesrath erstellte einen Maximaltarif für die Gebühren, welche von den Bahnen für die Zollbehandlung der ihnen übergebenen Güter erhoben werden dürfen; gegen diesen Tarif erhoben mehrere Verwaltungen, welche sich dadurch in ihren Einnahmen geschädigt fanden, wiederholte Einsprache, aber ohne Erfolg, während wir von solchen Schritten absehen zu sollen glaubten, nachdem die Nordostbahn bisher gar keine solchen Gebühren erhoben hat. 2) Mit dem Bundesrath wurde eine Einigung über den Heimtransport bedürftiger Ausländer in dem Sinne erzielt, dass die ausländischen Gesandtschaften, und unter ihrer Verantwortlichkeit eventuell auch die ihnen beigegebenen Konsulate, das Recht erhalten, gegen Zusicherung der Reziprozität Seitens der betreffenden Staaten für das schweizerische Bahngebiet Empfehlungen für Fahrten zur halben Taxe auszustellen. 3) Über die Beziehungen der Eisenbahnen zum Postdienst wurde ein neuer Vertrag vereinbart; aus demselben erwähnen wir, dass die zeitraubende und kostspielige Spezialabrechnung über die bahntaxpflichtigen Postgegenstände wegfällt und die Bahnen künftig für deren Transport jeweilen 5 Prozent vom jährlichen Bruttoertrag der Fahrpost erhalten.

4) Im Benehmen mit dem Eisenbahndepartement wurde eine neue kontradiktorische Vermessung des schweizerischen Bahnnetzes angeordnet. 5) Der bundesrätlichen Verordnung über das für Feststellung der Fahrtenpläne einzuhaltende Verfahren wurde beigeplichtet, und die Konferenz fand diesfalls nur zur Äusserung des Wunsches Veranlassung, es möchten auch die Beschlüsse der Bundesbehörden stets innert der von der Verordnung bezeichneten Fristen gefasst und mitgetheilt werden, damit den Bahnverwaltungen die rechtzeitige Publikation der Fahrpläne möglich sei. 6) Über das neue Formular der schweizerischen Eisenbahnstatistik fanden eingehende Verhandlungen statt, worauf die definitive Festsetzung des Formulars Seitens der Bundesbehörde in theilweiser Berücksichtigung der von den Bahnverwaltungen geäusserten Ansichten erfolgte; hiebei wurde anerkannt, dass den Bahnverwaltungen für Gestaltung ihres Rechnungswesens freie Hand verbleibe, immerhin unter der Bedingung, dass aus den Bahnrechnungen die für die Statistik nöthigen Daten sich mit Zuverlässigkeit ermitteln lassen.

Eine grössere Zahl Fragen, welche die Eisenbahnkonferenz mit den Bundesbehörden behandelte, blieb anhängig. Grössere Bedeutung haben davon die folgenden: 1) Die über die Nationalbahn verhängte Zwangsliquidation veranlasste erneute Erörterungen über die bisher von den Bundesbehörden beharrlich vertretene Ansicht, dass alle schweizerischen Bahnen ein bedingungsloses Recht auf den direkten Personen- und Güterverkehr gegenüber den andern Bahnen haben, selbst dann, wenn sie die Saldirung der daraus den dritten Bahnen erwachsenden Guthaben beharrlich unterlassen und die Billetbeträge und Frachten, welche sie als Vertreter ihrer Vor- beziehungsweise Nachbahnen und auf Rechnung der letzteren einkassiren, von ihnen für eigene Zwecke verwendet werden. Eine Lösung hat diese Angelegenheit noch nicht gefunden, sondern es verblieb bei der Verständigung, dass die bestehenden direkten Verkehre mit der Nationalbahn während deren Liquidation nicht aufgehoben werden, wogegen von der Liquidationsbehörde eine Zusicherung ertheilt wurde, welche, mag die Liquidation ausfallen wie sie will, die daherigen Verkehrsguthaben als gedeckt erscheinen lässt. Die Konferenz ermangelte nicht, sich erneut gegen die Unhaltbarkeit der erwähnten Ansicht auszusprechen, und formulirte zugleich den Wunsch, dass den Guthaben aus dem direkten Verkehr auf dem Wege der Gesetzgebung ein Konkursprivilegium verschafft werden möchte. 2) Der zwischen dem Bund und der Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen vor dem Bundesgericht obschwebende Prozess, ob nicht der Bund den letzteren eine Entschädigung zu leisten habe für die Kosten eines Bahnzuges, welchen die Bundesbehörden während einer Fahrplanperiode auf einer Nebenlinie über die konzessionsgemäss vorgeschriebene Zahl von Zügen hinaus verlangt hatten, ohne dass hiefür ein zureichendes Verkehrsbedürfniss vorlag, und wodurch die Eisenbahnkonferenz zur Einholung der schon im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten drei Gutachten über die rechtliche Bedeutung der Bahnkonzessionen bestimmt worden war, ist noch nicht erledigt; mittlerweile hat eine Verfügung der Bundesbehörde rücksichtlich der Fahrplanperiode 1878/79 unsere Direktion bestimmt, die Anhebung einer ähnlichen Entschädigungsklage in Erwägung zu ziehen. 3) Über Aufstellung eines neuen Reglementes betreffend die Militärtransporte fanden wiederholte Erörterungen mit den Bundesbehörden statt. 4) Die Konferenz stellte den einzelnen Bahnverwaltungen anheim, hinsichtlich des Entwurfes einer internationalen Vereinbarung über das Eisenbahntransportrecht, welcher vom Bundesrath zur Äusserung mitgetheilt worden war, dem letzteren ihre Ansichten mitzuthemen; wir thaten dies im Sinne der Befürwortung. 5) Die Aufstellung eines einheitlichen Formulars für die graphischen Fahrtenpläne der Eisenbahnen gab Anlass zu mehrfachen Verhandlungen. 6) Im Berichtsjahr wurde der bisherige schweizerische Getreidetarif, welcher bei Transporten auf Entfernungen von mehr als 96 Kilometer für die Mehrdistanz bedeutend ermässigte Streckentaxen gewährt hatte, auf das Drängen einzelner Bahnverwaltungen und in Berücksichtigung von Klagen der Lagerhäuser der Centralschweiz, dass dadurch ihre Prosperität gefährdet werde, einer Revision unterstellt und in der Art umgearbeitet, dass die Taxermässigung erst mit 200 Kilometer begann und sehr abgeschwächt wurde. Der nachtheiligen Folgen, welche die daraus resultirende starke Vertheuerung der Getreidetransporte auf

längere Distanzen hatte, und der Abhülfe, zu welcher ein Theil der Bahnverwaltungen sich entschloss, erwähnen wir später und bemerken hier nur, dass die erwähnten Lagerhäuser sich auch über den neuen Tarif beschwerten und beim Eisenbahndepartement um völlige Beseitigung jeder Taxabstufung mit der zunehmenden Transportdistanz eingelangten, mit der Behauptung, dass das Eisenbahngesetz jede Art von Staffeltarif verbiete; die Eisenbahnkonferenz verfocht erneut die gegentheilige Anschauung. Die Entscheidung unterblieb, im Hinblick 7) auf die schwebenden Verhandlungen über die Tarifunifikation, welche im Berichtsjahre fortgesetzt wurden und gegen Schluss desselben zu einer konferenziellen Verhandlung mit dem Eisenbahndepartement führten, ohne aber bis heute einen Abschluss zu finden. Die Bahnverwaltungen erklärten sich bei der Konferenz einstimmig bereit zu dem vom Departement empfohlenen, möglichst genauen Anschluss an das deutsche Gütertarifsystem und waren darüber einig, dass die Zeitverhältnisse eine Erhöhung der Bahntarife erfordern, welcher bei Anlass der Tarifunifikation um so mehr Vollzug gegeben werden müsse, als letztere für die Bahnen manche finanzielle Nachtheile im Gefolge haben werde. Dagegen gingen die Ansichten auseinander über das richtige Mass der Tariferhöhung, sowie namentlich auch darüber, ob für die Gütertarife die klassenweise Aufstellung von Maximalsätzen genüge oder allgemein-verbindliche Grundtaxen aufgestellt werden sollen, welche von den einzelnen Bahnverwaltungen, Ausnahms-tarife für einzelne Güter immerhin vorbehalten, weder überschritten, noch auch ermässigt werden dürfen; wir sprachen uns im Benehmen mit dem Verwaltungsrath in ersterem Sinn aus und betonten hiebei einerseits den vorwiegend industriellen und kommerziellen Charakter des Verkehrsgebietes der Nordostbahn, welcher die grösste Sorgfalt bei Erhöhung der Gütertarife erheische und eine starre Gebundenheit der letzteren nicht ertrage, andererseits die Konkurrenzirung der Nordostbahn und der an sie anschliessenden schweizerischen Bahnlinien durch die süddeutsche Route Altmünsterol - Hünigen - Basel - Waldshut - Schaffhausen - Singen - Konstanz - Friedrichshafen und -Lindau, welche jene zu geeignetem Anschluss an die auf letzterer Route jeweilen gültigen Taxen nöthige.

Von den übrigen Geschäften, welche die Vereinigung schweizerischer Bahnverwaltungen im Berichtsjahr erledigte, erwähnen wir folgende: 1) Bleibende Unterbringung des Konferenzarchivs, welches bisher alljährlich an den Sitz der neuen Präsidialverwaltung wanderte, im Verwaltungsgebäude der Jura-Bern-Luzernbahn; 2) Aufstellung eines Regulativs über die Taxbegünstigungen für den Besuch schweizerischer Feste und Vereins-versammlungen; 3) Gewährung halber Taxen an Lehrer, Künstler und Handwerker zum Besuche der Pariser Weltausstellung; 4) Vorschriften über die Instradirung der auf Grund der allgemein schweizerischen Tarife beförderten Güter, Gepäckstücke u. s. w.; 5) Revision der Übereinkunft über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen, im Sinne möglicher Vermeidung von Leerfahrten; 6) Aufstellung eines einheitlichen Dienstreglementes für die Lokomotivführer und Heizer; 7) Vereinbarung mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn betreffend die Übergabe der Güter auf den Grenzstationen und die daherigen Haftpflichtverhältnisse. Von den unerledigten Geschäften benennen wir: 1) Die Revision der Übereinkunft betreffend die gegenseitige Benutzung der Personenwagen; 2) Erstellung weiterer einheitlicher Dienstreglemente; 3) Aufstellung eines gemeinsamen graphischen Distanzenzeigers; 4) Reglement über Behandlung der Frachtreklamationen, zum Zwecke der Vereinfachung und Beschleunigung der einschlägigen Korrespondenz; 5) Revision der Bestimmungen betreffend die Verzinsung der Schuldbeträge aus dem direkten Verkehr.

Gegen Schluss des Berichtsjahres begannen Verhandlungen zwischen den Westschweizerischen Bahnen, der Jura-Bern-Luzernbahn, der Centralbahn und der Nordostbahn, für durchgreifende vertragliche Regelung ihrer Verkehrsverhältnisse. Der Abschluss des diesfälligen Vertrages erfolgte aber erst im laufenden Jahre, wesshalb wir dessen eingehende Besprechung dem kommenden Geschäftsbericht überlassen. Einstweilen begnügen wir uns mit der Bemerkung, dass der Vertrag binnen der angesetzten Frist die Ratifikation der kompetenten Organe der genannten vier Gesellschaften erhielt und mit dem 1. Februar 1879 in Kraft getreten ist, und dass der hienach zwischen

diesen Verwaltungen geschaffene Verband sich den Namen „kommerzielle Union“ beigelegt hat. — Die Nordostbahn hatte sich vorbehalten, mit den Vereinigten Schweizerbahnen über deren Eintritt in diesen Verband in's Einvernehmen zu treten, und leitete dann auch mit der genannten Gesellschaft hierüber sofort Unterhandlungen ein. In Gewärtigung des Ergebnisses wurden den Vereinigten Schweizerbahnen die dormaligen Verträge über die gegenseitigen Verkehrs- und Konkurrenzverhältnisse gekündigt.

Der in Art. 11 des Vertrages mit der Schweizerischen Centralbahn vom 4. April 1874 stipulirte Entschädigungssatz für den Betrieb der Bötzenbergbahn durch die Nordostbahn-Gesellschaft stand nicht in richtigem Verhältnisse zu den damaligen Selbstkosten und wurde demzufolge der betreffende Artikel zu Beginn des Vorjahres auf 1. März 1878 gekündigt. Die Behandlung dieser Frage steht noch auf der Tagesordnung des Gemeinschafts-Comite's und kommt zur Zeit noch der vertraglich vorgesehene Vergütungssatz provisorisch zur Anwendung, dessen Unzulänglichkeit übrigens, mit Rücksicht auf die seither bei allen Dienstzweigen durchgeführten Ersparnissmassnahmen, sowie die eingetretene Reduktion der Material- und Arbeitspreise, jetzt nicht mehr in gleichem Masse fühlbar zu Tage tritt.

Die ungünstigen Betriebsergebnisse der Unternehmung Effretikon-Wetzikon-Hinweil veranlassten das Comite derselben, mit einem Gesuch um Ermässigung der vertraglich festgesetzten Entschädigung für den durch die Nordostbahn besorgten Betrieb dieser Linie anher zu gelangen; — mit Rücksicht auf das Interesse der Gesellschaft an dem Gedeihen jener Unternehmung wurde diesem Begehren unter Bedingung einer Reduktion der Zahl der auf der genannten Linie zur Ausführung zu kommenden Züge entsprochen.

Zum Vertrage vom 3./18. Juli 1877 über Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Station Örlikon wurde mit den Vereinigten Schweizerbahnen ein Annex vereinbart, welcher das von der Nordostbahn bis zum 31. Dezember 1875 verwendete und von der genannten Gesellschaft mitzuverzinsende Anlagekapital der gemeinschaftlich benutzten Bauten und Einrichtungen präzisirt.

Gegen die Gesellschaft der Schweizerischen Nationalbahn wurde unterm 18. Februar 1878 durch Erkenntniss des Bundesgerichtes die Liquidation erkannt. Unsere Unternehmung war leider in der Lage, in diesem Konkurse nicht unbeträchtliche ungedeckte Forderungen anmelden zu müssen, im Wesentlichen herrührend aus Baukapitalzinsen und Betriebs- und Unterhaltskosten von gemeinschaftlich benutzten Bahnhöfen und Bahnstrecken, sodann aus den Abrechnungen über den direkten Verkehr; im Fernern hatten wir die bedeutenden, durch Hinterlage nur theilweise gedeckten Ansprüche der Nordostbahn für im Wege der Expropriation an die Nationalbahn abgetretene Bahnanlagen und Landabschnitte auf der Strecke Tagelschwangen-Winterthur geltend zu machen und endlich die diesseitigen Rechte zu wahren mit Bezug auf die von der Schweizerischen Nationalbahn zu leistenden Kapitalbeiträge an die Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur, über welches Verhältniss wir bereits im letzten Jahre zu berichten im Falle waren, und dessen auch an anderer Stelle dieses Berichtes Erwähnung geschieht. Dazu kamen noch einzelne Ansprüche, für welche die Nordostbahn genügende Deckung in Form von Bankdepots besitzt. Wenn auch die Liquidation noch nicht bis zur Versteigerung der Bahn vorgeschritten ist, so steht gleichwohl jetzt schon so viel ausser Zweifel, dass die nicht gedeckten und nicht privilegierten Forderungen vollständig leer ausgehen, und dass unsere Unternehmung in Folge dessen genöthigt sein wird, von ihren Guthaben einen Betrag von beiläufig Fr. 125,000 als Verlust abzuschreiben. Die eventuelle Verpflichtung der Schweizerischen Nationalbahn zur Leistung von Kapitalbeiträgen an die Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Winterthur wird dem Erwerber der Bahn überbunden werden und was unsere aus Expropriation herrührenden Ansprüche betrifft, so dürften uns dieselben aus dem Grunde keinen Schaden bringen, weil nach einem neuerlichen Entscheide des Bundesgerichtes das Eigenthumsrecht am Expropriationsobjekte ohne Rücksicht auf stattgefundenen Besitzesübergang

bis nach geleisteter Zahlung dem Expropriaten verbleibt, dieser also in der Liquidation als Vindikant auftreten kann. Von diesem Rechtsbehelfe haben wir schon in der Konkurseingabe vorsorglich Gebrauch gemacht.

Nach Ausbruch des Konkurses galt es in erster Linie darüber Klarheit zu erlangen, wie die mannigfachen gegenseitigen Beziehungen für die Dauer der Liquidation sich zu gestalten haben und welche Rechtsstellung der Nordostbahngesellschaft aus denselben resultiren werde. Seitens des Masseverwalters wurde die bestimmte Zusicherung gegeben, dass alle der Nordostbahn vom Ausbruche des Konkurses an erwachsenden Forderungen, herrührend aus der gemeinschaftlichen Benutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken und aus dem direkten Verkehr unter die Konkurskosten eingereiht werden. In dieser Zusage glaubten die Direktion und der Verwaltungsrath vorläufig eine ausreichende Garantie für die Einbringlichkeit der daherigen Forderungen erblicken zu können, und es erlitten die bisherigen gegenseitigen Beziehungen daher auch keinerlei Unterbrechung. Im Übrigen wurde das Verhältniss durch eine Übereinkunft mit dem Masseverwalter vom 1. Juli 1878 des Nähern beordnet und speziell die Beitragspflicht der Schweizerischen Nationalbahn an die Verzinsung des Baukapitals und an die Betriebs- und Unterhaltskosten des Bahnhofes Winterthur bis auf Weiteres auf $\frac{1}{6}$ des Gesamtbetrages festgesetzt.

Die schwierigen ökonomischen Verhältnisse der Tössthalbahn haben sich im Berichtsjahre auch der Nordostbahn gegenüber in empfindlicher Weise geltend gemacht. Unser ungedecktes, aus der Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur und aus dem direkten Verkehr herrührendes Guthaben ist trotz vermittelnder Dazwischenkunft des schweizerischen Eisenbahndepartements beträchtlich angewachsen; gleichwohl haben wir geglaubt, vorläufig von rigorosem Vorgehen absehen zu sollen, um die ohnehin nicht geringen Schwierigkeiten der finanziellen Rekonstruktion dieser Unternehmung nicht unsererseits noch zu vermehren. Dagegen ist nunmehr Vorsorge getroffen, dass unser Guthaben wenigstens nicht weiter anschwillt, und gleichzeitig ist auch die Aussicht geboten, dieses für beide Theile lästige und unerwünschte Schuldverhältniss in Verbindung mit dem Anstande betreffend die Verpflichtung der Tössthalbahn zur Leistung von Kapitalbeiträgen an die Erweiterung des Bahnhofes Winterthur durch eine neue, die Interessen beider Parteien thunlichst wahrende Kombination zu beseitigen.

Der mit dieser Unternehmung zu vereinbarende neue Vertrag über die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur ist im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse gelangt. Einstweilen wird die Tössthalbahn für ihre Antheilsquoten mit approximativen Beträgen belastet in der Meinung, dass dem angestrebten Vertrage, eventuell dem zu erwirkenden gerichtlichen Urtheile bis auf den Zeitpunkt des Ablaufes des alten Vertrages rückwirkende Kraft zukommen soll.

Mit der Zürichsee-Gotthardbahngesellschaft wurde unterm 14. August v. J. ein Vertrag über die derselben eingeräumte Mitbenutzung der Station Pfäffikon (Schwyz) abgeschlossen. Abgesehen davon, dass auf speziellen Wunsch dieser Unternehmung als Beitrag eine feste Summe, statt einer Quote der Gesamtkosten vereinbart wurde, und dass sich in dem Vertrage auch die Haftpflicht für auf der Gemeinschaftsstation vorkommende Verletzungen und Tödtungen geregelt findet, bietet dieser Vertrag keine nennenswerthen Abweichungen von anderen Verträgen dieser Art.

Gegenüber der Bischofszellerbahngesellschaft ist eine Reihe von aus dem Betriebs- resp. Pachtvertrage herrührender Anstände zum schiedsgerichtlichen Austrage gekommen; an deren Stelle ist aber bereits wieder eine Anzahl neuer Differenzen getreten, deren Erledigung auf gütlichem Wege ebenfalls nicht möglich zu werden scheint.

Mit der Eisenbahngesellschaft Wädenswil-Einsiedeln wurden deren Antheilsbetheffnisse an der Verzinsung des Baukapitals und den Kosten für Betrieb und Unterhalt der Station Wädenswil mittelst eines Annexes

zum Vertrag vom 5. Februar 1874 neu geregelt, mit Wirkung vom 1. Januar 1878 an. Die mit der gleichen Gesellschaft bestandenen Differenzen wegen der Abrechnung über den von der Nordostbahn für deren Rechnung besorgten Bau der Linie Wädensweil-Einsiedeln, wegen der Haftbarkeit für das bei der Katastrophe (Probefahrt) vom 30. November 1876 zu Grunde gegangene und beschädigte Material, sowie wegen der von der genannten Gesellschaft der Nordostbahn zu bezahlenden Entschädigung für den zum ausschliesslichen Gebrauche jener bestimmten Theil der Station Wädensweil, sind ebenfalls durch gütliche Verständigung beigelegt worden. Pendent sind dagegen noch eine im Prozesse liegende Forderung der Bauunternehmer Schedlbauer und Vogel für auf der Linie Wädensweil-Einsiedeln ausgeführte Bauarbeiten, bei welchem Prozesse die Nordostbahngesellschaft jedoch nur formell, d. h. als Repräsentantin der Wädensweil-Einsiedelnbahngesellschaft betheiligt ist, sodann die Frage der Haftpflicht für die bei der oben erwähnten Katastrophe vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen, in welcher Angelegenheit die Nordostbahn in der Rolle der direkten Beklagten sich befindet, jedoch das Regressrecht sowohl auf die Wädensweil-Einsiedelnbahngesellschaft als auf die Unfallversicherungsgesellschaft „Zürich“ in Anspruch zu nehmen in der Lage ist.

Mit Rücksicht auf die am 1. August 1876 erfolgte Eröffnung der Linie Winterthur-Koblenz bezw. die Ausdehnung des Betriebes dieser Linie bis und von Bahnhof Waldshut verlangte die badische Verwaltung eine Schadloshaltung für den ihr dadurch erwachsenden Mehraufwand am Bahnhofe Waldshut, welcher bis dahin nur durch die Züge der Linie Turgi-Waldshut benutzt worden war. Nach längeren Verhandlungen wurde auf dem Korrespondenzwege ein Übereinkommen getroffen, demzufolge dieser Verwaltung als Entschädigung für die betreffenden Mehrleistungen ein billiges Jahrespauschale zu bezahlen ist.

Für den österreichisch-ungarisch-bayerisch-schweizerischen Verkehr gelang endlich die Vereinbarung eines neuen Reglementes, welches nicht nur die Genehmigung der betheiligten Bahnverwaltungen, sondern auch diejenige der ungarischen, österreichischen, bayerischen und schweizerischen Staatsbehörde erhielt. Nach demselben wurden die abweichenden Gesetzesbestimmungen von Deutschland und Österreich einer- und der Schweiz andererseits über die Rechtsverhältnisse des Eisenbahntransportes in der Art miteinander in Einklang gebracht, dass das schweizerische Prinzip voller Haftpflicht für die übernommenen Transporte auch von den bayerischen und österreichisch-ungarischen Bahnen anerkannt, dafür aber die Versender zur Deklaration des Werthes aller zum Eisenbahntransport aufgegebenen Güter verpflichtet und den genannten Bahnen gestattet wurde, auf ihrer Transportstrecke eine Versicherungsprämie für denjenigen Theil des deklarierten Werthes zu erheben, welcher das Maximum der ihnen reglementarisch obliegenden Haftpflicht übersteigt. Das Reglement trat den 1. Dezember 1878 in Kraft und im Anschluss daran ein Übereinkommen unter den gleichen Verwaltungen über die gegenseitige Haftpflicht aus dem direkten Güterverkehr und die Reklamationen wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung von Gütern; die Einrichtung periodischer Konferenzen zur Behandlung dieser Reklamationen, welche sich durch mehrjährige Erfahrung bewährt hatte, wurde beibehalten und weiter ausgebildet.

Auf Wunsch des Bundesrathes und im Benehmen mit den übrigen betheiligten schweizerischen Verwaltungen wandten wir uns an die Direktionen der württembergischen, badischen und elsass-lothringischen Bahnen mit dem Vorschlag, dieses Reglement auch für ihren direkten Güterverkehr mit der Schweiz anzunehmen. Den gleichen Vorschlag richteten wir an den Verband für den russisch-schweizerisch-französischen Verkehr. Diese Anregungen führten zu einem befriedigenden Ergebniss; doch zogen sich die diesfälligen Verhandlungen über das Berichtsjahr hinaus und werden wir daher im nächsten Geschäftsberichte hierauf zurückkommen.

Bezug nehmend auf die weiter oben enthaltenen Mittheilungen über die Erhöhung des schweizerischen Getreidetarifes durch die Eisenbahnkonferenz bemerken wir, dass diese Erhöhung namentlich für die Route

Romanshorn-Aarau-Genf sich sofort nachtheilig fühlbar machte und auch heftige Rekrimationen sowohl Seitens des schweizerischen Getreidehandels als der bayerischen und österreichisch-ungarischen Bahnverwaltungen veranlasste. Wir einigten uns in Folge dessen mit der Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn und den Westschweizerischen Bahnen auf einen besonderen Tarif für den Getreideverkehr zwischen den vier Bahnnetzen, welchem die Schweizerische Nationalbahn und die Emmenthalbahn ebenfalls beitraten. Dieser Tarif beseitigte die vorgenommenen Erhöhungen grossentheils, stellte die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Linien gegenüber den süddeutschen, französischen und oberitalienischen Routen für die Verproviantirung des eigenen Landes wieder her und machte zugleich den begonnenen gegenseitigen Taxunterbietungen der schweizerischen Linien ein Ende. Der Getreidehandel hat unsers Wissens sich mit dem neuen Tarif sofort befreundet, und nach unserer Ansicht ist derselbe von den Verhältnissen der Schweiz so sehr geboten, dass sachbezügliche Erörterungen, welche seither in anderen Kreisen begonnen haben, wohl zum gleichen Schlusse führen müssen; in Gewärtigung ihres Ergebnisses erwähnen wir einstweilen nur noch, dass unsere Direktion auch die Initiative zu den geeigneten Massnahmen ergriff, um den für die Binnenlagerhäuser der Schweiz von dem Tarife befürchteten Nachtheilen zu begegnen, und dass hierüber in letzter Zeit eine Einigung der sämtlichen beteiligten Bahnverwaltungen erzielt worden ist. — Als Tarifmassnahmen von besonderer Bedeutung erwähnen wir hier ferner: 1) Die Revision des *Abonnementstarifs* für Personen, wodurch dessen Sätze denjenigen anderer Bahnen mehr angenähert wurden, aber stets noch ausnahmsweise wohlfeil bleiben; 2) die Revision des *Personentarifs der Zürichseedampfboote* auf Grund des allgemeinen Personentarifs der Nordostbahn, verbunden mit der Einrichtung direkter Taxen zwischen allen Stationen der Bahnstrecke Zürich-Richtersweil und den Ortschaften des rechten Ufers; 3) die Einrichtung von *Billetes* zu ermässigten Taxen für die Angestellten des Unternehmens und ihre nächsten Angehörigen; 4) die Erstellung eines *Spezialtarifes* für Getreide in ganzen Wagenladungen im internen Verkehr der Nordostbahn; 5) die Erstellung eines solchen Tarifes für Kalk- und Gypssteine und gemahlene Gyps; 6) die Revision des *Camionnagetarifs* in Winterthur; 7) die im Einvernehmen aller an der Bodenseedampfschiffahrt beteiligten Verwaltungen vorgenommene Umarbeitung und gleichzeitige Erhöhung der *Bodenseegütertarife*, woran sich eine Revision der *Trajekttarife* mit Friedrichshafen und Lindau anschliessen wird; 8) die Erstellung von *Reexpeditionstarifen* für italienische Güter ab Romanshorn nach Basel, Aarau und Luzern, ferner für schlesische Güter nach den grösseren Stationen der Nordostbahn.

Die Umrechnung der direkten Tarife, eine Folge der im Vorjahre beschlossenen Revision, beziehungsweise Erhöhung des Personen- und Gütertarifes wurde weiter verfolgt und bezüglich des Verkehrs mit den übrigen schweizerischen Bahnen so ziemlich zu Ende geführt; anhängig sind nur noch die Tarife mit der Schweizerischen Nationalbahn und Tössthalbahn. Ferner haben Taxänderungen der Anschluss- und Konkurrenzbahnen ebenfalls zu vielfachen Tarifumrechnungen geführt. Nachstehend folgt eine Übersicht derselben:

1. *Personen- und Gepäckverkehr.* a) Revision und Ergänzung der Tarife mit der Bötzbahn, der Aargauischen Südbahn, der Station Bremgarten, den Vereinigten Schweizerbahnen, den Westschweizerischen Bahnen und der Emmenthalbahn. b) Provisorischer Tarif zwischen Stationen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen über die Linie Rapperswyl-Pfäffikon. c) Tarife mit Wädenswil-Einsiedeln, der Appenzellerbahn und der Rigibahn. d) Revision und Ergänzung der Tarife mit Belgien und England, mit der Hessischen Ludwigsbahn, den Rheinischen Bahnen, Ludwigshafen und den Nassauischen Bahnen, mit dem Mitteldeutschen Verband, mit der Badischen Bahn, mit Berlin und Sachsen über Lindau-Hof, mit der Vorarlbergerbahn, mit Bayern und Österreich-Ungarn. e) Umarbeitung und Ergänzung der Rundfahrtbillete.

2. *Güterverkehr.* a) Fortsetzung der Revision des Tarifes mit den Vereinigten Schweizerbahnen. b) Erstellung eines Tarifes zwischen Stationen der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen über die Linie

Rapperswyl-Pfäffikon. *c)* Ergänzung des Tarifes mit den Westschweizerischen Bahnen durch Einbeziehung der Strecke Leuk-Brieg. *d)* Revision der Tarife der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen mit der Bötzbahn und der Aargauischen Südbahn, ferner derjenigen ab Basel nach Schaffhausen und den Bodenseeuferorten und nach der Tössthalbahn, endlich desjenigen Genf transit- Aarau- oder Luzern-Ostschweiz. *e)* Erstellung eines Tarifes mit der Rorschach-Heidenbahn. *f)* Reexpeditionstarife ab Basel, Centralbahn und Badische Bahn, und ab Waldshut nach ostschweizerischen Stationen für metallurgische Erzeugnisse des Ruhrgebietes, für Ruhrkohlen, für holländische und belgische Güter. *g)* Ausnahmetarif für Kochsalz ab Rheinfelden nach Nordostbahnstationen. *h)* Regelung der Taxen Singen-Nordostbahn über Schaffhausen nach denen der Nationalbahn. *m)* Erstellung eines neuen Tarifes zwischen sächsischen Stationen und Basel und Schaffhausen über Lindau-Romanshorn. *n)* Ausdehnung des russisch-schweizerischen Verbandstarifs auf die galizisch-rumänische Grenzstation Suczawa. *o)* Tarif mit Bayern für Stein- und Braunkohlen, Holz, Cement und Sprit. *p)* Tarife mit den österreichischen und ungarischen Bahnen für Wein, Eier, Rüböl, Gerberlohe, Braunstein, Thonerde und Asphalt. *q)* Tarife für Cement mit Heidelberg, Friedrichsfeld und Mannheim. *r)* Erstellung von Tarifsätzen für Seide aus Italien über den Montenis nach Zürich und Horgen, ferner von solchen für Gewebe ab Zürich nach Marseille. *s)* Revision der Baumwolltarife über den Brenner und ab Marseille, der Steinkohlen- und Roheisentarife ab Mannheim und Ludwigshafen, der Steinkohlentarife aus den Saargruben und ab pfälzischen Stationen.

Schliesslich erwähnen wir noch eines am 18. Mai 1878 mit den Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrages, wodurch die Reisenden auf den Strecken Rorschach-Winterthur, Romanshorn-Gossau, Effretikon-Wetzikon und Zürich-Ziegelbrücke-Näfels-Glarus das Recht erhielten, nach Gutfinden die Routen der einen oder andern Gesellschaft (Rorschach-Romanshorn-Winterthur oder Rorschach-St. Gallen-Winterthur, Romanshorn-Sulgen-Gossau oder Romanshorn-Rorschach-Gossau, Effretikon-Ilneau-Wetzikon oder Effretikon-Wallisellen-Wetzikon, Zürich-Thalweil-Ziegelbrücke oder Zürich-Wallisellen-Ziegelbrücke, Ziegelbrücke-Niederurnen-Glarus oder Ziegelbrücke-Weesen-Glarus) zu benutzen. Der Ertrag des Personenverkehrs über die genannten Strecken wird von jetzt an zwischen den beiden Gesellschaften nach festen Prozentsätzen vertheilt.

III. Kapitalbeschaffung.

Im vorjährigen Geschäftsberichte der Direktion wurde noch des interimistischen, am 8. September 1877 mit einem Konsortium schweizerischer Geldinstitute abgeschlossenen Finanzarrangements Erwähnung gethan und im Übrigen auf den Bericht des Verwaltungsrathes Bezug genommen, welcher ausführlicher über die verschiedenen Rekonstruktionsprojekte sich verbreitete und als Resultat derselben die am 11. März 1878 abgeschlossene Konvention für Errichtung einer schweizerischen Eisenbahnbank wörtlich mittheilte. Wir glauben ebenfalls an diesen Bericht anschliessen zu können und setzen deshalb die Kenntniss der erwähnten Konvention, welche am 4. April 1878 von der Generalversammlung genehmigt wurde, voraus.

Nachdem schon vorher ein Rechtsgutachten über die gemäss dieser Konvention auf das Nordostbahnnetz zu errichtende Hypothek eingeholt worden war, wurde in Ausführung der Beschlüsse der Generalversammlung unterm 23. April das förmliche Gesuch um Bewilligung dieser Hypothek an den Bundesrath gerichtet, welcher dasselbe am 3. Mai publizirte und für allfällige Einsprachen eine Frist von 4 Wochen ansetzte.

Bekanntlich hat sich dann eine grössere Anzahl von Obligationsinhabern verleiten lassen, gegen die Verpfändung oder vielmehr gegen die Bestimmung des Verpfändungsprojectes, dass die Hypothek in ein erstes und in ein zweites Pfandrecht getheilt werden solle, Einsprache zu erheben, und wurde diese Einsprache am 16. September vom