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: 02.11.2025

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

Verschiedene andere Fragen, welche zwischen dem Eisenbahn- und Handschepartement und den Bahnverwaltungen erörtert wurden, so namentlich die Aufstellung von Ausnahmstarifen für Lebensmittel zu Zeiten der Theurung, die Bewilligung gewisser Taxbegünstigungen für Arbeiter, die Einrichtung besonderer Krankenwagen, gesangten im Berichtsjahre nicht mehr zur Erledigung, weshalb wir uns ihre nähere Berührung für einen solgenden Bericht vorbehalten. Sinstweisen beschränken wir uns rücksichtlich des lehtberührten Punktes auf die Mittheitung, daß wir eine Mehrzahl von Krankenwagen nach besondern, durch unser technisches Bureau gesertigten Modellen in Arbeit gegeben haben, welche geeignet sein dürsten, den verschiedenen hier obwaltenden Bedürsnissen in bestiedigender Weise zu entsprechen, und daß nach Ablieserung dieser Bagen von uns beabsichtigt wird, dieselben zum Transporte von Kranken nach den größeren, im Bereiche unsers Bahnnetzes liegenden Spitälern im Einverständnisse mit den Behörden der letzteren periodisch mit den geeigneten Bahnzügen zirkuliren zu lassen.

Unter den Bollziehungsverordnungen des Bundesraths, deren wir im Eingang unferes Berichts erwähnt haben, ist biejenige vom 20. Februar 1873 betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnfonzeffionen und die beim Bau konzedirter Eijenbahnen einzureichenden Pläne und Dokumente, von eingreifender Birkung; benn es werden burch biefelbe mit Bezug auf alle Borlagen für bie Konzeffionsbewerbung und für bie Bauausführung weitgehende Anforderungen an die Konzessionsbewerber und Bahnverwaltungen gestellt. Wenn auch unbedingt das bisherige Berfahren nach beiden Richtungen als ein ungenügendes und mangelhaftes anerkannt werden mußte, so konnten sich doch die schweizerischen Bahnverwaltungen des Gindrucks nicht erwehren, daß die fragliche Berordnung in mehrfacher Beziehung zu weit gehen und namentlich auch einer beforderlichen Geschäftsbehandlung hinderlich entgegenstehen burfte, ohne hinwieder ber Grundlichkeit ber lettern Borschub zu leisten. Die Direktion ber Gotthardbahn hat, wohl unter biesem Eindrucke handelnd, die Initiative ergriffen und am 5. November 1873 in Bern einen Zusammentritt von Abordnungen der Bermaltungen aller schweizerischen Bahnen, sowohl der ichon im Betrieb befindlichen, als der erst im Bau begriffenen, veranlaßt, um in Erwägung zu ziehen, ob und welche Schritte gethan werden könnten, um einige verbeisernde Modifikationen der in Frage stehenden Berordnung herbeizuführen. Alle Bahnverwaltungen haben sich zu biesem 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 dürsen, als das schweizerische Gifenbahn: und handelabepartement burch bie auch in feiner eigenen Sphäre gemachten Erfahrungen von ber Zwedmäßigkeit einer theilweisen Revision ber fraglichen Berordnung und bes bamit im Zusammenhang stehenden Requiatives vom 14. August 1873 überzeugt werden wird.

II. Verhältnisse zu andern Gisenbahnunternehmungen.

Wie den vorhergehenden Mittheilungen zu entnehmen ift, hat sich für die Bereinigung der Berwalstungen der im Betrieb befindlichen schweizerischen Bahnen aus der durch das Eisenbahngeset vom 23. Dezember 1872 den Bundesdehörden zugewiesenen Aufgabe ein namhafter Zuwachs von Geschäften ergeben, indem dieselbe sich verständigt hat, wichtigere Anfragen und Borlagen, welche sämmtliche Berwaltungen gleichartig betreffen, in der Regel mittelst Kollektiveingaben zu erwiedern. Daneben setzt die Bereinigung ihre bisherige Wirksamkeit fort. Bon den Geschäften, welche bei den im Berichtsighr abgehaltenen Konserenzen ihre Erledigung sanden, erwähnen wir an dieser Stelle noch folgende: 1) Uebernahme des Betriedes der Linie Jougnes Erlepens durch die Westschweizerischen Bahnen und daheriger Austritt der genannten Linie als solcher aus der Konserenz; 2) Eintritt der Bödelibahn (Värligen-Interlaken) in die Konvention über den direkten schweizerischen Berkehr; 3) erneuerte Feststellung der Termine

vom 1. Juni und 15. Oktober für ben Beginn ber Sommer: und Wintersahrtenpläne; 4) Erleichterungen für den Besuch der Weltausstellung in Wien; 5) Vertrag mit der Sidgenoffenschaft über den Unterhalt der Teles graphenleitungen; 6) Aufstellung von Borschriften für die Plombirung beladener Güterwagen im direkten schweizerischen Güterverkehr und über die Haftpflicht für deren Inhalt.

Nachdem im Jahr 1872 mit der Zentralbahngesellschaft betreffend die Aurganische Sübbahn und die Linie Roblenze tein ein Bertrag zur Ordnung des rücksichtlich dieser Linien eingegangenen Gemeinschaftsverhättnisse abgeschlossen und in Folge dessen der Bau der ersteren Bahn durch die genannte Gesellschaft übernommen worden war, während die Nordostbahngesellschaft densenigen der Böhbergbahn fortbesorgte, trat im Berichtsjahre die Nothwendigkeit an die beiden Gesellschaften heran, die im erwähnten Bertrag und in dem früheren über die Böhbergbahn noch offen gelassene Frage, wie der Betrieb der gemeinschaftlichen Linien besorgt werden solle, zur Lösung zu bringen, und es sanden dieselben angezeigt, gleichzeitig rücksichtlich der Beschaffung der für diese Linien erforderlichen Geldmittel und der Gestaltung des Nechnungswesens derselben ergänzende Bestimmungen zu vereindaren. Der Abschluß des daherigen Bertrages zog sich indessen in das lausende Jahr hinüber, und dessen wesentlichster Inhalt wird daher erst im nächsten Berichte zu erwähnen sein.

Im lettjährigen Geschäftsbericht ist der Verhandlungen erwähnt worden, welche damals zur Regelung der durch ben Ban ber Bobenfee-Gürtelbahn geschaffenen Ronkurrengverhältniffe mit ber Wesellichaft ber Bereinigten Schweizer bahnen, sowie den mitbetheitigten Verwaltungen der f. Baverijchen Staatsbahnen und der Borarlbergerbahn schwebten. Dieje Berhandlungen haben jeither ihren Abjchluß gefunden durch einen vom 19. Rovember 1873 datirten Bertrag mit ber genannten Gesellichaft, wonach von ben bisber ausschließlich über ben Bobenfee gegangenen Gutertransporten gwijchen den jenseits Lindau liegenden deutschen und öfterreichischen Berkehrsgebieten einerseits und Winterthur und weiter anderseits gewisse Quoten in periodischem Instradirungswechsel über die Gurtelbahn instradirt werden; außerdem ist über lettere ein birefter Berjonenverfehr eingerichtet worden und hat eine Reubeordnung ber sonstigen Konkurenzverhaltnisse zwischen ben bermaligen Bahnneben ber Norboftbahngefellichaft und ber Gefellichaft ber Bereinigten Schweigerbahnen, einschlieftlich bes Berkehrs nach ber Borarlbergerbahn, stattgefunden. Die Durchführung ber hieraus sich ergebenden, etwas komplizirten und ziemlich rasch wechselnden Instradirungen hat seither in befriedigender Weise stattgefunden. Nur ift uns noch nicht gelungen, rudfichtlich ber ab Genf, Berrieres und Bajel nach bem Bobenfee transitirenben Guter eine ber jeweiligen Ausgangsfiation (Romanshorn ober St. Margrethen) stets entsprechende Ausstellung ber Zollgeleitpapiere zu erzielen; bie übrigen Bahnvermaltungen, wie auch bas schweizerische Bollbepartement, gehen uns aber zur Beseitigung ber biesfalls noch vorkommenden Unregelmäßigkeiten in, Anerkennung verdienender Weise an die hand, und es darf baber wohl ber Hoffnung Naum gegeben werben, daß die unveränderte Aussührung des Bertrages auch ruckfichtlich der genannten Berkehre auf die Dauer möglich bleiben werde.

Auch seit dem Inkrafttreten des besprochenen Konkurrenzvertrages verbleibt der Bodenseeroute Romanshorn-Lindau immer noch ein großer Theil des Güterverkehres zwischen der Schweiz einerseits und Bayern und den hinterliegenden Berkehrsgebieten anderseits. Um ihr denselben auf die Dauer zu sichern, schien es rathsam, die vorhandenen Transportsmittel entsprechend der durch den Ausdau des süddeutschen Sischunnehres 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 bieselben auch in Zukunft dem jeweiligen Bedürsniß in ausreichendem Maße zu entsprechen im Stande wären; allein es ist zu beachten, daß der Güterverkehr in diesem Jahr, soweit die Bodensecroute in Frage liegt, ausunshmsweise klein war, indem die Getreidezusuhr aus dem südditlichen Deutschland und Desterreich, woher sonst ein bedeutender Theil der Schweiz, zeitweise beinahe die ganze Schweiz und selbst Theile von Frankreich ihren Getreidebedarf becken, sich sehr reduzirte und zeitweise sonat die bisher kann dagewesene Erscheinung zu Tage trat, daß aus Frankreich

importirtes Getreibe seinen Weg über ben Bobenfee hinaus nach Deutschland nahm. Daher verständigten wir uns, wie ichon im lettjährigen Berichte vorläufig erwähnt worden ift, mit der Generalbireftion der f. Bagerifden Berkehrsanstalten über ben gemeinichgiftlichen Bau einer Dampffähre zur Bermittlung bes Guterverkehrs zwischen Linbau und Romanshorn. Die Lieferung berselben ift von den Sh. Escher, Wyß & Cie. in Zürich zum Preise von Fr. 600,000 übernommen worben. Diese Dampffähre (Rabbampfer) hat noch bedeutendere Dimensionen und eine größere Leistungsfähigkeit als biejenige, welche zwischen Triebrichshafen und Romanshorn kurfirt. Sie wird nömlich in ihrer gangen Lange von 73 Metern auf bem Gerbecke zwei Bahngeleise erhalten, auf welchen 18-20 Gisenbahnwagen, beren Maximalbruttogewicht auf 300,000 Rilogramm fixirt ist, aufgestellt werben können. Die größte Breite bes Berbecks beträgt innert ber Radkasten 11 Meter, die Totalbreite 18 Meter, die Bohe (an den Schiffsseiten) 3.5 und der durchschnittliche Tiefgang in beladenem Zustande 1.675 Meter. In der Mitte des Schiffes zwischen den beiden Nadkasten und mit denselben sest verbunden befindet sich die Steuerbrücke. Das Fahrzeug erhält zwei Paar schräg liegende, oszillirende Hochbruck-Kondensations Dampfmaschinen und zwei Baar gylindrijche Hochdruckbampftessel, jedes Ressellagar mit eigenem Rauchsang und Ramin. Die Strede Lindau-Romanshorn foll vertragsgemäß in 11/2 Stunden gurudgelegt werden. Die Ablieferung bes Shiffes hat bis Mitte August dieses Jahres zu ersolgen. Die Leitung des Betriebes ist der k. Bayerischen Staatsbahnverwaltung übertragen worben. Wir glauben ber hoffnung Raum geben zu burfen, bag in Folge biefer bedeutenben Berstärkung der Transportmittel fünftighin auch in ausnahmsweise starken Berkehrsjahren die Ueberführung der Güter von und nach Lindau über den Bodensee sich rasch und ohne Berkehrsstockungen bewerkstelligen laffen werde.

Noch ehe ber Konkurrenzvertrag vom 19. November 1873 zum Abschluß gelangt war, sanden wir uns durch die successiven Beschlüsse der Generalversammlung betreffend den Bau der beiden Zürichseebahnen und der Glarners bahnen von Ziegelbrücke dis Lintthal in der Lage, mit den Bereinigten Schweizerbahnen in weitere Unterhandlungen zu treten, um der Nordostbahn das Recht der Beschrung der Bahnstrecke Näselse Glarus, sowie die Mitbenutung der Stationen Ziegelbrücke, Näsels, Netstall, Glarus und Napperswyl zu sichern. Auch hierüber gelang, wie schon an anderer Stelle erwähnt worden ist, die Bereinbarung eines Bertrages, welcher zugleich die Konkurrenzverhältnisse zwischen den genannten Bahnen und der Glatthale, Linthe und Glarnerlinie der Bereinigten Schweizerbahnen in einer den künstigen Berhältnissen entsprechenden, den beiden Zürichsechahnen von Ansang an einen sehr namhasten Gütertransit sichernden Weise ordnet; der Abschluß dieses Bertrages fällt übrigens ins Jahr 1874.

Das Gebiet, mit welchem die Nordostbahngesellschaft für den Bersonens und Gütertransport in direktem Berstehre stehre stehr, erweiterte sich im Berichtsjahr durch Einbeziehung der ganzen Linie der Borarlbergerbahn und der Bahnsstrecke Därligen-Interlaten, serner durch Bereindarung von Gütertarisen mit der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und der a. pr. Buschehraderbahn. Außerdem wurden durch ausländische Bahnen, mit welchen ein direkter Berkehr besteht, dritte Berkehrsgebiete mittels Erstellung von Uebernahmstarisen in erleichterte Beziehungen zu der Schweiz gebracht. Insbesondere war dies der Fall für den Getreide-Import, in welcher Hinsicht die Ausstellung eines auf galizisches und podolisches Getreide berechneten Uebernahmstarises ab Granica und Krakau und eines solchen auf italienische Provenienzen berechneten Tarises ab Kusstein 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 Wallsahrtsort Ginsiedeln, der sogenannten Pilgerbillete, angriffen und diese als gesetzwidrig erklärten, sahen wir uns veranlaßt, die schon vorher aus Gründen administrativer Zwecksmäßigkeit in Erörterung gezogene Frage der Aushebung dieser Billete zu sofortigem Austrag zu bringen. Wir konnten zwar die Ueberzeugung nicht gewinnen, daß die Pilgerbillete mit dem neuen Gisenbahngesetze unvereindar seien. Die einzige

Bestimmung besselben, welche zum Beweise ihrer Unzulässisseit unsers Wissens angesührt worden ist, sindet sich in Art. 35 Ziffer 3 des Gesehes, wonach "die Sisenbahnverwaltungen Niemandem einen Borzug in irgend welcher Form einräumen dürsen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten." Hiemit scheint uns die Sinrichtung der angessochtenen Billete vollkommen im Sinklang, da dieselben Jedermann zugänglich waren und ihre Abstempelung in Sinsiedeln entgegen laut gewordenen Bemerkungen jeglichen konsessionellen Charakters entbehrte, indem sie lediglich zur Berhütung des Misstrauchs der reduzirten Taren durch Reisende nach andern Orten bestimmt war; in der That wurden die Pilgersbillete vielsach auch von solchen, die lediglich zu geschäftlichen Zwecken nach Einssiedeln sich begaben, benutzt. Immerhin sanden wir, daß für die Bahnverwaltungen keine zureichenden Gründe obwalten, um entgegen der öffentlichen Meinung an diesen Billeten sesstatungen keine zureichenden Gründe obwalten, um entgegen der öffentlichen Meinung an diesen Billeten sesstatungen keine zureichenden Gründe obwalten, um entgegen der öffentlichen Meinung an diesen Billeten sesstatungen keine zureichenden Gründe obwalten, um entgegen der öffentlichen Meinung an diesen

Eine andere Neuerung im Gebiete des Personen-Tariswesens, der wir die Qualifikation einer bedeutenden Berbesserung und Verkehrserleichterung beimessen zu dürfen glauben, namentlich in Verbindung mit der früher durchgeführten starken Preisermäßigung der Retourbillete, ist die mit Schluß des Jahres in Vollzug gesehte Ausdehnung der Gültigkeitss auer sämmtlicher Retourbillete im internen Verkehr auf 2 Tage. Es gelang, dieselbe bald auch auf den direkten Verkehr mit der großt. Badischen Bahn, der Schweizerischen Zentralbahn, der Vernischen Staatsbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen auszudehnen. Ueber die weitere Ausdehnung der Reuerung theils durch Miteinbeziehung der Westschung der Villigkeitsbauer der Retourbillete für größere Distanzen auf 3 und 4 Tage sind Verhandlungen eingeleitet, die einen baldigen günstigen Ersolg erwarten lassen.

Unfere ernfte Aufmerkfamkeit erweckte die Ginführung bes fogenannten Bagenrauminftems, im Gegenfate gu bem bisher üblichen Werthklafififitationssinstem, für die Gutertarife ber großt. Babifchen Gijenbahnen, nachbem die Reichs-Gifenbahnen in Gliaf-Lothringen biefe Menberung inaugurirt hatten. Für bas genannte Suftem fprechen febr gewichtige theoretische und praktische Grunde; basselbe ift benn auch in Deutschland icon Sahre lang, ebe bie burch ben beutschefrangosischen Krieg herbeigeführten Uenderungen in Eljaßelothringen den wirksamen Unftog zu seiner raschen praktischen Anwendung boten, nachdrücklich befürwortet worden. Der Grundgebanke dabei ist, daß die Bahnen, statt für bie gleichen Leiftungen je nach dem Werthe der Güter und nach andern, mitunter sehr willfürlichen oder zufälligen Untericheibungen gang verschiedene Taxen zu beanspruchen, die gleichen Leistungen sich auch gleich bezahlen laffen sollen; baher kennt das neue System, wenige Spezialtariffate namentlich für Rohstoffe ausgenommen, nur noch Tarife für Gilgüter, Stückgüter und Wagenladungsgüter, die fich für die letteren wieder abtheilen, je nachdem gedeckte oder offene Wagen verwendet werden und die vollständige oder bloß theilweise Ausnuhung ihrer Tragkraft eintritt. Es leuchtet ein, baß dieses System, welches z. B. den Transport von Gütern, die bisher nur nach der höchsten Stückgütertare befördert wurden, zur niedrigsten Wagenladungsklasse ermöglicht, gegenüber Bahnen, welche noch das Werthklassisitationssystem haben, eine außerordentlich gefährliche Konkurrenz bewirkt. Dies war der Grund, weßhalb die großh. Badischen Bahnen jo rasch zu bemselben übergingen, und sobald letztere das ganze Gebiet von Basel bis Konstanz auf Grund desselben bedienten, trat für die Bahnnetse der Zentral- und Nordostbahn, soweit sie mit der genannten Badischen Linie in Konkurrenz ftehen, die gleiche Zwangslage ein. Wir trugen derselben Rechnung, indem im Einverständniß mit der Zentralbahn und ben Bereinigten Schweizerbahnen eine Revision ber Spezialtarife ab Basel nach ben Grenzpläten und Bobenfeeuferorten ber Oftich meig auf Grund ber neuen babifchen Tavife ftattfand. Damit mar bem bringenbften Beburfnig begegnet, ohne daß wir jedoch eine außreichende Ordnung der Angelegenheit als erzielt anfahen. Wir faßten vielmehr eine abermalige grundfätsliche Umgestaltung des Gütertarifsystems ins Auge und führten dafür im Einvernehmen mit der Zentralbahn verschiedene Borarbeiten durch; definitive Beschlüsse in dieser Richtung glaubten wir einstweilen noch unterlassen ju sollen, in Gewärtigung bes Erfolges ber Bestrebungen für möglichste Ausgleichung ber Gütertarifinsteme, welche junächst

zwischen ben subbeutschen Bahnverwaltungen und in ben letten Monaten unter Einwirfung bes beutschen Reichseisenbahnamtes zwischen ber großen Mehrzahl ber beutschen Bahnverwaltungen stattfanden.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse unterblieb einstweilen die Lösung verschiedener, ins Auge gesaßter Tarifreformen. Dessen ungeachtet war unsere Verwaltung auch auf diesem Gebiete stetsfort sehr in Anspruch genommen, theils für Durchssührung der im letztjährigen Verichte erwähnten neuen Tarife, theils für anderweitige Tarifangelegenheiten, von denen wir außer den schon besprochenen u. A. noch solgende 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 Rundreisebilleten zwischen Frankreich und Oestreich durch die Schweiz und die Lombardei zu bestimmen. b) Erstellung direkter Tarise nach Altmünsterol, der an die Stelle von Belsort getretenen deutsche französischen Grenzstation; e) nach Wiesbaden und Ems; d) ab Zürich nach Lüttich, Brüssell, Antwerpen, Ostende und London; e) Ausarbeitung der direkten Tarise nach der Borarlbergerbahn und über dieselbe nach Deutschland und Desterreich; f) Einrichtung von Retourbilleten von württembergischen Stationen über Immendingen nach Zürich.
- 2) Güterverkehr. a) Aufstellung von Gütertarifen mit den Bayerischen Oftbahnen, der Böhmischen Bestbahn, der Buschehraberbahn und den Bayerischen Staatsbahnen; b) neue Tarise für den Transitz verkehr zwischen Bürttemberg und Frankreich über Berrieres und Genf; c) Nachträge zu den Gütertarisen zwischen Bayern und der Schweiz, serner zwischen Desterreichellung arn und der Schweiz, in Folge Abkürzung der Distanzen durch Eröffnung der Linie München-Buchloe; d) Revision der Tarise ab Basel, Zentralbahn und Badische Bahn, nach der Oftschweiz; e) Getreidetarise ab Marseille, verschiedenen Stationen der Kariselyon-Mittelmeerbahn, Ludwigshafen, Mannheim, Berlin und Stettin, Simbach; f) Baumwolltarise ab Marseille, Mannheim, Italien via Brenner; g) Steinkohlentarise 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, stetssort im Auge. Die Gelegenheit hiefür dot sich bald nach Antritt des Berichtsjahres, indem vorübergehend eine Berbesserung des Geldmarktes zu Tage trat. Wir sanden angezeigt, dieselbe sofort zu benutzen, und es gelang, zwei bedeutende zürcherische Bankinstitute zur Garantirung eines Anleihens von sechs Millionen Franken zu 41/2 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 sür uns das Anleihen netto auf 98.64, ein Kurs, der seither in der Schweiz auch für die solidesten Anleihen zu 41/2 Prozent nicht wieder erzielt worden ist und allem Anscheine nach nicht so bald wieder erzielt werden wird.

Mit Unterbringung dieses Anleihens war freilich der Bedarf für die nächstelgenden 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 Bösse