

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	21 (1873)
Artikel:	Einundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 27. Juni 1874 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre
Autor:	Peyer, J.F.
Kapitel:	2: Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-730429

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: 18.02.2026

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

Verschiedene andere Fragen, welche zwischen dem Eisenbahn- und Handelsdepartement und den Bahnverwaltungen erörtert wurden, so namentlich die Auflistung von Ausnahmstarifen für Lebensmittel zu Zeiten der Theurung, die Bewilligung gewisser Tarifbegünstigungen für Arbeiter, die Einrichtung besonderer Krankenwagen, gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zur Erledigung, weshalb wir uns ihre nähere Berührung für einen folgenden Bericht vorbehalten. Einstweilen beschränken wir uns rücksichtlich des letzterührten Punktes auf die Mittheilung, daß wir eine Mehrzahl von Krankenwagen nach besondern, durch unser technisches Bureau gesertigten Modellen in Arbeit gegeben haben, welche geeignet sein dürften, den verschiedenen hier obwaltenden Bedürfnissen in befriedigender Weise zu entsprechen, und daß nach Ablieferung dieser Wagen von uns beabsichtigt wird, dieselben zum Transporte von Kranken nach den grösseren, im Bereiche unsers Bahnnetzes liegenden Spitälern im Einverständniß mit den Behörden der letzteren periodisch mit den geeigneten Bahnzügen zirkuliren zu lassen.

Unter den Vollziehungsverordnungen des Bundesraths, deren wir im Eingang unseres Berichts erwähnt haben, ist diejenige vom 20. Februar 1873 betreffend die erforderlichen Nachweise bei Besuchen um Eisenbahnkonzessionen und die beim Bau konzidirter Eisenbahnen einzureichenden Pläne und Dokumente, von eingreifender Wirkung; denn es werden durch dieselbe mit Bezug auf alle Vorlagen für die Konzessionsbewerbung und für die Bauausführung weitgehende Anforderungen an die Konzessionsbewerber und Bahnverwaltungen gestellt. Wenn auch unbedingt das bisherige Verfahren nach beiden Richtungen als ein ungenügendes und mangelhaftes anerkannt werden müsste, so konnten sich doch die schweizerischen Bahnverwaltungen des Eindrucks nicht erwehren, daß die fragliche Verordnung in mehrfacher Beziehung zu weit gehen und namentlich auch einer beförderlichen Geschäftsbearbeitung hinderlich entgegenstehen dürfte, ohne hinwieder der Gründlichkeit der letztern Vorarbeit zu leisten. Die Direktion der Gotthardbahn hat, wohl unter diesem Eindruck handelnd, die Initiative ergriffen und am 5. November 1873 in Bern einen Zusammentreff von Abordnungen der Verwaltungen aller schweizerischen Bahnen, sowohl der schon im Betrieb befindlichen, als der erst im Bau begriffenen, veranlaßt, um in Gewichtung zu ziehen, ob und welche Schritte gethan werden könnten, um einige verbesserrnde Modifikationen der in Frage stehenden Verordnung herbeizuführen. Alle Bahnverwaltungen haben sich zu diesem Vorgehen zustimmend verhalten. Das Ergebniß der bei der zuständigen Behörde eingeleiteten Schritte ist noch zu gewärtigen; inzwischen glauben wir am gewünschten Erfolge um so weniger zweifeln zu dürfen, als das schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement durch die auch in seiner eigenen Sphäre gemachten Erfahrungen von der Zweckmäßigkeit einer theilweisen Revision der fraglichen Verordnung und des damit im Zusammenhang stehenden Regulativen vom 14. August 1873 überzeugt werden wird.

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahnunternehmungen.

Wie den vorhergehenden Mittheilungen zu entnehmen ist, hat sich für die Vereinigung der Verwaltungen der im Betrieb befindlichen schweizerischen Bahnen aus der durch das Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 den Bundesbehörden zugewiesenen Aufgabe ein namhafter Zuwachs von Geschäften ergeben, indem dieselbe sich verständigt hat, wichtigere Anfragen und Vorlagen, welche sämmtliche Verwaltungen gleichartig betreffen, in der Regel mittelst Kollektiveingaben zu erwiedern. Daneben setzt die Vereinigung ihre bisherige Wirksamkeit fort. Von den Geschäften, welche bei den im Berichtsjahr abgehaltenen Konferenzen ihre Erledigung fanden, erwähnen wir an dieser Stelle noch folgende: 1) Uebernahme des Betriebes der Linie Youngue-Eclépens durch die Westschweizerischen Bahnen und daheriger Ausstritt der genannten Linie als solcher aus der Konferenz; 2) Eintritt der Bödelibahn (Därligen-Interlaken) in die Konvention über den direkten schweizerischen Verkehr; 3) erneuerte Feststellung der Termine

vom 1. Juni und 15. Oktober für den Beginn der Sommer- und Winterfahrtenpläne; 4) Erleichterungen für den Besuch der Weltausstellung in Wien; 5) Vertrag mit der Eidgenossenschaft über den Unterhalt der Telegraphenleitungen; 6) Auflistung von Vorschriften für die Plombierung beladener Güterwagen im direkten schweizerischen Güterverkehr und über die Haftpflicht für deren Inhalt.

Nachdem im Jahr 1872 mit der Zentralbahngesellschaft betreffend die Alarganische Südbahn und die Linie Koblenz-Stein ein Vertrag zur Ordnung des rücksichtlich dieser Linien eingegangenen Gemeinschaftsverhältnisses abgeschlossen und in Folge dessen der Bau der erstenen Bahn durch die genannte Gesellschaft übernommen worden war, während die Nordostbahngesellschaft denselben der Bötzbergbahn fortbesorgte, trat im Berichtsjahre die Nothwendigkeit an die beiden Gesellschaften heran, die im erwähnten Vertrag und in dem früheren über die Bötzbergbahn noch offen gelassene Frage, wie der Betrieb der gemeinschaftlichen Linien besorgt werden solle, zur Lösung zu bringen, und es fanden dieselben angezeigt, gleichzeitig rücksichtlich der Beschaffung der für diese Linien erforderlichen Geldmittel und der Gestaltung des Rechnungswesens derselben ergänzende Bestimmungen zu vereinbaren. Der Abschluß des dahierigen Vertrages zog sich indessen in das laufende Jahr hinüber, und dessen wesentlicher Inhalt wird daher erst im nächsten Berichte zu erwähnen sein.

Zm letzjährigen Geschäftsbericht ist der Verhandlungen erwähnt worden, welche damals zur Regelung der durch den Bau der Bodensee-Gürtelbahn geschaffenen Konkurrenzverhältnisse mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie den mitbeteiligten Verwaltungen der k. Bayerischen Staatsbahnen und der Vorarlbergerbahn schwieben. Diese Verhandlungen haben seither ihren Abschluß gefunden durch einen vom 19. November 1873 datirten Vertrag mit der genannten Gesellschaft, wonach von den bisher ausschließlich über den Bodensee gegangenen Gütertransporten zwischen den jenseits Lindau liegenden deutschen und österreichischen Verkehrsgebieten einerseits und Winterthur und weiter anderseits gewisse Quoten in periodischem Instraditionswechsel über die Gürtelbahn instradiert werden; außerdem ist über letztere ein direkter Personenverkehr eingerichtet worden und hat eine Neueordnung der sonstigen Konkurrenzverhältnisse zwischen den dermaligen Bahnen der Nordostbahngesellschaft und der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen, einschließlich des Verkehrs nach der Vorarlbergerbahn, stattgefunden. Die Durchführung der hieraus sich ergebenden, etwas komplizirten und ziemlich rasch wechselnden Instradirungen hat seither in befriedigender Weise stattgefunden. Nur ist uns noch nicht gelungen, rücksichtlich der ab Genf, Perrières und Basel nach dem Bodensee transittirenden Güter eine der jeweiligen Ausgangssituation (Romanshorn oder St. Margrethen) stets entsprechende Ausstellung der Zollgeleitpapiere zu erzielen; die übrigen Bahnhverwaltungen, wie auch das schweizerische Zolldepartement, gehen uns aber zur Beseitigung der diesfalls noch vorkommenden Unregelmäßigkeiten in, Anerkennung verdienender Weise an die Hand, und es darf daher wohl der Hoffnung Raum gegeben werden, daß die unveränderte Ausführung des Vertrages auch rücksichtlich der genannten Verkehre auf die Dauer möglich bleiben werde.

Auch seit dem Inkrafttreten des besprochenen Konkurrenzvertrages verbleibt der Bodenseeroute Romanshorn-Lindau immer noch ein großer Theil des Güterverkehrs zwischen der Schweiz einerseits und Bayern und den hinterliegenden Verkehrsgebieten anderseits. Um ihr denselben auf die Dauer zu sichern, schien es ratsam, die vorhandenen Transportmittel entsprechend der durch den Ausbau des süddeutschen Eisenbahnnetzes sich vermehrenden Konkurrenz zu verstärken. Zwar waren im Berichtsjahre die bereits vorhandenen Transportmittel nicht in vollem Maße beschäftigt und liegt in Folge dessen der Gedanke nahe, daß dieselben auch in Zukunft dem jeweiligen Bedürfniß in ausreichendem Maße zu entsprechen im Stande wären; allein es ist zu beachten, daß der Güterverkehr in diesem Jahr, soweit die Bodenseeroute in Frage liegt, ausnahmsweise klein war, indem die Getreidezufuhr aus dem südöstlichen Deutschland und Österreich, woher sonst ein bedeutender Theil der Schweiz, zeitweise beinahe die ganze Schweiz und selbst Theile von Frankreich ihren Getreidebedarf decken, sich sehr reduzierte und zeitweise sogar die bisher kaum dagewesene Erscheinung zu Tage trat, daß aus Frankreich

importirtes Getreide seinen Weg über den Bodensee hinaus nach Deutschland nahm. Daher verständigten wir uns, wie schon im letzjährigen Berichte vorläufig erwähnt worden ist, mit der Generaldirektion der k. Bayerischen Verkehrsanstalten über den gemeinschaftlichen Bau einer Dampffähre zur Vermittlung des Güterverkehrs zwischen Lindau und Romanshorn. Die Lieferung derselben ist von den H. H. Escher, Wyss & Cie. in Zürich zum Preise von Fr. 600,000 übernommen worden. Diese Dampffähre (Raddampfer) hat noch bedeutendere Dimensionen und eine grössere Leistungsfähigkeit als diejenige, welche zwischen Friedrichshafen und Romanshorn kursirt. Sie wird nämlich in ihrer ganzen Länge von 73 Metern auf dem Verdecke zwei Bahngleise erhalten, auf welchen 18—20 Eisenbahnwagen, deren Maximalbruttogewicht auf 300,000 Kilogramm fixirt ist, aufgestellt werden können. Die grösste Breite des Verdecks beträgt innert der Radkästen 11 Meter, die Totalbreite 18 Meter, die Höhe (an den Schiffsseiten) 3.5 und der durchschnittliche Tiefgang in beladenem Zustande 1.675 Meter. In der Mitte des Schiffes zwischen den beiden Radkästen und mit denselben fest verbunden befindet sich die Steuerbrücke. Das Fahrzeug erhält zwei Paar schräg liegende, oszillirende Hochdruck-Kondensations-Dampfmaschinen und zwei Paar zylindrische Hochdruckdampfkessel, jedes Kesselpaar mit eigenem Rauchfang und Kamin. Die Strecke Lindau-Romanshorn soll vertragsgemäß in 1½ Stunden zurückgelegt werden. Die Ablieferung des Schiffes hat bis Mitte August dieses Jahres zu erfolgen. Die Leitung des Betriebes ist der k. Bayerischen Staatsbahnenverwaltung übertragen worden. Wir glauben der Hoffnung Raum geben zu dürfen, daß in Folge dieser bedeutenden Verstärkung der Transportmittel künftig hin auch in ausnahmsweise starken Verkehrsjahren die Ueberführung der Güter von und nach Lindau über den Bodensee sich rasch und ohne Verkehrsstockungen bewerkstelligen lassen werde.

Noch ehe der Konkurrenzvertrag vom 19. November 1873 zum Abschluß gelangt war, fanden wir uns durch die successiven Beschlüsse der Generalversammlung betreffend den Bau der beiden Zürichseebahnen und der Glarnerbahnen von Ziegelbrücke bis Linthal in der Lage, mit den Vereinigten Schweizerbahnen in weitere Unterhandlungen zu treten, um der Nordostbahn das Recht der Befahrung der Bahnstrecke Näfels-Glarus, sowie die Mitbenutzung der Stationen Ziegelbrücke, Näfels, Netstall, Glarus und Rapperswil zu sichern. Auch hierüber gelang, wie schon an anderer Stelle erwähnt worden ist, die Vereinbarung eines Vertrages, welcher zugleich die Konkurrenzverhältnisse zwischen den genannten Bahnen und der Glathal-, Linth- und Glarnerlinie der Vereinigten Schweizerbahnen in einer den künftigen Verhältnissen entsprechenden, den beiden Zürichseebahnen von Anfang an einen sehr namhaften Gütertransit sichernden Weise ordnet; der Abschluß dieses Vertrages fällt übrigens ins Jahr 1874.

Das Gebiet, mit welchem die Nordostbahngesellschaft für den Personen- und Gütertransport in direktem Verhale steht, erweiterte sich im Berichtsjahr durch Einbeziehung der ganzen Linie der Vorarlbergerbahn und der Bahnstrecke Därligen-Interlaken, ferner durch Vereinbarung von Gütttarifen mit der k. k. priv. Böhmisichen Westbahn und der a. pr. Buschtěhraderbahn. Außerdem wurden durch ausländische Bahnen, mit welchen ein direkter Verkehr besteht, dritte Verkehrsgebiete mittels Erstellung von Uebernahmstarifen in erleichterte Beziehungen zu der Schweiz gebracht. Insbesondere war dies der Fall für den Getreide-Import, in welcher Hinsicht die Aufstellung eines auf galizisches und podolisches Getreide berechneten Uebernahmstarifes ab Granica und Krakau und eines solchen auf italienische Provenienzen berechneten Tarifes ab Kuffstein erwähnt wird.

Durch den Umstand, daß sowohl in der Presse als in der Bundesversammlung Stimmen laut wurden, welche die Ausgabe von Billeten mit besondern Begünstigungen nach dem Wallfahrtssort Einsiedeln, der sogenannten Pilgerbillette, angrißen und diese als gesetzwidrig erklärt, sahen wir uns veranlaßt, die schon vorher aus Gründen administrativer Zweckmäßigkeit in Erörterung gezogene Frage der Aufhebung dieser Billete zu sofortigem Austrag zu bringen. Wir konnten zwar die Überzeugung nicht gewinnen, daß die Pilgerbillette mit den neuen Eisenbahngesetze unvereinbar seien. Die einzige

Bestimmung desselben, welche zum Beweise ihrer Unzulässigkeit unsers Wissens angeführt worden ist, findet sich in Art. 35 Ziffer 3 des Gesetzes, wonach „die Eisenbahnverwaltungen Niemandem einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen dürfen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten.“ Hiermit scheint uns die Einrichtung der angefochtenen Billette vollkommen im Einklang, da dieselben Jedermann zugänglich waren und ihre Abstempelung in Einsiedeln entgegen laut gewordenen Bemerkungen jeglichen konfessionellen Charakters entbehrt, indem sie lediglich zur Verhütung des Missbrauchs der reduzierten Taxen durch Reisende nach andern Orten bestimmt war; in der That wurden die Pilgerbillette vielfach auch von solchen, die lediglich zu geschäftlichen Zwecken nach Einsiedeln sich begaben, benutzt. Immerhin fanden wir, daß für die Bahnverwaltungen keine zureichenden Gründe obwalten, um entgegen der öffentlichen Meinung an diesen Billetten festzuhalten, und wir verständigten uns daher mit den übrigen Bahnen auf vollständigen Rückzug derselben.

Eine andere Neuerung im Gebiete des Personen-Tarifwesens, der wir die Qualifikation einer bedeutenden Verbesserung und Verkehrserleichterung beimesse zu dürfen glauben, namentlich in Verbindung mit der früher durchgeföhrten starken Preisermäßigung der Retourbillete, ist die mit Schlufz des Jahres in Vollzug gesetzte Ausdehnung der Gültigkeitsdauer sämmtlicher Retourbillete im internen Verkehr auf 2 Tage. Es gelang, dieselbe bald auch auf den direkten Verkehr mit der großh. Badischen Bahn, der Schweizerischen Zentralbahn, der Bernischen Staatsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen auszudehnen. Über die weitere Ausdehnung der Neuerung theils durch Miteinbeziehung der Westschweizerischen Bahnen, theils durch Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillete für größere Distanzen auf 3 und 4 Tage sind Verhandlungen eingeleitet, die einen baldigen günstigen Erfolg erwarten lassen.

Unsere ernste Aufmerksamkeit erweckte die Einführung des sogenannten Wagenraumsystems, im Gegensatz zu dem bisher üblichen Werthklassifikationsystem, für die Gütertarife der großh. Badischen Eisenbahnen, nachdem die Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen diese Änderung inauguriert hatten. Für das genannte System sprechen sehr gewichtige theoretische und praktische Gründe; dasselbe ist denn auch in Deutschland schon Jahre lang, ehe die durch den deutsch-französischen Krieg herbeigeführten Änderungen in Elsaß-Lothringen den wirk samen Anstoß zu seiner raschen praktischen Anwendung boten, nachdrücklich befürwortet worden. Der Grundgedanke dabei ist, daß die Bahnen, statt für die gleichen Leistungen je nach dem Werthe der Güter und nach andern, mitunter sehr willkürlichen oder zufälligen Unterscheidungen ganz verschiedene Taxen zu beanspruchen, die gleichen Leistungen sich auch gleich bezahlen lassen sollen; daher kennt das neue System, wenige Spezialtariffe namentlich für Rohstoffe ausgenommen, nur noch Tarife für Eilgüter, Stückgüter und Wagenladungsgüter, die sich für die letzteren wieder abtheilen, je nachdem gedeckte oder offene Wagen verwendet werden und die vollständige oder bloß theilweise Ausnutzung ihrer Tragkraft eintritt. Es leuchtet ein, daß dieses System, welches z. B. den Transport von Gütern, die bisher nur nach der höchsten Stückgütertaxe befördert wurden, zur niedrigsten Wagenladungsklasse ermöglicht, gegenüber Bahnen, welche noch das Werthklassifikationsystem haben, eine außerordentlich gefährliche Konkurrenz bewirkt. Dies war der Grund, weshalb die großh. Badischen Bahnen so rasch zu denselben übergingen, und sobald letztere das ganze Gebiet von Basel bis Konstanz auf Grund desselben bedienten, trat für die Bahnnetze der Zentral- und Nordostbahn, soweit sie mit der genannten Badischen Linie in Konkurrenz stehen, die gleiche Zwangslage ein. Wir trugen derselben Rechnung, indem im Einverständniß mit der Zentralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen eine Revision der Spezialtarife ab Basel nach den Grenzplätzen und Bodenseeuferorten der Ostschweiz auf Grund der neuen badischen Tarife stattfand. Damit war dem dringendsten Bedürfniß begegnet, ohne daß wir jedoch eine ausreichende Ordnung der Angelegenheit als erzielt ansahen. Wir faßten vielmehr eine abermalige grundsätzliche Umgestaltung des Gütertariffsystems ins Auge und führten dafür im Einvernehmen mit der Zentralbahn verschiedene Vorarbeiten durch; definitive Beschlüsse in dieser Richtung glaubten wir einstweilen noch unterlassen zu sollen, in Gewartigung des Erfolges der Bestrebungen für möglichste Ausgleichung der Gütertariffsysteme, welche zunächst

zwischen den süddeutschen Bahnverwaltungen und in den letzten Monaten unter Einwirkung des deutschen Reichseisenbahn-amtes zwischen der großen Mehrzahl der deutschen Bahnverwaltungen stattfanden.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse unterblieb einstweilen die Lösung verschiedener, ins Auge gefaßter Tarifreformen. Dessen ungeachtet war unsere Verwaltung auch auf diesem Gebiete stets fort sehr in Anspruch genommen, theils für Durchführung der im letzjährigen Berichte erwähnuten neuen Tarife, theils für anderweitige Tarifangelegenheiten, von denen wir außer den schon besprochenen u. a. noch folgende hervorheben:

1) Personenverkehr. a) Einführung direkter Billete ab Marseille und Lyon nach München und Wien; zu unserm Bedauern mißlang dagegen ein Versuch, die oberitalienischen Bahnen zur Vereinbarung von Hundreisbilleten zwischen Frankreich und Oestreich durch die Schweiz und die Lombardei zu bestimmen. b) Erstellung direkter Tarife nach Ulmünsterol, der an die Stelle von Belfort getretenen deutsch-französischen Grenzstation; c) nach Wiesbaden und Embs; d) ab Zürich nach Lüttich, Brüssel, Antwerpen, Ostende und London; e) Ausarbeitung der direkten Tarife nach der Vorarlbergerbahn und über dieselbe nach Deutschland und Oesterreich; f) Einrichtung von Retourbilleten von württembergischen Stationen über Immendingen nach Zürich.

2) Güterverkehr. a) Aufstellung von Gütertarifen mit den Bayerischen Ostbahnen, der Böhmisichen Westbahn, der Buschtchraderbahn und den Bayerischen Staatsbahnen; b) neue Tarife für den Transitverkehr zwischen Württemberg und Frankreich über Verrières und Genf; c) Nachträge zu den Gütertarifen zwischen Bayern und der Schweiz, ferner zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz, in Folge Abkürzung der Distanzen durch Eröffnung der Linie München-Buchloe; d) Revision der Tarife ab Basel, Zentralbahn und Badische Bahn, nach der Ostschweiz; e) Getreidetarife ab Marseille, verschiedenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Ludwigshafen, Mannheim, Berlin und Stettin, Simbach; f) Baumwolltarife ab Marseille, Mannheim, Italien via Brenner; g) Steinkohlentarife aus den Saargruben und ab Ludwigshafen.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Hinblick auf die baulichen Verpflichtungen unserer Gesellschaft, welche sich im Berichtsjahre noch bedeutend vermehrt haben, behielten wir die Aufgabe, die Summe der uns zur Verfügung stehenden Geldmittel entsprechend zu vermehren, stets fort im Auge. Die Gelegenheit hiess für sich bald nach Antritt des Berichtsjahres, indem vorübergehend eine Verbesserung des Geldmarktes zu Tage trat. Wir fanden angezeigt, dieselbe sofort zu benutzen, und es gelang, zwei bedeutende zürcherische Bankinstitute zur Garantirung eines Anleihens von sechs Millionen Franken zu 4½ Prozent unter Bedingungen, die sich seither als sehr annehmbar erwiesen, in der Art zu bestimmen, daß das Anleihen vorerst während kurzer Frist durch uns selbst zur Zeichnung aufgelegt und sodann der nicht begebene Theil desselben jenen Instituten überlassen wurde. Im Durchschnitt stellte sich für uns das Anleihen netto auf 98.64, ein Kurs, der seither in der Schweiz auch für die solidesten Anleihen zu 4½ Prozent nicht wieder erzielt worden ist und allem Anschein nach nicht so bald wieder erzielt werden wird.

Mit Unterbringung dieses Anleihens war freilich der Bedarf für die nächstfolgenden Jahre nicht gedeckt. Deshalb ließen wir uns angelegen sein, für Unterbringung eines weiteren Anleihens von namhaft größerem Umfang noch im Berichtsjahr Alles vorzubereiten. Dabei gelang es, die Gesellschaftsbehörden der Schweizerischen Zentralbahn dafür zu gewinnen, ein solches Anleihen durch beide Gesellschaften in solidarischer Gemeinschaft emittiren zu lassen, wofür in dem Umfange der ihnen obliegenden Verpflichtungen für die Subventionirung der Gotthardbahn und den Bau der Bö-