

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 18 (1870)

**Artikel:** Achtzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. April 1871 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre  
**Autor:** Escher, A.  
**Kapitel:** 2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730490>

### **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:** 02.04.2025

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

der kantonalen Vermögens- und Erwerbssteuer für den Dampfbootbetrieb pro 1869 anerkannt, uns dabei jedoch gegen eine allfällige Besteuerung für die früheren Jahre verwahrt. Von Seiten der thurgauischen Steuerbehörden ward darauf die Anerkennung unserer Steuerpflicht für das Jahr 1869 mit Befriedigung entgegengenommen; anstatt aber der daran geknüpften Bedingung des Verzichtes auf die Nachbesteuerung für die voran gegangene Periode Rechnung zu tragen, wurde von denselben im Gegentheile gefolgert, die Anerkennung der Steuerpflicht pro 1869 schließe von selbst auch die Anerkennung der Pflichtigkeit für die früheren Jahre in sich, und in Uebereinstimmung hiemit verfügt, daß unsere Verwaltung die Staatssteuer seit dem Bestande der Dampfbootunternehmung zu bezahlen und demgemäß das Steuerbetreffniß für die Periode 1855—1868 noch nachträglich zu entrichten habe. Unsere Bemühungen, von der thurgauischen Regierung die Aufhebung dieser Verfügung, welche sich in unseren Augen als eine krasse Ungerechtigkeit darstellt, zu erwirken, waren erfolglos. Ein anderes Rechtsmittel dagegen stand uns nicht mehr zu Gebote, weshalb uns nichts übrig blieb, als uns derselben zu unterziehen. Unter den Ausgaben des Dampfbootbetriebes findet sich daher der diesfällige Posten pro 1855—1869 mit einem Betrage von Fr. 16,743. 87 verrechnet.

Mit der eidgenössischen Postverwaltung haben wir eine Uebereinkunft abgeschlossen, gemäß welcher unserer Unternehmung für die Periode vom 1. Januar 1870 bis 31. Dezember 1872 für die Beförderung der dem Postzwange nicht unterworfenen Fahrpoststücke auf den Routen Romanshorn-Friedrichshafen und Romanshorn-Lindau von Seiten der eidgenössischen Postkasse nach Analogie des diesfalls für den Bahntransport bestehenden Verkommnisses eine jährliche Aversalvergütung geleistet wird.

In Betreff der Gotthardbahn haben wir zu berichten, daß wir im Falle waren, von der uns durch Ihre sachbezügliche Schlußnahme vom 30. April v. J. ertheilten Ermächtigung Gebrauch machend, die in dem Beschlusse der Generalversammlung vom 4. März 1870 betreffend Subventionirung der Gotthardbahn unter lit. a aufgeführte Bedingung mit Rücksicht auf die mittlerweile eingetretene veränderte Sachlage fallen zu lassen, wie dies auch von Seiten der schweizerischen Centralbahn geschehen ist.

Daß bei der Ungunst der Zeitverhältnisse in dem rührigen Vorgehen zum Zwecke der Verwirklichung der Gotthardbahn ein Stillstand hat eintreten müssen, liegt in der Natur der Dinge. Daß aber, sobald der Friede dauernd gesichert und wieder normalere Verhältnisse in Europa eingetreten sein werden, die großartige Unternehmung mit erneuerter Thatkraft gefördert werden wird, ist wohl als unzweifelhaft zu betrachten.

## II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Die letztjährigen Kriegereignisse, welche fast aller Orten eine Störung des regelmäßigen Ganges der friedlichen Arbeiten hervorgerufen, hatten auch in die gemeinschaftliche Thätigkeit der Eisenbahnverwaltungen zur Förderung und Ausbildung der wechselseitigen Verkehrsbeziehungen einen Stillstand gebracht. In der That beschränkten sich in der zweiten Jahreshälfte die Verhandlungen der Bahnverwaltungen unter sich, soweit wir dabei theilhaftig waren, beinahe ausschließlich auf die den außerordentlichen Verhältnissen entsprungenen und stets wechselnden Anforderungen des Augenblickes. Die aus diesen Verhandlungen hervorgegangenen Maßnahmen hatten daher auch bloß einen ephemeren Charakter und können deshalb in ihrer großen Mehrzahl hier unerwähnt bleiben. Einzig sei bemerkt, daß die schweizerischen Bahnverwaltungen unter

sich übereingekommen sind, den aus Frankreich ausgewiesenen bedürftigen Deutschen Beförderung zur halben Tare und den bedürftigen Straßburgern, welche sich während der Belagerung von Straßburg in die Schweiz flüchteten, unentgeltliche Beförderung zu gewähren, sowie die Begünstigung der Gratisbeförderung auch den Liebesgaben für die beiderseitigen Armeen zu Theil werden zu lassen.

Zu den Verhandlungen übergehend, welche von uns im Berichtsjahre, und zwar meist vor der Kriegsperiode, mit andern Bahnverwaltungen über Verhältnisse gepflogen worden sind, die einen mehr bleibenden Charakter haben, wollen wir zunächst der Aufnahme der Toggenburgerbahn, deren Betrieb bekanntlich durch die Vereinigten Schweizerbahnen besorgt wird, in den direkten schweizerischen Verkehr gedenken.

Zwischen einzelnen, oberhalb Basel gelegenen Stationen der badischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Centralbahn und der westschweizerischen Bahnen andererseits wurde ein direkter Personenverkehr via Waldshut-Turgi-Olden eingerichtet.

Zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen wurde die Ausgabe von Rundfahrbillets von Wien über München, Salzburg, Lindau, Romanshorn nach Genf und zurück, sowie von Prag über Regensburg, München, Lindau, Romanshorn nach Zürich und von da über Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, Friedrichshafen, Ulm und Nürnberg nach Prag vereinbart, von denen das erstere schon im vorigen Sommer zur Ausgabe gelangt ist, das letztere aber erst in diesem Jahre ausgegeben werden wird.

In den letzten Jahren haben die sämmtlichen süddeutschen und ein großer Theil der mitteldeutschen Eisenbahnen sich über eine einheitliche Waarenklassifikation geeinigt, welche einerseits dem verkehrtreibenden Publikum sehr beträchtliche Erleichterungen gewährt, andererseits aber auch für den Bahnbetrieb große Vorzüge besitzt, da sie die Erleichterungen meist von einer besseren Ausnutzung des Fahrmaterials abhängig macht. Die Einführung des nämlichen Klassifikationssystems für den schweizerischen Eisenbahnverkehr schien uns nun unter allen Gesichtspunkten wünschenswerth zu sein. Einmal ist die jetzige schweizerische Klassifikation, welche seit dem Jahre 1863 fast ganz stationär geblieben ist, der Revision in höchstem Grade bedürftig. Sodann ist wegen der Konkurrenz der badischen Bahn für den Verkehr der Ostschweiz mit der für den Güterverkehr wichtigsten schweizerischen Station, d. h. mit Basel, und in Folge dessen auch für den Verkehr der Ostschweiz mit Genf-Transit bereits eine Klassifikation aufgestellt, die der süddeutschen ganz nahe steht und darum von der allgemein schweizerischen grundverschieden ist. Endlich empfiehlt sich die Herstellung der möglichsten Uebereinstimmung zwischen der schweizerischen und der süddeutschen Klassifikation auch noch aus dem Grunde, weil für den Güterverkehr zwischen den beidseitigen Bahnen das System direkter Tarife mit direkter Abfertigung besteht, ganz im Gegensatz zu Frankreich, wohin der internationale Güterverkehr meist auf den Weg der Reexpedition verwiesen ist und wo auch eine Uebereinstimmung der Klassifikationen der eigenen Bahnstrecke fehlt. In Betracht dieser Umstände hatten wir den übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen schon im Jahre 1869 Vorschläge auf eine Umgestaltung der schweizerischen Waarenklassifikation gemacht, welche den Anschluß an die süddeutsche bezweckte. Die diesfälligen Verhandlungen konnten bisher noch nicht zu einem Abschlusse gebracht werden und insofern erscheint die Angelegenheit auch noch nicht als gänzlich zu Grabe getragen. Gleichwohl müssen wir zu unserm Bedauern bemerken, daß zur Zeit fast keine Aussicht vorhanden ist, daß sich unter den schweizerischen Bahnverwaltungen die erforderliche Einmüthigkeit für die Annahme unserer Vorschläge wird erzielen lassen, wenn wir schon mit Befriedigung konstatiren können, daß wenigstens einzelne derselben sich unserer Anregung günstig erzeigt haben. Für die Nordostbahn hatte aber die Sache auch insofern Dringlichkeit, als mit der nahe bevorstehenden Eröffnung der neuen Linie Romanshorn-Konstanz ein neuer Berührungspunkt zwischen der Nordostbahn und der badischen Staatsbahn geschaffen sein wird, welcher bei den obwaltenden Konkurrenz-

verhältnissen die Adoption der badischen, beziehungsweise süddeutschen Klassifikation für einige unserer Stationen als unerlässlich erscheinen läßt. Bei dieser Sachlage mußten wir es nun für zweckmäßiger halten, anstatt noch länger auf den ungewissen Ausgang der Verhandlungen über die Revision der schweizerischen Waarenklassifikation zu warten, den in der süddeutschen Klassifikation liegenden Fortschritt wenigstens so bald wie möglich demjenigen Theile des Nordostbahnverkehrs zuzuwenden, bei welchem eine Mitwirkung der übrigen schweizerischen Bahnen nicht nöthig ist, nämlich dem internen Verkehre der Nordostbahn und dem direkten Verkehre derselben mit den deutschen Bahnen. Demgemäß haben wir im Februar l. J. dem Verwaltungsrathe den Entwurf einer neuen Waarenklassifikation für die Nordostbahn, welche in allen wesentlichen Punkten mit derjenigen der badischen Bahn identisch ist, vorgelegt, und es hat derselbe diese Vorlage gutgeheißen. Die Verwaltungsbehörden können sich zwar nicht verhehlen, daß durch dieses einseitige Vorgehen die Einheit der schweizerischen Waarenklassifikation, auf welche sie selbst bisher großen Werth gesetzt hatten, werde gestört werden. Allein da diese Einheit nur durch die fernere Beibehaltung der dermaligen, als unhaltbar erkannten Klassifikation und durch Verzicht auf eine namhafte Verbesserung des Gütertarifwesens zu retten war, so glaubten sie die Rücksicht auf dieselbe nicht in erste Linie stellen zu dürfen. Ueberdies besteht in Wirklichkeit jene Einheit bereits nicht mehr, indem durch die Aufstellung einer besonderen Klassifikation für den Verkehr der Ostschweiz mit Basel und mit Genf-Transit schon längst ein Einbruch in dieselbe gemacht worden ist. — Durch die neue Klassifikation erleidet das System der Wagenladungs-Klassen eine gänzliche Umgestaltung. Es ist dabei der Grundsatz durchgeführt worden, daß alle in die zweite Normalklasse eingereihten Güter bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 100 Zentnern eine sogenannte Wagenladungsbegünstigung genießen sollen, und es wurde dabei auch die Zahl der Wagenladungsklassen von 3 auf 5 erhöht. In Folge hievon mußten selbstverständlich für die Wagenladungsklassen neue Tariffätze gebildet werden, was in einer Weise geschehen ist, nach welcher der großen Mehrzahl der betreffenden Artikel gegenüber der jetzigen Tarifierung, mit Ausnahme der Transporte auf kurze Strecken, eine nicht unerhebliche Tarereduktion zu Theil wird.

In Folge der Konkurrenz der badischen Route hat der Gütertarif für den Verkehr der Station Basel mit der Ostschweiz im Verlaufe der Zeit mehrfache Wandlungen erlitten, während hinwieder die Gütertarife für den Verkehr der übrigen Zentralbahnstationen mit der Ostschweiz seit vielen Jahren stabil geblieben sind. Auf diese Weise sind eine Menge stoßender Taxanomalien entstanden, deren Beseitigung wir glauben ernstlich anstreben zu sollen. Leider konnten wir uns aber diesfalls mit dem mitbetheiligten Direktorium der schweizerischen Zentralbahn nicht verständigen, und haben wir uns daher veranlaßt sehen müssen, zum Behufe der Erreichung jenes Zweckes den Gütertarif Basel-Ostschweiz via Olten vom 1. Juni 1870 sowie den damit im Zusammenhange stehenden Vertrag zwischen der Nordostbahn und der Zentralbahn einerseits und der großherzoglich badischen Staatsbahn anderseits betreffend den Konkurrenz-Güterverkehr vom 6. August 1864 auf den 1. Juli nächsthin zu kündigen.

Von anderweitigen Veränderungen und Ergänzungen in den den Verkehr unserer Bahn betreffenden Tarifen sind zu erwähnen:

A. Im internen Verkehre der Nordostbahn und im direkten schweizerischen Verkehre. a) Die Revision des Distanzenzeigers der Nordostbahn, nothwendig geworden durch die seit dessen erster Erstellung in Folge Eröffnung neuer Linien, Ausdehnung von Stationsanlagen und Verlegung von Stationsgebäulichkeiten eingetretenen Veränderungen in den Anschluß- und Ausgangspunkten; b) die Aufstellung eines neuen Tarifes über Lager- und Manipulationsgebühren im Getreidelagerhaus Romanshorn; c) die in Folge der Einführung der neuen süddeutschen Waarenklassifikation im internen Verkehre der badischen Bahn nothwendig gewordene Umarbeitung der Gütertarife ab Basel und Waldshut nach der Ostschweiz und die damit im Zusammenhange stehende Neuherstellung des Tarifes ab Genf-Transit nach der Ostschweiz; d) die Aufstellung einzelner Spezialtarife für den schweizerischen Verkehr, wie z. B. eines Spezialtarifes für den Transport von Konsumtibilien als Gilgut zu ermäßigten Taren, eines Spezialtarifes für den

Transport von Wein und Most ab ostschweizerischen Stationen nach Basel via Olten, eines Spezialtarifes für den Transport von Bau-, Brenn- und Nutzholz ab Stationen der Nordostbahn nach Basel u. a. m.

B. Im Verkehr mit ausländischen Bahnen. a) Die Umarbeitung des Tarifes für den Trajektverkehr Romanshorn-Friedrichshafen mit Berücksichtigung der neuen süddeutschen, beziehungsweise württembergischen Waarenklassifikation; b) die Umarbeitung des Tarifes für den Güterverkehr ab Mannheim nach den Bodenseeuferplätzen als Grundlage für die Neuaufstellung des allgemeinen Tarifes ab Mannheim nach der Ostschweiz; c) die Umarbeitung des Tarifes für den Güterverkehr der Stationen Basel und Schaffhausen mit bayerischen Stationen über Romanshorn; d) die Aufstellung neuer Tarife ab Verrières-Transit, Basel-Loce und Transit und Schaffhausen nach österreichischen Stationen; e) die Aufstellung eines Spezialtarifes für Getreide ab Stationen der österreichischen Südbahn, Mohacs-Fünfkirchener- und Fünfkirchen-Varsekerbahn nach der Schweiz; f) die Aufstellung von Spezialtarifen für rohe Baumwolle ab französischen Mittelmeerhäfen nach der Schweiz und dem Bodensee, veranlaßt durch die Konkurrenz der Plätze Triest und Venedig und der Brennerbahn; g) einzelne kleinere aus dem jeweiligen Bedürfnisse entsprungene Spezialtarife für Spiritus, Wolle, Krapp, Zucker, Steinkohlen, Bier zc. in verschiedenen Verkehren.

Daneben sind für die Neubearbeitung der größeren Tarife bereits umfangreiche Vorarbeiten gemacht worden.

### III. Kapitalbeschaffung.

Unter diesem Abschnitte haben wir lediglich des zu  $3\frac{1}{4}$  Prozent verzinslichen und mit Ablauf von 10 Jahren nach erfolgter Einzahlung rückzahlbaren Anleihe von 2 Millionen Franken zu gedenken, welches verschiedene Gemeinden, Gesellschaften und Etablissements der bei der Erbauung der Bözbergbahn beteiligten Landesgegenden der Nordostbahn- und der Zentralbahngesellschaft zu machen sich verpflichtet haben. Dieses Anleihen wurde unter dem 25. Oktober 1870 in seinem ganzen Umfange einbezahlt. Die Hälfte desselben mit einer Million Franken ist unserer Gesellschaft zugekommen und erscheint daher in dem auf 31. Dezember 1870 abgeschlossenen, diesem Berichte beigefügten Bilanze unserer Gesellschaft.

### IV. Betrieb.

#### A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Laufe des Berichtsjahres haben die auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge zusammen 1,248,539 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre, in welchem die Totalsumme der zurückgelegten Kilometer 1,180,022 betrug, ergibt sich eine Vermehrung von 68,517 Kilometern.

Es fallen:

	<b>1869</b>	<b>1870</b>
	Kilometer	Kilometer
1. auf Schnell- und Personenzüge . . . . .	693,913	750,507
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . . . . .	250,907	268,264
3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge . . . . .	235,202	229,768
zusammen	1,180,022	1,248,539

Aus nachstehender Tabelle ist die Vertheilung der im letzten Jahre fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken ersichtlich.