Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 1 (1874)

Heft: 5

Artikel: Prag, am 24. Juli

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1956

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: 27.11.2025

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

wirkens der Signal- und Weichen-Hebel; 7) Sicherheitsweichen für Verbindung von Güter- oder Nebengeleisen mit Personenlinien; 8) vermehrter Gebrauch des Telegraphs mit Blocksystem, um Raumintervalle statt illusorischer Zeitintervalle zwischen den Zügen zu sichern; 9) hinlängliche Seitengeleise zur Sammlung, Vertheilung und Ausführung des Güterverkehrs, so dass Güterzüge unabhängig rangirt und zusammengestellt und ausser-halb des Weges der Personenzüge gehalten werden können und nicht den Verkehr der Hauptlinien verhindern und gefährden; 10) continuirliche Bremsen, welche Maschinenführer und Wächter je nach Erforderniss in Wirkung setzen können.

Italien. Betriebsergebnisse seit Neujahr 1874 per

thometer.				1874		1873	Ι	iff.
Staatsbahnen	 	 ***	L.	4893	L.	4882	+	11
Meridionali	 	 	5.5	6247	22	6204	+	43
Romane	 	 	,,	6630	,,	6583	+	47
Alta Italia	 	 	"	11456	,,	11353	+	103
Sarde	 	 	,,	2395	"	2013	+	382
Torino-Ciriè	 	 	,,	5884	"	5977	_	93
Torino-Rivoli	 	 	,,	3303	,,	3082	+	221
			L.	8060	L.	7976	+	84.

An Neuen Linien wurden seit Neujahr 1874 eröffnet: 43 Kilom. Romane. Orvieto-Orte Pisa-Colle Salvetti 58 Kilom.

Prag, am 24. Juli. (Corresp.) Oesterr. Staatsbahn. zkammergut-Bahn. Elisabeth-Westbahn. Die Salzkammergut-Bahn. Elisabeth-Westbahn. Die Mährisch-Schlesische Centralbahn. Die Prag-Duxer Bahn. Die Pilsen-Priesener Bahn. Die Buschtehrader Eisenbahn. Die Linie Temeswar-Orsowa ist der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft nunmehr definitiv zugesprochen worden. Für sie hat diese Linie eine sehr grosse Bedeutung, denn durch sie wird die kürzeste Verbindung zwischen Galatz und Stettin geschaffen. Die Kosten für den Bau der Linie Temeswar-Orsowa wird die Staatsbahn durch eine neue Emission von Prioritäten beschaffen. Diese Emission soll nicht vor dem Monate November stattfinden.

Die Salzkammergutbahn ist von der Rudolfsbahn erworben worden. Diese letztere hat ihren Geldbedarf zum Ausbau der neu erworbenen Bahn durch ein Vorschussgeschäft gedeckt, welches sie mit einem Consortium, an dessen Spitze die Anglobank steht, abgeschlossen hat, und will die Titres erst dann auf den Markt bringen, wenn die Salzkammergutbahn zum grössten Theile ausgebaut sein wird.

Die Elisabeth-Westbahn ist in Unterhandlungen mit der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Absicht auf den Concurrenzverkehr auf der Wien-Passauer Route. Es soll eben ein Cartell für diesen Verkehr geschaffen werden, wornach die beiderseitigen Einnahmen nach einem erst zu ermittelnden Schlüssel

getheilt werden sollen.

Die Regierung ist bemüht, auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu wirken, damit sie die mähr.-schlesiche Centralbahn die nothleidendste unter den ungarantirten Bahnen Oesterreichs in Betriebspacht nimmt. Man hofft, die Intervention der Regierung werde Erfolg haben. Für die Actionäre ist doch jede

gierung werde Erfolg haben. Für die Actionäre ist doch jede Hoffnung, je zu einer Rente zu kommen, verloren.

Der Seitens der Regierung aufgestellte Vertreter der Prioritäten-Besitzer der Prag-Duxer Bahn begab sich nach Wien, um dort bei der Regierung eine Subvention für den Ausbau des Unternehmens zu erlangen. Sollte ihm diess nicht gelingen, so soll eine Versammlung der Prioritätenbesitzer in Dresden einberufen werden, welche sich mit der Frage zu beschäftigen haben wird, ob es nicht im Vortheile dieser Titresbesitzer liegt, den Concurs des Unternehmens herbeizuführen. Wohl oft hängt von der leitenden Person eines Unternehmens das ganze Schicksal derselben ab. Man ist sich in allen Kreisen einig, dass der gegenwärtige Director der Prag-Duxer Bahn die Fähigkeit, das Unternehmen in das wahre Geleise zu bringen, entschieden nicht besitzt. Dennoch hält man ihn und lässt dabei das Unternehmen zu Grunde gehen.

Die Pilsen-Priesener Bahn leidet sehr an Verkehr und also auch an Einnahmen, und man gibt bereits trotz des Ausbaues der Linie an die bayerische Gränze die Hoffnung auf, dass es bei diesem Unternehmen je besser wird. Ein Glück, dass sich die noch nicht begebenen Actien in wenigen, aber sehr reichen

Händen befinden, die der unausweichliche Verlust nicht zu Grunde richten wird.

Die Agitationen gegen die Verwaltung der Buschtehrader n reflectiren täglich in weitere Kreise. Die Hartnäckigkeit Bahn reflectiren täglich in weitere Kreise. Die Hartnäckigkeit dieser Verwaltung, der man nahe gelegt hat, durch Rücktritt jenen Agitationen die Spitze abzubrechen, dürfte sie in sehr unangenehme Collisionen bringen. Die "Neue Freie Presse" spricht bereits von unlauteren Vorgängen der Verwaltung, die der B. Linie Betriebsspesen aufgehalst haben soll, welche rechtmässig der A. Linie zur Last geschrieben werden sollten. Ein Berliner Blatt behauptet sogar, es seien im Geschäftsjahre 1871 circa 80,000 fl. Zugförderungskosten vom betreffenden Conto auf irgend ein anderes, wahrscheinlich Baukonto übertragen worden, um so das Nettoerträgniss soweit steigern zu können, dass eine 18 % ojee Dividende vertheilt werden konnte.

Jedenfalls ist die Verwaltung nicht sündenfrei, denn sonst würde sie sich wohl die scharfen Recriminationen der "Presse"

nicht gefallen lassen.

Die letzte Strecke der Elbethalbahn, Aussig-Tetschen, soll Anfangs October dem Verkehre übergeben werden. Damit wird für den Verkehr zwischen Wien und den Nordseehäfen die sechste Concurrenzlinie offen werden. Wohin soll diess führen? Um den Verkehr Triest-Leipzig streiten sich schon heute nicht weniger als 13 Linien, und in neuester Zeit ist die Rudolfsbahn als vierzehnter Concurrent aufgetreten!

Die Course der Eisenbahnpapiere wollen sich noch immer nicht bessern, und die diessfälligen, auf die Ernte, die nun im vollen Gange ist, gebauten Hoffnungen scheinen sich nicht er-

füllen zu wollen.

Arth-Rigi-Bahn. Ausserordentliche Generalversammlung vom 21 Juli 1874. (Mitgetheilt.) An derselben waren etwas über 3000 Actien vertreten. Der Verwaltungsrath

erstattete folgenden Bericht über den Stand und Fortgang des-Unternehmens:

Tit.!

Der Verwaltungsrath der Arth-Rigibahn beehrt sich, Ihnen anlässlich der auf den 21. Juli ausserordentlich einberufenen General-Versammlung, in Kürze über den derzeitigen Stand und den Fortgang des Unternehmens Bericht zu erstatten.

I. Constituirung.

Gemäss Vertrag vom 1. Februar 1873 zwischen den Concessionären der Arth-Rigibahn und der Tit. Bank in Winterthur wurde die Finanzirung des Unternehmens von Letzterer für sich und Namens eines Consortiums fest übernommen, nachdem vorher der Ankauf der bereits fertig erstellten Linie Staffelhöhe-Culm von der alten Arth-Rigibahn-Gesellschaft an die neue bewerkstelligt und ein à forfait Bauvertrag um die Linie Arth-Rigistaffel in Untergober- und Hochbau und Betriebsmaterial mit den Herren Riggenbach und Zeschelka sträfen den Unterreitungen Gesellschaft für Betreibungs abstablessen.

höhe-Culm von der alten Arth-Rigibahn-Gesellschaft an die neue bewerkstelligt und ein å forfait Bauvertrag um die Linie Arth-Rigistaffel in UnterOber- und Hochbau und Betriebsmaterial mit den Herren Riggenbach und
Zschokke, später der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, abgeschlossen
und das Anlagecapital ausgemittelt worden war.

Das Capital, dessen Beschaftung, um sicher zu gehen, einem Consortium
å forfait übertragen wurde, beziffert sich auf Fr. 6,200,000 und besteht in 2
Millionen 5% Obligationen von je Fr. 500 ersten Ranges und nach 10 Jahren
rückzahlbar und Fr. 4,200,000 in Actien à Fr. 500.

Den 25. Februar gl. Jahres fand die Constituirung des Verwaltungsrathes
und die Feststellung der Statuten statt.

Die Verwendung des Anlagecapitals wurde in folgender Weise vorgesehen:
Fr. 4,200,000 für fertige Erstellung der Linie Arth-Rigistaffel gemäss Vertrag mit der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen.

" 1,500,000 für den Ankauf der Linie Staffelhöhe-Culm.

" 500,000 für den Ankauf der Linie Staffelhöhe-Culm.

" 500,000 für Verzinsung des Baucapitals während der Bauzeit, BaukCommission für à forfait Üebernahme des Actien- und Obligaationencapitals, Verwaltungskosten etc.

Der Bau der Linie Arth-Staffel wurde im Juni 1873 in Angriff genommen
und soll laut Vertrag bis 1. Juni 1875 betriebsfähig hergestellt sein und dem
Verkehre übergeben werden können. Zur Stunde ist der Fortgang der Arbeiten
ein befriedigender, wenn auch im Juni die Arbeiten nicht normal vorgerückt
sind, was theils der schlechten Witterung, theils vielleicht auch der Abwesenheit des Hrn. Oberingenieur Simonett zugeschrieben werden mag, der wegen
Milltärdienst der Bauaufsicht für der Wochen entzogen war. Nichtsdestoweniger darf an der Vollendung der Bahn auf den festgesetzten Termin nicht
gezweifelt werden, höhere Gewalten vorbehalten. Wir verweisen des Nähern
auf den technischen Theil unserer Berichterstattung.

Die Linie Staffelhöhe-Kulm wurde den 23. Juni 1873 efficiell eröffnet bei
Anwesenheit der Hlt. Bundesräth