

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 31 (1883)

Artikel: Einunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1883
Autor: Studer
Kapitel: 2: Verhältnisse zu andern Transportanstalten
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730438>

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: 17.02.2025

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

II. Verhältnisse zu andern Transportanstalten.

Aus den im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Gründen hatte sich die Konferenz schweizerischer Eisenbahnen nur mit wenigen Fragen des Güterverkehrs zu befassen. Erwähnung erheischen von den bezüglichen Beschlüssen blos die Abänderung einiger Bestimmungen des Nebengebührentarifs im Sinne einer Ermässigung der Auf- und Abladgebühren, ferner die theilweise Revision des Transportreglements; letztere bezweckte die Anpassung der Bestimmungen über die nur bedingungsweise zum Transporte zugelassenen Gegenstände an diejenigen des Betriebsreglements der deutschen Bahnen, konnte aber bis jetzt nicht durchgeführt werden, weil das Eisenbahndepartement die bundesrätliche Genehmigung mit Rücksicht auf andere, ihm ebenfalls wünschbar scheinende Änderungen einstweilen zurückhielt.

Etwas zahlreicher waren die von der Konferenz behandelten Fragen des Personenverkehrs, von denen indessen auch nur wenige ein allgemeineres Interesse beanspruchen können und keine von grösserer ökonomischer Tragweite sind. Wir erwähnen daher nur die folgenden:

Zum Zweck der Erleichterung der Heimbeförderung hilfsbedürftiger Schweizer ist den schweizerischen Gesandtschaften in Paris, Rom, Wien und Berlin und den ihnen unterstellten Konsulaten, sowie einzelnen schweizerischen Hilfsgesellschaften die Befugniss ertheilt worden, an solche Hilfsbedürftige Empfehlungsscheine zum Bezuge von Billeten zu halbem Preise für die Fahrt auf schweizerischen Bahnen zu verabfolgen.

Für Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Billeten im Falle des Verfehlens von Zugsanschlüssen oder der Erkrankung der Inhaber ist ein für alle schweizerischen Bahnen gültiges, gleichmässiges und einfaches Verfahren vereinbart worden, desgleichen ein solches über Behandlung und Taxirung von Handgepäck von zu grossem Umfange.

Die pekuniär wichtigste Angelegenheit, nämlich die für den Besuch der schweizerischen Landesausstellung zu treffenden besondern Tarifmassnahmen, wurde ausserhalb der Konferenz behandelt, da seitens derselben in Folge der etwas zurückhaltenden Stellung der Westschweizerischen Bahnen eine Einigung nicht in einer Sitzung zu erzielen war. Diese Massnahmen bestanden wesentlich in der Erhöhung der Gültigkeitsdauer der Retourbilleten nach und über Zürich, sodann in Vereinbarungen, welche namentlich den gemeinschaftlichen Besuch der Ausstellung durch Arbeitergruppen erleichtern sollten und endlich in der Aufstellung eines besondern Tarifs für sogenannte Ausstellungsbilleten mit abfallenden Grundtaxen bei wachsender Distanz. Zum Erfolg der Ausstellung haben diese Massnahmen zweifelsohne beigetragen, und es wäre deren Wirkung gewiss eine noch intensivere gewesen, wenn sich die Westschweizerischen Bahnen hätten entschliessen können, dem erwähnten Tarif für Ausstellungsbilleten, der speziell auf Unterstützung des Besuchs aus grösserer Entfernung berechnet war, beizutreten.

Dagegen hat sich die Konferenz an der Ausstellung selbst durch Erstellung eines graphisch-statistischen Atlases betheiligt. Die Ausführung desselben fiel unserer Verwaltung zu.

Anlässlich mag auch angeführt werden, dass die Konferenz — in Folge unserer Kündigung des bezüglichen Abkommens — die Erstellung der sogenannten Waarenstatistik (Verkehr nach Waarengattungen) auf veränderter Grundlage und in anderer Form beschlossen hat. Als leitende Gesichtspunkte sind hiebei in den Vordergrund getreten: die nähere Anlehnung derselben an den bestehenden Gütertarif und die vollständigere Ermittlung des

Verkehrs der einzelnen Stationen, beides zum Zwecke, diese Einrichtung für Tarifikalkulationen besser verwendbar zu machen als bisher.

Die Anregung, über die Haftpflicht für Unfälle auf den gemeinschaftlich von mehreren Bahnen benutzten Stationen und Bahnstrecken übereinstimmende Grundsätze zu vereinbaren, fand eine ablehnende Erledigung. Bei deren Berathung traten sich zwei verschiedene Auffassungen gegenüber. Die einen Verwaltungen wollten darüber, wie sich die Folgen solcher Unfälle auf die an der betreffenden Station oder Bahnstrecke beteiligten Bahnen verlegen, in erster Linie darauf abstellen, ob dieselben durch Verschulden von Angestellten der einen oder andern Bahn herbeigeführt worden seien; die andern fanden angezeigt, die seitherigen weitschichtigen, zeitraubenden und unsichern Erörterungen über dieses Verschulden für die Folge möglichst entbehrlich zu machen, und stellten daher für die Haftpflicht einfach auf das Gemeinschaftsverhältniss ab, innert dessen der einzelne Unfall sich ereignet, den Regress der Gemeinschaft auf Schuldige immerhin vorbehalten. Da die Beilegung dieser Differenz nicht gelang, haben wir einstweilen mit der Centralbahn und Gotthardbahn eine Vereinbarung entsprechend der letzteren Anschauung getroffen.

Vorwiegend beschäftigte sich die Konferenz mit Betriebsfragen, für deren Prüfung und Begutachtung der neuorganisirte Verein der Bahnbetriebstechniker in bedeutendem Masse beansprucht wurde. Eine Anzahl dieser Fragen, über welche dem Eisenbahndepartement, beziehungsweise dem Bundesrath der Entscheid zukommt, wurde gemeinsam mit dem ersteren erörtert; von denselben benennen wir, neben den schon im ersten Abschnitt erwähnten Einrichtungen zur Herbeiführung vermehrter Betriebssicherheit, die Neubestimmung des Maximal-Ladeprofiles und die Revision der Signalordnung. Von den übrigen Betriebsfragen, welche die Konferenz in Prüfung zog, verdienen folgende Erwähnung: Vereinbarung einheitlicher Normen für den Bau von Güterwagen grösserer Dimension, Untersuchung der Mängel der gegenwärtigen Beheizung der Personenwagen und der Mittel zu deren Beseitigung oder Milderung, Centralisation des Güterwagenparkes und Aufstellung von Normen für den Oberbau mit eisernen Schwellen, welcher auf mehreren schweizerischen Bahnen, so auch auf der Nordostbahn, in grösserem Umfange begonnen hat.

Aus den Verhandlungen der kommerziellen Union erwähnen wir die genauere Regelung der streitig gewordenen Frage, inwiefern bei Streitigkeiten über Ausführung oder Interpretation von Bestimmungen der Konvention deren schiedsgerichtliche Austragung verlangt werden könne.

Die Vereinheitlichung der schweizerischen Gütertarife durch den Übergang zum sogenannten Reformsystem machte einen wesentlichen Fortschritt, indem auch die Tössthalbahn, die Rorschach-Heidener Bergbahn und die Eisenbahn Wädenswil-Einsiedeln demselben beitraten und die Westschweizerischen Bahnen wenigstens für die internationalen Gütertarife dasselbe ebenfalls annahmen. Immerhin bleibt, so lange die letzteren für den schweizerischen Verkehr beim 1863er System beharren, die Möglichkeit ausgeschlossen, die Fragen über Weitergestaltung der Gütertarife in der allgemeinen Eisenbahnkonferenz zu behandeln. Für einstweilen müssen dieselben von den übrigen Bahnen allein behandelt werden, zu welchem Ende dieselben nach Bedarf auf dem Korrespondenzweg oder in mündlicher Verhandlung sich ins Benehmen setzen. Von den auf solchem Wege herbeigeführten Massnahmen heben wir, neben der dem Verkehr erhebliche Erleichterungen gewährenden Änderung der Bestimmungen über die Deckung der Güter, noch die Aufhebung des Eilgutzwanges und die Verminderung des zur Taxberechnung heranzuziehenden Minimalgewichtes hervor, wodurch mehrjährigen bezüglichen Wünschen, die vom Eisenbahndepartement unterstützt worden waren, entsprochen wurde; für den Verlust, welchen die Bahngesellschaften durch Nichtgeltendmachung ihrer daherigen konzessionsgemässen Rechte erleiden, gewährte ihnen der Bundesrath eine Kompensation durch allgemeine Zulassung

der Minimaltaxe von 40 Cts. und Bewilligung dezimaler Gewichtsaufrundung. Über zwei andere vom Departement befürwortete Massnahmen, nämlich die Ermässigung der Stückguttaxen für landwirthschaftliche Produkte und die Sorge für Erstellung von Güterwagen mit vermehrtem Laderaum, zogen sich die Verhandlungen ins laufende Jahr hinüber.

Über die in Folge Einführung der Gotthardbahn in den Bahnhof Luzern nothwendig gewordene neue Repartition der Baukapitalzinse dieses Bahnhofes auf die denselben benutzenden Unternehmungen hat zwischen der Schweizerischen Centralbahn und uns eine Einigung nicht erzielt werden können. Dieser Streitfall ist daher an ein Schiedsgericht gebracht worden, das bezügliche Verfahren aber noch nicht durchgeführt.

Durch Urtheil des Schiedsgerichtes hat der Anstand mit der Eisenbahngesellschaft Wädensweil-Einsiedeln, betreffend Festsetzung der von dieser zu übernehmenden Quoten von den Baukapitalzinsen und von den Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bahnhofes Wädensweil, seine Erledigung in der Weise gefunden, dass die genannte Gesellschaft pflichtig erklärt wurde, an den erwähnten Lasten in demjenigen Verhältnisse zu partizipiren, in welchem die Zahl der von ihr ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenachsen zur Gesamtzahl der von beiden Gesellschaften ein- und ausgeführten Achsen steht, in der Meinung, dass bei Berechnung der Achsenzahle die in Personenzügen transitirenden Achsen nur einmal zu zählen sind. Der praktische Erfolg dieses Entscheides ist der, dass die Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln künftig nur etwa $\frac{1}{8}$ der Baukapitalzinse und der Betriebs- und Unterhaltungskosten übernehmen muss, während sie bisher an die erstern $\frac{1}{5}$ und an die letztern $\frac{1}{4}$ beizutragen hatte. Der Schiedsspruch äussert seine Wirkung vom 1. Juli 1881 an und die darin aufgestellten Normen bleiben bis zum 30. Juni 1887 in Geltung.

Im Berichtsjahre begann die im letzten Jahr gemeldete Theilnahme der schweizerischen Reformtarifbahnen an den periodischen Sitzungen der deutschen Tarifkommission. Die daherigen Erfahrungen berechtigten zu der Annahme, dass die Hoffnung, es werde diese Verbindung auf die beiderseitige Fortentwicklung der Gütertarife vortheilhaft einwirken, nicht unerfüllt bleibe. Vorläufig haben die Nordostbahn und Centralbahn auf Wunsch der Reformtarifbahnen deren Vertretung in der Tarifkommission übernommen.

Die Ausarbeitung der neuen Gütertarife wurde, nachdem nochmalige Differenzen mit dem Eisenbahndepartement hinsichtlich der Grundtaxen gehoben worden waren, mit Nachdruck an Hand genommen. Noch im Berichtsjahre konnten diejenigen für die Stationen der Nordostbahnlinien und die rechtsufrigen Zürichseestationen, ferner für den ostschweizerischen Verkehr mit Basel und Waldshut in Kraft gesetzt werden. Daran schlossen sich die direkten Tarife mit der Tössthalbahn, der Rorschach-Heidener Bergbahn, der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln und den Vereinigten Schweizerbahnen. Diejenigen mit der Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn und Emmenthalbahn, ferner mit der Gotthardbahn wurden hierauf in Arbeit genommen, während hinsichtlich des Verkehrs mit den Westschweizerischen Bahnen deren definitive Entschliessung über das Tarifsysteem noch abzuwarten bleibt.

Die entsprechende Neubildung der Gütertarife mit den südwestdeutschen Bahnen hat sich etwas verzögert, weil die Verhandlungen für vollständige Regelung der Instradirungsverhältnisse mit denselben erst im laufenden Jahre abgeschlossen wurden; zunächst konnten nur die neuen Saarkohlentarife erstellt werden. Dagegen wurde die Bearbeitung neuer direkter Tarife mit Württemberg und Bayern, ferner mit Belgien noch im Berichtsjahre begonnen, und im Anschluss an die ersteren wird demnächst auch diejenige der sächsisch-schweizerischen Tarife an Hand genommen werden. Diese Tariferstellungen, verbunden mit Ausführung der weitschichtigen Taxrepartitionen, nehmen

Zeit und Kraft der Verwaltung in ausserordentlichem Grade in Anspruch, und da zu denselben noch die nachfolgend zu erörternden Arbeiten hinzukommen, wird begreiflich gefunden werden, dass auch das laufende Jahr dafür nicht ausreichen, sondern die völlige Neuordnung unserer Gütertarife sich ins kommende Jahr hinüberziehen wird. Um so mehr darf wohl gehofft werden, dass den neuen Tarifen eine etwelche Dauer beschieden sein und nicht Verhältnisse eintreten werden, welche schon in näherer Zeit die abermalige Anhandnahme der gleichen mehrjährigen Tarifarbeit erheischen und so einen andauernden Zustand der Unsicherheit und des Schwankens der Gütertarife herbeiführen.

Die im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit den deutschen Bahnen über Umarbeitung der deutsch-italienischen Gütertarife auf Grund allgemeiner Ermässigung der schweizerischen Antheile kamen erst nach Ablauf des Berichtsjahres zum vollständigen Abschluss. Unsere Direktion, wie auch das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn fühlte sich verpflichtet, einerseits Taxrückwirkungen auf andere Verkehre, welche die vom deutsch-italienischen Verkehr zu erhoffenden Mehreinnahmen mehr als zu absorbiren geeignet wären, zu vermeiden und anderseits dem Verkehre des eigenen Verkehrsgebietes mit Italien eine günstigere Behandlung als bisher zu sichern. Die Gewährung der von den deutschen Bahnen als nöthig erklärten Ermässigungen, unter gleichzeitiger Wahrung dieser beiden Zielpunkte, wurde dadurch ermöglicht, dass die Gotthardbahn sich bestimmen liess, die für das deutsche Nachbargebiet von ihr bewilligten ermässigten Taxen auch dem schweizerisch-italienischen Verkehr zuzugestehen, während wir künftig für den Verkehr der Grenzstationen mit Italien das gleiche Tarifschema wie für denjenigen der Binnenstationen anwenden und die daherigen Taxen auf deutsches Gebiet vortragen werden, bis die Anwendung der für den deutsch-italienischen Verkehr gewährten Grundtaxen höhere Gesamttaxen ergibt. Hiedurch findet das Begehren der Bundesbehörde, dass keine deutsche Station im Verkehr mit Italien eine niedrigere Taxe erhalten dürfe als gleich entfernte oder weniger entfernte schweizerische Stationen, seine Erfüllung, ohne dass wir für den Verkehr der letzteren zu ausnahmsweisen Tarifbildungen genöthigt sind. Nur hinsichtlich des Exports metallurgischer Produkte aus der Schweiz nach Italien, welcher schon zur Zeit von Bedeutung ist, aber durch die der deutschen Konkurrenz gewährten Taxermässigungen in der Folge gefährdet werden könnte, fanden wir ein noch weiteres Entgegenkommen angezeigt und regten daher bei der Gotthardbahn und Centralbahn die Erstellung eines Exporttarifs für metallurgische Produkte aus der Schweiz nach Italien an, unter allgemeiner Einräumung der gleichen Streckentaxen und sonstigen Ausnahmsbedingungen, welche den gleichartigen Transporten aus Deutschland gewährt werden; dieser Vorschlag erhielt die Genehmigung der genannten Verwaltungen, und seither haben noch andere schweizerische Verwaltungen sich demselben angeschlossen. — Die Sorge für entsprechende Neuberechnung der deutsch-italienischen Gütertarife kommt der kais. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu, während die Gotthardbahn die Erstellung der neuen schweizerisch-italienischen Tarife übernommen hat.

Durch die im laufenden Jahre dem Betrieb zu übergebende Arlbergbahn werden nicht allein die seitherigen, schon sehr bedeutenden Beziehungen der schweizerischen Bahnen zu denen Österreich-Ungarns und weiter eine Erleichterung und Erweiterung erfahren, sondern ausserdem wichtige Transitverkehre, an welchen bisher die Schweiz noch gar nicht oder nur in geringerem Masse betheilt war, ihr zugeleitet werden. Die Verhandlungen zur Beordnung der hieraus erwachsenden, schwierigen und weitverzweigten Verhältnisse konnten von der k. k. Direktion für Staats-eisenbahnbetrieb in Wien erst gegen Ende des Berichtsjahres eröffnet werden. Über deren Ergebniss wird der nächstjährige Bericht sich zu äussern haben; einstweilen begnügen wir uns zu erwähnen, dass wir, um der Nordostbahn eine befriedigende Betheiligung an dem über den Arlberg gehenden Verkehr zu sichern, die Erstellung einer Gütertrajektanstalt zwischen Bregenz und Romanshorn in Aussicht genommen und hierüber unter Zustimmung des Verwaltungsrathes eine Vereinbarung mit der Direktion in Wien getroffen haben.

Neben den erwähnten grossen Arbeiten zur Neuregelung der Verhältnisse des Güterverkehrs nahmen uns diejenigen, welche an den schon bestehenden Gütertarifen zur Berücksichtigung anderwärts eintretender Änderungen oder zu weiterer Verkehrsentwicklung nöthig wurden, stetsfort bedeutend in Anspruch. Indessen glauben wir von näherer Aufzählung derselben Umgang nehmen zu dürfen. Wir begnügen uns zu erwähnen, dass einige Tarifmassnahmen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Gewinnung von Transitverkehr aus und nach dem südlichen Frankreich, speziell Bordeaux, vereinbart wurden, welche bereits beachtenswerthen Erfolg hatten, und dass ermässigte Baumwolltarife ab den westlichen französischen Häfen nach der Ostschweiz zur Einführung gelangten.

Von Verkehrs- und Tarifmassnahmen im Personenverkehre sind neben einer grössern Anzahl minder wichtiger die folgenden erwähnenswerth:

1. Im internen Verkehre. *a)* Ein neues Verfahren für den Nachweis des Eintritts von Passagieren auf die Zürichseeboote beziehungsweise der Abfahrtstation der Reisenden und über Erhebung von Supplementtaxen. *b)* Erweiterung der Zulassung fakultativer Benutzung von Billeten auf verschiedenen Linien. *c)* Einer Anregung, Marken-Abonnements zur Benutzung auf verschiedenen Linien auszugeben, konnte, obwohl solche Abonnements unzweifelhaft zur Vermehrung des Verkehrs beitragen würden, noch nicht Folge gegeben werden, weil sich bis jetzt kein Mittel finden liess, den Verkauf und Gebrauch solcher Marken auf einfache Weise und doch wirksam zu kontrolliren.

2. Im direkten Verkehre erfolgte die Umrechnung einer Anzahl internationaler Tarife, und es haben namentlich die direkten Tarife über die Gotthardbahn wesentliche Erweiterungen erfahren. Die Landesausstellung gab ferner Anlass zum Abschluss einer Vereinbarung mit dem grössern Theil der schweizerischen Bahnen über Ausgabe von Beamtenbilleten zu ermässigten Preisen im direkten Verkehre der schweizerischen Bahnen unter sich.

III. Finanzverwaltung.

Auf Rechnung des durch die Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 kontrahirten Anleihs von 54 beziehungsweise 68 Millionen Franken hat im Berichtjahr eine Einzahlung der Eisenbahnbank nicht stattgefunden, dagegen war durch Protokoll vom 30. November 1880 vereinbart worden, dass behufs Rückzahlung des auf den 15. Januar 1884 fälligen Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn von Fr. 5,000,000 auf genannten Termin eine Einzahlung in diesem Betrage zu leisten sei; die Restzahlung von Fr. 710,000 wurde zufolge des genannten Protokolls auf das Jahr 1885 verschoben.

Im Laufe des Berichtjahres sprach nun die Eisenbahnbank den Wunsch aus, einen Theil der als Gegenwerth der obigen 5 Millionen Franken ihr zu liefernden Nordostbahnobligationen schon früher zu erhalten, und wir haben mit Ermächtigung unseres Verwaltungsrathes diesem Wunsch entsprochen, wogegen die Eisenbahnbank auf das ihr laut Art. 10 der Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 zustehende Recht verzichtete, die in den Jahren 1886 und 1887 fälligen Anleihen der Nordostbahn von je 5 Millionen Franken zu konvertiren.

Zufolge dieser Übereinkunft lieferten wir der Eisenbahnbank am 1. August 1883 4181 Obligationen von Fr. 500, No. 154,820 bis 159,000, zum Kurse von 54/68 und unter Zinsverrechnung auf 15. Januar 1884, wogegen uns die Eisenbahnbank, ebenfalls Werth 15. Januar, Fr. 1,660,000 schuldig wurde, welche in der Bilanz unter den Aktiven erscheinen, während der entsprechende Obligationenbetrag mit Fr. 2,090,500 als Einzahlung auf das Anleihen von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 in die Passiven eingestellt ist, und die Differenz von Fr. 430,500 als Kursverlust auf dieser Einzahlung in der Liquidationsrechnung erscheint.