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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.11.2025

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

ber kantonalen Bermögense und Erwerbssteuer für den Dampsbootbetrieß pro 1869 anerkannt, uns dabei jedoch gegen eine allsällige Besteuerung für die früheren Jahre verwahrt. Bon Seiten der thurgauischen Steuerbehörden ward darauf die Anerkennung unserer Steuerpssicht für das Jahr 1869 mit Besriedigung entgegengenommen; austatt aber der daran geknüpsten Bedingung des Berzichtes auf die Nachbesteuerung für die voran gegangene Periode Nechnung zu tragen, wurde von denselben im Gegentheile gesolgert, die Anerkennung der Steuerpssicht pro 1869 schließe von selbst auch die Anerkennung der Pssichtigkeit für die früheren Jahre in sich, und in Uebereinstimmung hiemit versügt, daß unsere Berwaltung die Staatssteuer seit dem Bestande der Dampsbootunternehmung zu bezahlen und demgemäß das Steuerbetressis sir die Periode 1855—1868 noch nachträgslich zu entrichten habe. Unsere Bemühungen, von der thurgausschen Kegierung die Ausbeid sieser Berfügung, welche sich in unseren Augen als eine krasse Ungerechtigkeit darstellt, zu erwirken, waren ersolglos. Ein anderes Rechtsmittel dagegen stand uns nicht mehr zu Gebote, weßhalb uns nichts übrig blieb, als uns berselben zu unterziehen. Unter den Ausgaben des Dampsbootbetriebes sindet sich daher der diesssällige Posten pro 1855—1869 mit einem Betrage von Fr. 16,743. 87 verrechnet.

Mit der eid genössischen 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 Komanshorn-Friedrichshasen und Romanshorn-Lindau von Seiten der eidgenössischen Postkasse nach Analogie des diessalls für den Bahntransport bestehenden Verkommnisse 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 sallen zu lassen, wie dies auch von Seiten der schweizerischen Zentralbahn geschehen ist.

Daß bei der Ungunst der Zeitwerhältnisse 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 Thatkrast gefördert werden wird, ist wohl als unzweiselhaft zu betrachten.

II. Verhältnisse zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Die letztjährigen Kriegsereignisse, welche sast aller Orten eine Störung des regelmäßigen Ganges der friedlichen Arbeiten hervorgerusen, hatten auch in die gemeinschaftliche Thätigkeit der Gisenbahnverwaltungen zur Förderung und Ausdildung der wechselseitigen Verkehrsbeziehungen einen Stillstand gedracht. In der That beschräften sich in der zweiten Jahreshälfte die Verhandlungen der Bahnverwaltungen unter sich, soweit wir dabei betheiligt 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 ben Berhandlungen 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 Ausnachst der Toggenburgerbahn, deren Betrieb bekanntlich durch die Vereinigten Schweizerbahnen besorgt wird, in den direkten schweizerischen Verkehr gedenken.

Zwischen einzelnen, oberhalb Basel gelegenen Stationen ber babischen Staatsbahn einerseits und Stationen ber Zentralbahn und ber westschweizerischen Bahnen anderseits wurde ein birekter Personenverkehr via Balbshut-Turgi-Olten eingerichtet.

Zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen wurde die Ausgabe von Rundsahrbillets 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, Schafshausen, Konstanz, Friedrichshafen, Ulm und Nürnberg nach Prag vereindart, von denen das erstere schon im vorigen Sommer zur Ausgabe gelangt ist, das letztere aber erst in diesem Jahre ausgegeben werden wird.

In ben letten Jahren haben bie fammtlichen fubbeutschen und ein großer Theil ber mittelbeutschen Gijenbahnen sich über eine einheitliche Waarenklassisitation geeinigt, welche einerseits dem verkehrtreibenden Bublikum sehr beträchtliche Erleichterungen gewährt, anderseits aber auch für den Bahnbetrieb große Vorzüge besitzt, da sie die Erleichterungen meist von einer besseren Ausnutzung des Fahrmateriales abhängig macht. Die Einführung des nämlichen Klassisitationssuftems für den schweizerischen Gisenbahnverkehr schien und nun unter allen Gesichtspunkten wünschenswerth zu sein. Einmal ist die jehige schweizerische Rlassistation, welche seit dem Jahre 1863 sast ganz stationär geblieben ist, ber Revision in höchstem Grabe bedürftig. Sobann ift wegen ber Konkurreng ber babischen Bahn für ben Berkehr ber Oftschweiz mit ber für ben Güterverkehr wichtigften schweigerischen Station, b. h. mit Basel, und in Folge bessen auch für ben Berkehr ber Oftschweig mit Genf Transit bereits eine Rlaffifikation aufgestellt, Die ber subbeutschen gang nahe steht und barum von der allgemein schweizerischen grundverschieden ift. Endlich empfiehlt fich die Berstellung der möglichsten Uebereinstimmung zwischen ber schweizerischen und ber subbeutschen Massistation auch noch aus bem Grunde, weil für ben Güterverkehr amischen ben beibseitigen Bahnen bas System birekter Tarife mit birekter Absertigung besteht, gang im Gegensate zu Frankreich, wohin ber internationale Guterverkehr meift auf ben Weg ber Reexpedition verwiesen ist und wo auch eine Uebereinstimmung der Rlassifikationen ber eigenen Bahnnetze fehlt. In Betracht dieser Umftande hatten wir ben übrigen schweizerischen Bahnverwaltungen schon im Jahre 1869 Borschläge auf eine Umgestaltung ber schweizerischen Waarenklassifiation gemacht, welche ben Anschlufg an Die sübbeutsche Bezweckte. Die Diesfälligen Verhandlungen konnten bisher noch nicht zu einem Abschlusse gebracht werden und insofern erscheint die Angelegenheit auch noch nicht als ganglich gu Grabe getragen. Gleichwohl muffen wir zu unferm Bedauern bemerken, daß gur Zeit fast keine Aussicht vorhanden ist, daß sich unter den schweizerischen Bahnverwaltungen die erforderliche Einmüthigkeit für die Unnahme unferer Borichläge wird erzielen laffen, wenn wir icon mit Befriedigung konftatiren können, daß wenigstens einzelne berfelben fich unferer Anregung gunftig erzeigt haben. Für die Nordoftbahn hatte aber die Sache auch insofern Dringlichkeit, als mit ber nahe bevorstehenden Eröffnung ber neuen Linie Romanshorn-Ronftang ein neuer Berührungspunkt zwischen ber Nordostbahn und ber babischen Staatsbahn geschaffen sein wird, welcher bei ben obwaltenden Konkurreng-

verhältnissen die Aboption der badischen, beziehungsweise süddeutschen Rlassistätion für einige unserer Stationen als unere läßlich erscheinen läßt. Bei dieser Sachlage mußten wir es nun für zweckmäßiger halten, anstatt noch länger auf den ungewissen Ausgang ber Berhandlungen über bie Revision ber schweizerischen Waarenklassifitation zu warten, ben in ber fübdeutschen Klassifikation liegenden Fortschritt wenigstens so bald wie möglich demjenigen Theile des Nordostbahns verkehres zuzuwenden, bei welchem eine Mitwirkung der übrigen schweizerischen Bahnen nicht nöthig ist, nämlich bem internen Berkehre ber Nordoftbahn und bem birekten Berkehre berfelben mit ben beutschen Bahnen. Demgemäß haben wir im Februar I. Z. bem Berwaltungsrathe ben Entwurf einer neuen Baarenklassisitätion für die Nordostbahn, welche in allen wefentlichen Bunkten mit derjenigen der badischen Bahn identisch ift, vorgelegt, und es hat derselbe diese Borlage gutgeheißen. Die Verwaltungsbehörden können sich zwar nicht verhehlen, daß durch dieses einseitige Vorgehen bie Einheit ber schweizerischen Waarenklassisikation, auf welche sie selbst bisher großen Werth gesetzt hatten, werde gestört werben. Allein da diese Einheit nur durch die fernere Beibehaltung ber dermaligen, als unhaltbar erkannten Rlassifikation und burch Bergicht auf eine namhafte Berbefferung bes Gutertarifwesens zu retten war, fo glaubten fie bie Rudficht auf bieselbe nicht in erste Linie stellen zu burfen. Ueberdies besteht in Wirklichkeit jene Ginheit bereits nicht mehr, indem burd bie Aufftellung einer besonderen Rlassifikation für den Berkehr der Oftschweig mit Basel und mit Genf-Transit schon längst ein Einbruch in dieselbe gemacht worden ist. — Durch die neue Alassifikation erleidet das System der Wagenladungsklassen eine gänzliche Umgestaltung. Es ist dabei der Grundsatz durchgeführt worden, daß alle in die zweite Normalklasse eingereihten Güter bei Aufgabe in Quantitäten von minbestens 100 Zentnern eine sogenannte Wagenlabungsbegünstigung 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 Tarifsäte gebildet werden, was in einer Weise geschehen ist, nach welcher ber großen Mehrzahl ber betreffenden Artikel gegenüber ber jehigen Tarifierung, mit Ausnahme ber Transporte auf kurze Streden, eine nicht unerhebliche Tarreduktion zu Theil wird.

In Folge der Konkurrenz der badischen Route hat der Sütertarif für den Berkehr der Station Basel mit der Ostschweiz im Berlaufe der Zeit mehrsache Wandlungen erlitten, mährend hinwieder die Sütertarise für den Berkehr der übrigen Zentralbahnstationen mit der Ostschweiz seit vielen Jahren stadil geblieden 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 Behuse der Erreichung jenes Zweckes den Gütertaris BaseleOstschweizerischen vom 1. Juni 1870 sowie den damit im Zusammenhange stehenden Bertrag zwischen der Nordostbahn und der Zentralbahn einerseits und der großherzoglich badischen Staatsbahn anderseits betressend den Konkurrenz-Güterverkehr vom 6. August 1864 auf den 1. Juli nächsthin zu kündigen.

Von anderweitigen Veränderungen und Ergänzungen in ben ben Berkehr unserer Bahn betreffenden Tarifen sind zu erwähnen:

A. Im internen Berkehr ber Nordostbahn und im direkten schweizerischen Berkehr. a) Die Revision des Distanzenzeigers der Nordostbahn, nothwendig geworden durch die seit dessen erster Erstellung in Folge Erössung neuer Linien, Ausdehnung von Stationsanlagen und Berlegung von Stationsgebäulichkeiten eingetretenen Beränderungen in den Anschluße und Ausgangspunkten; b) die Ausstellung eines neuen Tarises über Lagere und Manispulationsgebühren im Getreidelagerhaus Romanshorn; e) die in Folge der Einführung der neuen süddeutschen Baarenklassisstitung in internen Berkehre der badischen Bahn nothwendig gewordene Umarbeitung der Gütertarise ab Baselund Waldshut nach der Ostschweiz und die damit im Zusammenhange stehende Neuerstellung des Tarises ab Genfe Transit nach der Ostschweiz; d) die Ausstellung einzelner Spezialtarise für den schweizerischen Berkehr, wie z. B. eines Spezialtarises für den Transport von Konsumtibilien als Eilgut zu ermäßigten Taren, eines Spezialtarises für den

Transport von Bein und Most ab ostschweizerischen Stationen nach Basel via Olten, eines Spezialtarises für ben Transport von Bau-, Brenn- und Nutholz ab Stationen der Nordostbahn nach Basel u. a. m.

B. Im Berkehr mit ausländischen Bahnen. a) Die Umarbeitung bes Tarifes für den Trajektverkehr Romanshorn-Friedrichshafen mit Berücksichtigung der neuen süddeutschen, beziehungsweise württembergischen Waarensklassischen; b) die Umarbeitung des Tarifes für den Güterverkehr ab Mannheim nach den Bodenseeuserplätzen als Grundlage für die Renausstellung des allgemeinen Tarifes ab Mannheim nach der Oftschweiz; c) die Umarbeitung des Tarifes für den Güterverkehr der Stationen Basel und Schaffhausen mit bayerischen Stationen über Romanshorn; d) die Ausstellung neuer Tarise ab Verridres-Transit, Basel-Loco und Transit und Schaffhausen nach öfterreichischen Stationen; e) die Ausstellung eines Spezialtarises für Getreide ab Stationen der öfterreichischen Süddahn, Mohacs-Fünskirchener und Fünskirchen-Barcserbahn nach der Schweiz; f) die Ausstellung von Spezialtarisen sür vohe Baumwolle ab französischen Mittelmeerhäfen nach der Schweiz und dem Bodensee, veranlaßt durch die Konkurrenz der Plätze Triest und Benedig und der Brennerbahn; g) einzelne kleinere aus dem jeweiligen Bedürsnisse entsprungene Spezialtarise für Spiritus, Bolle, Krapp, Zucker, Steinkohlen, Bier 2c. in verschiedenen Berkehren.

Daneben find fur die Neubearbeitung ber größeren Tarife bereits umfangreiche Vorarbeiten gemacht worben.

III. Rapitalbeichaffung.

Unter diesem Abschnitte haben wir lediglich des zu 3 1/4 Prozent verzinslichen und mit Ablauf von 10 Jahren nach erfolgter Einzahlung rückzahlbaren Anleihens von 2 Millionen Franken zu gedenken, welches verschiedene Gemeinden, Gesellschaften und Etablissemente der bei der Erbauung der Böhbergbahn betheiligten Landesgegenden der Nordostbahns und der Zentralbahngesellschaft zu machen sich verpslichtet 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 beigesügten Bilanze unserer Gesellschaft.

IV. Betrieb.

A. Aeberficht der ausgeführten Bahnzüge.

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

con .	**		
$\mathfrak{F}\mathfrak{F}$	tal	lon	+
63	Jul	<i>len</i>	

		1869	1870
		Rilometer	Rilometer
1. auf Schnell= und Personenzüge		. 693,913	750,507
2. auf gemischte Büge und Güterzüge mit Bersonenbeförberung		250,907	268,264
3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergangungs: und	Extrazüge	. 235,202	229,768
The second of th	zusamme	n 1,180,022	1,248,539

Aus nachstehender Tabelle ift die Vertheilung der im letten Jahre fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzuge auf die einzelnen Bahnstreden ersichtlich.