

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

Band: 40 (1892)

Artikel: Vierzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1892

Kapitel: Verhältnis zu andern Transportanstalten

Autor: Escher, E.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730413>

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: 22.11.2024

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

Klingnau wiederum abgewiesen hat, ist der gemäss Verteilungsplan der aargauischen Baudirektion auf die Nordostbahn entfallende Betrag von Fr. 29,664 zur Zahlung angewiesen worden.

Über verschiedene, im Vorstehenden nicht berührte Verhandlungen mit den Bundesbehörden, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband geführt wurden, finden sich Mitteilungen im nächstfolgenden Abschnitt.

Betreffend den Bau der Moratoriumslinien, die Bauten am alten Netz und die Anschaffungen von Rollmaterial einschliesslich der bezüglichlichen Auseinandersetzungen mit Behörden, soweit derselben nicht schon vorstehend gedacht ist, wird im Abschnitt V berichtet.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Die mit der Sihlthalbahngesellschaft geführten Unterhandlungen betreffend ihre Verbindung mit unserm Bahnnetz und die Überführung der Güter haben zu einem vertraglichen Abschlusse geführt. Gemäss dem bezüglichlichen, vom 21. Mai 1892 datierten und von den beiderseitigen Verwaltungsräten genehmigten, vorläufig auf die Dauer von 3 Jahren abgeschlossenen Vertrage wurde das durch die Sihlthalbahn auf eigene Kosten erstellte Verbindungsgeleise ausserhalb unserer Personenhaltstelle Zürich-Wiedikon in die linksufrige Zürichseebahn eingeführt, und befördert die Nordostbahn den ganzen Güterverkehr in gewöhnlicher Fracht zwischen dem Bahnhof Zürich und der Station Zürich-Giesshübel der Sihlthalbahn; sie bezieht dafür, abgesehen von den auf Grund ihrer Taxnormen für die Strecke Bahnhof Zürich-Abzweigungsstelle berechneten Taxanteilen, von der Sihlthalbahn eine feste Vergütung pro beförderten Wagen. Für diese Güterbeförderung werden die erforderlichen Züge, mindestens aber täglich ein Zug in jeder Richtung, ausgeführt. Die Eilgutbeförderung besorgt die Sihlthalbahn mittelst Camionnage zwischen dem Bahnhof Zürich und ihrem Bahnhof Selnau. — Der Betrieb der Sihlthalbahn von der Station Selnau (Ütlibergbahnhof) bis zum Forsthaus Sihlwald konnte Anfangs August eröffnet werden, die Inbetriebsetzung des Verbindungsgeleises Sihlthalbahn-Nordostbahn dagegen erfolgte erst auf 1. Dezember 1892.

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnten Verhandlungen mit der Gotthardbahn, welche die Übernahme des Fahrdienstes auf deren Strecke Zug-Goldau durch unsere Gesellschaft bezwecken, desgleichen diejenigen betreffend Überführung der Südbahnzüge von Immensee nach Goldau sind noch nicht erledigt, und es befinden sich beide Angelegenheiten noch in dem im letztjährigen Geschäftsbericht gekennzeichneten Stadium. Hinsichtlich der ersteren Angelegenheit dürfte der Umstand verzögernd eingewirkt haben, dass die Frage der Umgestaltung des Bahnhofs Zug behufs Einführung der Thalweiler- und der Goldauer-Linie im Berichtsjahre noch nicht zur Lösung gebracht wurde, wie aus den bezüglichlichen Mitteilungen im Abschnitt V, Ziffer 2 litt. c, erhellt.

Zwischen der Schweizerischen Südostbahn und den übrigen beteiligten schweizerischen Bahnverwaltungen konnte behufs Regelung der durch erstere geschaffenen neuen Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr eine vorläufige Verständigung herbeigeführt werden, nachdem die Südostbahn die Forderung der Einrechnung der effektiven Distanzen ihrer Linie für Abgrenzung der ihr zur Bedienung zu überlassenden Verkehrsgebiete fallen

gelassen und die Unterhandlungen wiederum auf der früheren Basis aufgenommen hatte, wonach die Gebietsabgrenzung nach dem Prinzip der kürzesten Route in der Meinung auszuschneiden war, dass die Strecken der Südostbahn mit den längeren Tarifdistanzen in Rechnung zu stellen sind. Die daherige Übereinkunft ist jederzeit auf ein Jahr kündbar, auf den Zeitpunkt der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn zu revidieren und fällt mit Eröffnung der Linie Thalweil-Zug ohne Kündigung dahin. Die Zustimmung erfolgte seitens der Vereinigten Schweizerbahnen und der Jura-Simplonbahn nur unter Vorbehalten hinsichtlich Entschädigung auf Grund der kommerziellen Konvention für diejenigen Transporte, welche bei Anwendung des Prinzips der effektiv kürzesten Route über Wetzikon-Rapperswil-Südostbahn bezw. über Südostbahn-Luzern-Langnau zu gehen hätten, nach der Übereinkunft aber über Zürich-Zug bezw. Aarau-Bern befördert werden; unsere Direktion war nicht in der Lage, bezügliche Ansprüche als begründet anzuerkennen.

Wie wir letztes Jahr berichteten, gab die letztberührte Frage zu besonderen Erörterungen unter den Verwaltungen der kommerziellen Union Anlass. Dieselben konnten im Berichtsjahre nicht zum Austrag gebracht werden und gingen nebst der Frage, ob und eventuell unter welchen Bedingungen die fusionierte Jura-Simplonbahn als Unionsverwaltung anzuerkennen und ihrem Begehren um Aufnahme der Linie Bern-Luzern in das Unionsnetz zu entsprechen sei, unerledigt in das laufende Jahr hinüber.

In unserm Rechtsstreit mit den Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung der Station Gossau, welcher beim Bundesgericht anhängig ist, hat das Berichtsjahr einen Entscheid noch nicht gebracht. Wir werden daher in unserm nächsten Berichte darauf zurückzukommen haben.

In dem am 1. Dezember 1891 in Kraft getretenen neuen Verträge mit der Südostbahn betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Wädenswil sind die beidseitigen Eigentumsverhältnisse in der Art ausgeschieden, dass ein Teil des der Gemeinschaft dienenden Bahnhofes Eigentum der Südostbahn blieb. Es hat sich aber die Wünschbarkeit einer diesbezüglichen Änderung herausgestellt, und zwischen den beiden Verwaltungen wurde unterm 4./31. Mai 1892 ein Nachtrag zum Vertrag vereinbart, wonach der genannte Bahnhofteil samt allen darauf befindlichen festen Einrichtungen käuflich an die Nordostbahn abgetreten wurde; der betreffende Kapitalaufwand wird nunmehr seitens der Bahnhofgemeinschaft der Nordostbahn zu 5% verzinnt. Im fernern wurden mit der Südostbahn auf dem Korrespondenzwege die Haftpflichtbestimmungen hinsichtlich der Unfälle, die sich auf einer der beiden Gemeinschaftsstationen (Wädenswil und Pfäffikon) ereignen, den Bedürfnissen entsprechend modifiziert.

Durch die bauliche Umgestaltung des Bahnhofes Konstanz ist eine Durchsicht des Vertrages mit der Grossh. Badischen Staatsbahn über die Mitbenutzung dieses Bahnhofes durch die Nordostbahn vom Jahr 1882 notwendig geworden, welche, weil nur die Konsequenzen der seitherigen Entwicklung ordnend, auf dem Korrespondenzwege erfolgt ist. — Im fernern ist anlässlich eines Spezialfalles zu den Verträgen mit der Grossh. Badischen Staatsbahn betreffend Mitbenutzung der Bahnhöfe Singen, Konstanz und Schaffhausen eine Zusatzbestimmung vereinbart worden, welche die Haftpflichtfolgen ordnet für Beschädigungen im Betriebsdienst, herbeigeführt durch konkurrierendes Verschulden von im ausschliesslichen Dienste einer der beiden Verwaltungen und von im Gemeinschaftsdienst stehendem Personal.

Die im Bahnhöfe Brugg bewerkstelligten Erweiterungsbauten haben im Berichtsjahre zu einer den jetzigen Mitbenutzungsverhältnissen Rechnung tragenden Modifikation des mit dem Direktorium der Centralbahn namens der Aargauischen Südbahn bestehenden Mitbenutzungsvertrages geführt, wonach der Anteil der Aargauischen

Südbahn an der Verzinsung des Anlagekapitals, sowie an den Betriebs- und Unterhaltungskosten der alten Lokomotivremise für so lange einen Sechstel betragen soll, als diese Remise von der Südbahn nicht in vermehrtem Masse benutzt wird, während die Kosten für die neue Lokomotivremise und die Wasserstation, welche von der Südbahn nicht benutzt werden, auf alleinige Rechnung der Nordostbahn fallen. Dagegen fallen die Kosten der übrigen Erweiterungen in die Gemeinschaft.

Durch die bevorstehende bauliche Umgestaltung des Bahnhofes Luzern wird eine Revision des betreffenden Gemeinschaftsvertrages erforderlich. Die bezüglichlichen Verhandlungen zwischen den vier beteiligten Bahnen konnten aber im Berichtsjahre noch nicht aufgenommen werden, weil zuerst die Umbaupläne festzustellen waren. Hinsichtlich der letzteren und der sich in erster Linie daran anschliessenden Erörterung, wie der Kapitalbedarf für den Umbau und dessen künftige Verzinsung gedeckt werden soll, sind im ersten Abschnitt Mitteilungen enthalten.

Wir haben in unserm letztjährigen Bericht ausführliche Mitteilungen über die beiden grossen Eisenbahnunglücke bei Mönchenstein und Zollikofen und über den Zusammenstoss zweier Züge im Bötzberrgtunnel gebracht. Keiner dieser drei Unfälle konnte im Laufe des Berichtsjahres endgültig erledigt werden.

Im allgemeinen darf hier konstatiert werden, dass die Direktion der Jura-Simplon-Bahn die bei ihr aus Anlass der beiden erstgenannten Unfälle geltend gemachten Haftpflichtansprüche in angemessener coulanter Weise behandelt und nur in solchen Fällen den Prozessweg betreten hat, wo ohne unstatthafte Preisgebung der Rechtsstellung der Bahnen hievon nicht abgesehen werden konnte. Als zu weitgehend wurde beim Mönchensteiner Unfall insbesondere der Anspruch betrachtet, dass wegen grober Fahrlässigkeit auf Grund von Art. 7 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes durch die Bahn nicht allein Ersatz der erweislichen Vermögensnachteile, sondern eine weitergehende Entschädigung geleistet werde; die bezüglichlichen Fälle wurden demgemäss zum gerichtlichen Entscheid gestellt. Es ist bekannt, dass das Bundesgericht als letzte Instanz, im Gegensatz zu den kantonalen Gerichten, diesen Anspruch abgewiesen hat, woneben aber die Haftpflicht der Bahn für den ganzen den Betroffenen entstandenen ökonomischen Nachteil fortbesteht.

Im einzelnen teilen wir mit, dass für den Unfall von Mönchenstein bis 10. Dezember 1892 bezahlt worden sind:

in 90 Verletzungsfällen	Fr. 187,725. 80 Cts.
„ 14 Todesfällen	„ 129,206. 30 „
Total	<u>Fr. 316,932. 10 Cts.</u>

Hiervon hat nach Massgabe des bezüglichlichen Übereinkommens die Jura-Simplon-Bahn vorab zu übernehmen:

den festen Betrag von	Fr. 15,000. — Cts.
5 0/0 des Restes von Fr. 301,932. 10 Cts.	„ 15,096. 60 „
zusammen	<u>Fr. 30,096. 60 Cts.</u>
und es bleiben zu Lasten der Gemeinschaft	„ 286,835. 50 „
wovon auf die Nordostbahn entfallen 25,1616 0/0 =	Fr. 72,172. 40 Cts.

Wert Ende 1892. Unerledigt verblieben auf genannten Termin noch 57 Todesfälle und 82 Verletzungsfälle.

Aus Anlass des Unfalles bei Zollikofen erfolgte die erste Rechnungsstellung auf Ende Juli 1892. Bis dahin waren bezahlt:

für 14 Todesfälle	Fr. 164,662. 10 Cts.
„ 107 Verletzungsfälle	„ 171,841. 10 „
Total	<u>Fr. 336,503. 20 Cts.</u>

Hieran hatten wir, wiederum nach Abzug des Voranteils der Jura-Simplon-Bahn, vereinbarungsgemäss Fr. 76,850. 58 Cts. zu zahlen, Wert Ende 1892. Unerledigt verblieben am 1. August 1892 noch 4 Todesfälle und 14 Verletzungsfälle. — Die aus den beiden Unfällen von uns geleisteten Zahlungen haben wir direkt dem Versicherungsfonds belastet, welcher in der Rechnung pro 1891 im Hinblick auf die genannten Unfälle mit einem ausserordentlichen Zuschuss von Fr. 300,000 bedacht worden ist.

Der am Schlusse des Jahres 1891 noch pendente Fall des anlässlich des Zusammenstosses im Bötztberg-tunnel verletzten Postkondukteurs ist nach Ablauf des Berichtsjahres durch Urteil des Appellationsgerichtes Basel erledigt worden, gemäss welchem wir im Ganzen zu bezahlen haben Fr. 33,178. 15 Cts. Auf Weiterzug dieses Urteilspruches an das Bundesgericht haben beide Teile verzichtet. Hiedurch sind alle aus diesem Zusammenstoss her-rührenden Unfallpendenzen erledigt und kann die Abrechnung mit den am Übereinkommen beteiligten Gesellschaften erfolgen. — An die schon 1891 bezahlten Fr. 36,855 sind uns von denselben im Berichtsjahre Fr. 15,537. 94 Cts. vergütet worden, welche Einnahme wir analog mit der erfolgten Ausgabenverrechnung in der Betriebsrechnung unter Kap. V. C. 3 der Ausgaben verbucht haben.

Von den zahlreichen durch den schweizerischen Eisenbahnverband behandelten Angelegenheiten sind einige schon im ersten Abschnitt erwähnt worden. Von den übrigen heben wir nur einzelne hervor, welche grössere Bedeutung haben oder allgemeineres Interesse bieten, und zwar zunächst einige Angelegenheiten betriebstechnischer Natur.

1. Anlässlich der Genehmigung der Vorlagen einzelner Gesellschaften über den Bau neuer Personenwagen hatte das Eisenbahn-Departement wiederholt die Wünschbarkeit betont, dass sich die Normalbahnen über einen einheitlichen Typ von Personenwagen für den Schnellzugsverkehr einigen möchten, um der Mannigfaltigkeit der in den schweizerischen Schnellzügen kursierenden Wagen abzuhefen. Im Verlaufe der Verhandlungen wurde von ihm darauf hingewiesen, dass dieser Mannigfaltigkeit auch in der Weise abgeholfen werden könnte, dass aus dem bestehenden Wagenpark jeder Bahn diejenigen Wagen ausgeschieden und besonders bezeichnet würden, welche für die Cirkulation in schnellfahrenden und durchgehenden Zügen sich eignen. Der Verband gelangte nach eingehender Untersuchung zu dem Resultat, es lasse sich für den schweizerischen Verkehr dermalen ein einheitlicher Personenwagen-Typ für Schnellzüge nicht vorschreiben, und ebenso gehe bei den wechselnden Betriebsbedürfnissen und wegen der Schwierigkeiten, welche daraus für die Dienstabwandlung entstehen würden, eine Ausscheidung und besondere Anschrift des betreffenden vorhandenen Wagenmaterials nicht an; man begnügte sich mit der Vorschrift, dass alle Verwaltungen für den Schnellzugsverkehr das beste hiefür vorhandene Material zu verwenden haben.

2. Das im Jahr 1880 erlassene allgemeine Reglement über den Fahrdienst wurde einer Revision unterzogen. Das revidierte Reglement wird voraussichtlich im laufenden Jahre bereinigt und in Kraft gesetzt werden können.

3. Anlässlich der Behandlung vorstehend erwähnter Angelegenheit wurde im Hinblick auf die jetzigen Bestimmungen über die Stärke der Kuppelungen des Rollmaterials ein Gesuch an das Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates beschlossen, er möchte bei den beteiligten Staatsregierungen eine periodische Revision der

Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen in Anregung bringen, welche in ihrer jetzigen Fassung durch bundesrätliche Verordnung vom 14. Januar 1887 sowohl für den intern-schweizerischen Verkehr als für den Verkehr mit Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich-Ungarn eingeführt worden sind.

4. Zur Sicherung der Kommunikation zwischen den Eisenbahnfahrzeugen verlangte das Eisenbahndepartement die Anbringung von übereinandergreifenden Übertrittsblechen bei den Personen- und Gepäckwagen. Der Verband beschloss, diesem Verlangen zu entsprechen, in der Meinung, dass diese Übertrittsbrücken sowohl am neu zu erbauenden Material, als auch anlässlich grösserer Reparaturen am alten Material anzubringen seien.

5. Zur Sicherung guter Instandhaltung der Lokomotiven wurde vom Eisenbahndepartement das Begehren gestellt, dass dieselben spätestens nach Zurücklegung eines nach den verschiedenen Serien fixierten Parcours einer Revision zu unterziehen seien und dass, abgesehen von der kilometrischen Leistungsgrenze, jede Lokomotive mindestens alle zwei Jahre einmal revidiert werden müsse. Die Verhandlungen hierüber sind noch nicht abgeschlossen.

6. Um für grossen Viehverkehr mit Material genügend versehen zu sein, wurde beschlossen, die künftig zu bauenden gedeckten Güterwagen durchwegs auch für Viehtransport einzurichten.

7. Über den Verlad von Gütern und Tieren wurden einheitliche Vorschriften aufgestellt und dieselben mit dem 1. September in Kraft gesetzt.

8. Zum Zwecke der Durchführung eines bezüglichen Bundesratsbeschlusses ist der Technikerkommission die Frage zur Begutachtung überwiesen worden, wie die Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst durch Einführung periodischer Prüfungen des im Dienste stehenden Personals entsprechend zu ergänzen seien. Die Angelegenheit ist noch pendent.

Wie wir in unserm letzten Bericht andeuteten, wurden in den verschiedenen internationalen Verbänden, an denen wir beteiligt sind, Verhandlungen eingeleitet, um deren reglementarische Bestimmungen mit dem internationalen Übereinkommen betreffend den Eisenbahnfrachtverkehr in Einklang zu bringen, obschon damals noch nicht feststand, dass dasselbe die allseitig vorbehaltene staatliche Ratifikation finden werde. In der Folge hat sich diese Vorsicht der Bahnen vollkommen gerechtfertigt, weil sonst die Frist zwischen dem Austausch der Ratifikationen (September 1892) und dem Inkrafttreten des Übereinkommens (1. Januar 1893) eine gänzlich ungenügende gewesen wäre. Auch so war es nur schwer möglich, über die nötigen Änderungen unter den vielen Beteiligten noch auf Jahresschluss ein Einvernehmen herbeizuführen und die für die Hauptverkehre als nötig erachtete völlige Neuausgabe der Reglemente rechtzeitig genug zur Einführung auf den gesetzten Termin fertig zu stellen. Absolut unmöglich war dabei, vorher noch eingehende Verhandlungen mit den verschiedenen Staatsbehörden zu pflegen. Es hatte dies zur Folge, dass, während die meisten Staaten, so insbesondere das deutsche Reich, der einstweiligen Einführung der neuen Reglemente nichts entgegensetzten, wohl von der Ansicht ausgehend, dass man dem Publikum und den Bahnen für einmal Gelegenheit bieten solle, sich mit den neuen Verhältnissen vertraut zu machen, um zu gelegenerer Zeit die gesammelten Erfahrungen in zweckmässiger Weise zu verwerten, dagegen unsere Aufsichtsbehörde zu dem Begehren einer grössern Zahl von Änderungen, meist bloss formeller Natur oder doch von unerheblicher materieller Tragweite sich veranlasst sah. Die verschiedenen Verbände waren dadurch genötigt, die kaum abgeschlossenen Verhandlungen von Neuem zu beginnen, und wird hierüber nächstes Jahr weiter zu berichten sein.

Das Inkrafttreten des internationalen Übereinkommens machte ferner die Herausgabe eines Nachtrages I zum schweizerischen Transportreglement nötig, welche vom schweizerischen Eisenbahnverband ausging

und mit einer Instruktion begleitet war. Auch hier wurden einige Punkte beanstandet, worüber die Verhandlungen mit der Aufsichtsbehörde noch schweben.

Nachdem auf den Eisenbahnen von Österreich und Ungarn schon seit 1. Oktober 1891 die mitteleuropäische Zeit, d. h. die Zeit des 15. Grades östlich von Greenwich, eingeführt worden war, ist mit dem 1. April 1892 auch bei sämtlichen süddeutschen Bahnverwaltungen, mit Inbegriff derjenigen von Elsass-Lothringen, die gleiche Neuerung ins Leben getreten und zwar sowohl für den internen Eisenbahndienst als auch für den Verkehr mit dem Publikum. Der schweizerische Eisenbahnverband ist infolge dessen dieser Frage ebenfalls näher getreten und hat, von der Ansicht ausgehend, dass in der Einführung einer einheitlichen Zeitrechnung für möglichst grosse Gebiete und in Fixierung der unvermeidlich bleibenden Differenzen auf ganze oder halbe Stunden eine bedeutende Erleichterung für das gesamte Verkehrswesen und ein erheblicher Kulturfortschritt zu erblicken sei, dem Post- und Eisenbahndepartement nachfolgende Resolutionen unterbreitet:

1. Die Konferenz des Eisenbahnverbandes spricht sich einstimmig für die Einführung einer Einheitszeit (Stundenzonenzeit) bei den schweizerischen Eisenbahnen, der Post- und der Telegraphenverwaltung sowohl im innern Dienst als gegenüber dem Publikum aus.

2. Die Mehrheit der Verwaltungen ist für die Annahme der mitteleuropäischen Zeit, weil der grössere Teil der Schweiz in diese Zone fällt, und weil auf diese Weise für den grössern Teil der Grenzbevölkerung die Übereinstimmung mit dem Ausland erzielt wird.

3. Die Verwaltungen des Eisenbahnverbandes sind bereit, die einheitliche Zonenzeit auf den Zeitpunkt eines Fahrplanwechsels einzuführen und die Fahrplanentwürfe auf dieser neuen Basis vorzulegen.

Der Bundesrat hat sich mit dieser Anregung einverstanden erklärt, und die eidgenössischen Räte haben hierüber Beschlüsse gefasst, welche die baldige Vornahme der von den Bahnen angeregten Änderung, wenigstens soweit die öffentlichen Verkehrsanstalten in Betracht kommen, ermöglichen dürften.

Die Frage der Revision der Personentarife der schweizerischen Bahnen ist im Berichtsjahre nicht weiter verfolgt worden, da die sämtlichen Verwaltungen darüber einig waren, dass die gegenwärtige Periode der ausserordentlichen Zunahme der Betriebsausgaben es nicht erlaube, solche Projekte ernstlich für einen näher liegenden Zeitpunkt in Aussicht zu nehmen.

Die Vereinbarung der Bundesbehörden mit denjenigen der anschliessenden Staaten über die bei Leichentransporten aus einem Staatsgebiet in das andere zu beobachtenden Polizeivorschriften und Formalitäten hat zur Erstellung eines Spezialtarifs für solche Transporte im schweizerischen und internationalen Verkehre Anlass gegeben, wodurch diese Angelegenheit eingehend und einheitlich geordnet wurde und die bisher oft vorgekommenen Beanstandungen vermieden werden.

Die weitere Mitwirkung der Jura-Simplonbahn bei der Erstellung der Verkehrsstatistik nach Warengattungen (Tabelle 8 des Geschäftsberichts) konnte nur durch eine neue Vereinbarung erheblich gemacht werden, welche einen Teil der bisher der genannten Verwaltung obliegenden Arbeiten den übrigen Verwaltungen zuteilt.

Die Eröffnung der Linie Koblenz-Stein hatte mehrfache Veränderungen in der Intradierung des in Betracht kommenden deutsch-schweizerischen Güterverkehrs zur Folge. Zwischen den Routen Stein-Frick-Brugg-Bülach und Stein-Koblenz-Bülach fand die Ausscheidung des bisher über erstere Route gegangenen Güterverkehrs nach dem Prinzip der kürzesten Route statt. Unsere weitem Bestrebungen, bei diesem Anlasse eine erheblich grössere

Beteiligung der Route Basel S.-C.-B.-Koblenz am fraglichen Güterverkehr auf Kosten der Routen über Waldshut und Singen zu erzielen, hatten nur einen bescheidenen Erfolg; denn einerseits ist die Abkürzung durch die neue Route gegenüber den genannten ältern Routen keine sehr erhebliche und das Verkehrsgebiet, für welches sie in Betracht kommen kann, ein sehr beschränktes, und andererseits musste das Interesse an der Erhaltung der s. Z. nach langwierigen Verhandlungen zu Stande gekommenen Vereinbarungen mit den deutschen Bahnen über die Instradierung des übrigen, quantitativ viel bedeutenderen Verkehrs mit der Ostschweiz in Betracht gezogen werden.

Veranlasst durch Eingaben aus den betreffenden Produktionskreisen wurde die Zahl der bestehenden schweizerischen Spezialtarife durch die Erstellung von Exporttarifen für Käse und Holzstoff in Wagenladungen vermehrt. Dagegen wurde vom Verband eine Eingabe des schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins an den schweizerischen Eisenbahnverband um allgemeine Reduktion der Kohlentarife ablehnend beschieden, weil die dermalige finanzielle Situation der Bahngesellschaften eine allgemeine Massnahme von solchem Belange nicht gestattet und zudem da, wo längere schweizerische Strecken in Frage sind und somit die Reduktion der normalen Kohlentaxen einen in etwelchen Betracht kommenden Betrag zu versprechen scheint, infolge Konkurrenz ausländischer Linien ermässigte Taxen bereits in bedeutendem Umfang bestehen, wenigstens im Verkehr nach der Ostschweiz.

Im Übrigen wurde sowohl für den schweizerischen als für den internationalen Verkehr eine grosse Zahl von Tarif-Erstellungen und -Änderungen nötig, deren spezielle Ausführung hier zu weit führen würde.

Die Frage der Vermehrung des Güterwagenparks hat den schweizerischen Wagenverband im Laufe des Berichtsjahres weiter beschäftigt und konnte zu einem gedeihlichen Abschluss gebracht werden. Nicht nur wurde eine Einigung auf Grund der in den Monaten März bis Oktober 1891 erstellten Statistik über die Beschaffung weiterer 1000 Güterwagen erzielt und damit ein Bestand von rund 9400 Wagen gesichert, sondern man ging mit Rücksicht auf die gesammelten Erfahrungen und auf den Umstand, dass im Laufe des letzten Jahres sämtliche vom Syndicat Industriel gemieteten 311 gedeckten Güterwagen an die Eigentümerin zurückgegeben wurden, noch einen Schritt weiter und beschloss unter Zustimmung aller in Frage kommenden Verwaltungsorgane, den Park bis Ende 1894 auf rund 10,000 Stück zu vermehren, mit der weitem Verpflichtung aller Verbandsverwaltungen, den Park auf jener Höhe zu erhalten, weshalb aller Abgang ohne Weiteres durch neues Material, vorzugsweise gedeckte Wagen und offene Wagen mit hohen Seitenwänden, zu ersetzen sei. Damit dürfte allen zur Zeit berechtigten Anforderungen des Verkehrs in vollem Umfange entsprochen sein. Nach dem bezüglich als Kompromiss der Verbandskonferenz anzusehenden Verteiler des neu anzuschaffenden Materiales entfielen auf die Nordostbahn 171 Wagen, wovon $\frac{5}{6}$ gedeckte und $\frac{1}{6}$ offene sein sollen; diese sämtlichen Wagen sind bestellt und kommen schon dieses Jahr bis zum Herbst successiv zur Ablieferung.

Der Wagenverband beanspruchte wiederholt gegenüber den ausländischen, am internationalen Wagenübereinkommen beteiligten Bahnen die Befreiung von Entrichtung der Zeitmiete und Verzögerungsgebühren für Wagen, welche zufolge des schweizerischen Bundesgesetzes vom 27. Juni 1890 an Sonn- und Feiertagen in ihrem Lauf aufgehalten sind, da der fragliche Zwang als höhere Gewalt im Sinne des Wagenregulatives aufzufassen sei. Diese Begehren wurden vorab von der Belgischen Staatsbahn abgelehnt und der Entscheid der schiedsrichterlichen Kommission des internationalen Verbandes angerufen, welche Kommission kurzerhand zu Ungunsten der schweizerischen Bahnen entschieden hat. Trotz formeller Anfechtbarkeit dieses Schiedsspruches wurde derselbe anerkannt und im fernern die hiedurch präjudizierten Forderungen der deutschen Vereinsbahnen und der italienischen Bahnen gutgeheissen. Gleichzeitig aber wurde beschlossen, die verschiedenen mit den fremden Bahnen bestehenden Über-

einkommen betreffend gegenseitige Benutzung der Güterwagen auf Ende Juni d. J. zu künden, unter Erklärung der Geneigtheit, zu Verhandlungen Hand zu bieten, welche bezwecken, den gegenseitigen Wagenaustausch in einer den jetzigen Verhältnissen besser entsprechenden Weise zu ordnen. Eine erstmalige konferenzielle Behandlung mit dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen hat noch zu keinem greifbaren Resultat geführt. Wir werden in unserm nächsten Berichte hierauf zurückzukommen haben.

III. Finanzverwaltung.

Die am Schlusse des Vorjahres noch nicht zum Austausch gegen Inhaberaktien gebrachten 10 Stück Namensaktien unserer Gesellschaft konnten auch im Berichtsjahre nicht umgetauscht werden, weil deren Besitzer sich überseeisch aufhalten und bis jetzt nicht zum Umtausch haben bewogen werden können.

Das für 1892 dividendenberechtigte Gesellschaftskapital beträgt unverändert

Fr. 42,000,000 in 84,000 Stammaktien,
 „ 26,000,000 „ 52,000 Prioritätsaktien,
 Fr. 68,000,000 in 136,000 Aktien.

Auf die im Juni 1891 neu emittierten 14,000 Stammaktien ist per 31. Dezember 1892 die letzte Einzahlung von Fr. 250 per Aktie geleistet worden, so dass das volleinbezahlte und dividendenberechtigte Aktienkapital auf 1. Januar 1893 Fr. 75,000,000 in 150,000 Aktien betragen wird.

Wie schon im letzten Geschäftsberichte hervorgehoben wurde, war durch die ordentliche Generalversammlung vom 29. Juni 1892 über die Liquidation der zu Ende 1891 auf Fr. 2,000,000 gebrachten „Rücklage behufs Erhöhung des Gesellschaftskapitals“ zu verfügen. Wir verweisen über den gefassten Beschluss und die dafür massgebenden Gesichtspunkte auf den beigefügten Bericht des Verwaltungsrates, und heben daraus hier nur hervor, dass allerseits als zweckmässig anerkannt wurde, die Liquidation in Verbindung mit der in den Statuten vorgesehenen Erhöhung des Aktienkapitals auf 80 Millionen Franken durchzuführen.

Gemäss Emissionsprospekt vom 20. August 1892 fand die öffentliche Subskription auf die hienach zum Nennwert auszugebenden 10,000 Stammaktien vom 12. bis 16. September 1892 statt und hatte folgendes Ergebnis:

1. Durch Inhaber von Gutscheinen und Certifikaten wurden in Ausübung des ihnen eingeräumten Vorzugsrechtes angemeldet und gezeichnet:

	Gutscheine zu Fr. 12. 50	Certifikate zu Fr. 175. —	Aktien	Total
a) bei schweizerischen Subskriptionsstellen	23,366		= 1,669	
		4,101	= 4,101	5,770
b) bei deutschen	12,726		= 909	
		2,781	= 2,781	3,690
	<u>36,092</u>	<u>6,882</u>		
			Übertrag Aktien	9,460