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: 3: Kapitalbeschaffung

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: 19.08.2025

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

zwischen den süddeutschen Bahnverwaltungen und in den letzten Monaten unter Einwirkung des deutschen Reichseisenbahnamtes 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 stetsfort sehr in Anspruch genommen, theils für Durchführung der im letztjährigen Berichte erwähnten 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 Rundreisebilleten zwischen Frankreich und Oestreich durch die Schweiz und die Lombardei zu bestimmen. b) Erstellung direkter Tarife nach Altmünsterol, der an die Stelle von Belfort getretenen deutsch-französischen Grenzstation; c) nach Wiesbaden und Ems; 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 Böhmischen Westbahn, der Buschtehraderbahn 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, stetsfort im Auge. Die Gelegenheit hiefür bot 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 Anscheine 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 Bötz-

bergbahn, der Aargauischen Südbahn und der Linie Koblenz-Stein eine ausreichende Rechtfertigung geboten war. Die Durchführung der sachbezüglichen, auf 50 Millionen Franken fixirten Operation fällt indessen in den Bereich des nächsten Geschäftsberichtes.

Noch erwähnen wir, daß in den Jahren 1873 und 1874 die Einzahlung der Subventionsdarleihen für die linksufrige und die rechtufrige Zürichseebahn, sowie der ersten Rate desjenigen für die Aargauische Südbahn zu erfolgen hat, und daß dieselben theilweise, gleich dem erst später fällig werdenden Darleihen des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal, antizipirt zur Einzahlung kommen, gegen Verzinsung der antizipirten Einzahlungen zu 4½ Prozent bis zum Verfallstermin. Die Summe der genannten Darleihen, abgerechnet die der Zentralbahn zufallende Hälfte des Südbahn-Darleihens, beträgt Fr. 13,950,000.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,683,136 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre (1,594,855 Kilometer) ergibt sich hieraus eine Zunahme von 88,281 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1872.	1873.
	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge	948,399	991,152
2. Gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . . .	257,319	253,697
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge .	389,137	438,287
zusammen	1,594,855	1,683,136

Nachstehende Tabelle gibt über die Vertheilung der im letzten Jahr fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken Aufschluß: