Nordostbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-5796

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Abweisung aller Anträge auf einleitende Schritte zu einem solchen Vorgehen ihre Willensmeinung in dieser Sache so unzweideutig an den Tag gelegt, dass wohl jede weitern Zweifel schwinden müssen. Auch die Schlussnahme des Grossen Rathes von Zürich bestätigt in gewissem Sinne dieses Resultat, indem man auch da den Antrag auf Staatseinmischung, wenn auch in anderm Sinne, abwies. Diese Entscheidungen sind freilich alle insgesammt nur negativen Characters, allein mit der Negation ist auch eine positive Anweisung gegeben. Diese heisst: helft Euch selbst! Und mit dieser Anweisung kommt eben doch die Angelegenheit auf ihren natürlichen Boden zurück, wo meines Erachtens allein die solide Hülfe gesucht werden kann.

Ich möchte mir nun für die weitere Behandlung der Angelegenheit zwei Anregungen erlauben, von denen die eine auf die Nordostbahn Bezug hat, die andere aber allgemeiner Natur ist.

Es hat jüngst ein Einsender in der „Schweizerischen Handelszeitung" mit Nachdruck auf die grossen Gefahren hingewiesen, welche der Concurs der Nordostbahn nach sich ziehen würde, und er hat namentlich betont, dass es hohe Zeit sei, mit den Parisern abzumachen, ehe sie über die in ihrem Depot liegenden Obligationen verfügen können. Ich stimme nun zwar mit diesen Anschauungen ganz überein; allein ich zweifle meinerseits höchlich, dass es möglich sei, die Pariser so leicht und schnell abzuschütteln, und würde es darum für viel praktischer halten, sich bei Zeiten mit den Parisern auf eine Prolongation des Verhältnisses zu verständigen. Man lässt sich leichter noch für eine beschränkte Zeit etwas schwerere Bedingungen gefallen, als dass man sich der Gefahr aussetzt, mit Combinationen, die nicht gehörig ausgereift sind, zur Unzeit auf den Geldmarkt zu treten. Ich würde desshalb hier empfehlen, Eile mit Weile zu verbinden. Die natürliche Sanirung macht sich nicht mit Processen, sondern nur auf dem langsamen aber sichern Wege allmähliger Wiederherstellung des Vertrauens. Ich habe die Ueberzeugung, dass, wenn ein Jahr regelmässigen Betriebes auf sparsamerm Fusse dahingegangen ist, der grosse Schreck überwunden sein und man Mittel finden wird, den Bedürfnissen der Lage zu genügen, ohne noch tiefer zu versinken. Nach meiner Ansicht hat man auch darin arg gefehlt, dass man durch brusque Behandlung und unangemessene Drohung das rechte Seeufer so kopfscheu gemacht hat und zwar meines Bedünkens ganz ohne Noth. Also mein Sanirungsrezept lautet, nichts zu überstürzen, sondern sich in eine Lage zu versetzen, wo man die abschliesslichen Entscheidungen mit einiger Ruhe fassen kann. Eine Aenderung in der Leitung wird dabei wohl unausweichlich sein, weil das Misstrauen erwacht ist, dass man von den bisherigen Gesellschaftsbehörden als Interessirten nicht völlig reinen Wein eingeschenkt erhalte. Es ist darum im allseitigen Interesse erwünscht, dass eine Anzahl von Personen neu auf der Scene erscheine, von denen Jedermann überzeugt ist, dass sie die Sachen so darlegen, wie sie wirklich sind.

So viel bezüglich der Nordostbahn, deren Lage gegenwärtig am gefahrdrohendsten ist. Nun die Anregung allgemeinerer Natur.

Die Eisenbahnverwaltungen haben sich durch die Debatten der Räthe überzeugen können, dass bei vielen kenntnissreichen Leuten in der Schweiz die Ansicht waltet, dass durch eine grössere Vereinheitlichung des Betriebes bedeutende Vereinfachungen und Ersparnisse möglich wären. Die Ansichten sind vielleicht in der Ziffer übertrieben; aber wer kann vernünftiger Weise daran zweifeln, dass wenigstens ein Theil dieser Ansichten völlig wahr ist. So weit Letzteres der Fall ist, so lässt sich aber das angestrebte Ziel auf dem Wege freier Verständigung unter den Eisenbahngesellschaften ebensogut erreichen, als durch die Unification von Bundeswegen, ja noch weit besser, weil das ganze bureaukratische Regime, das den Bundesbetrieb zu einer wahren Landplage machen würde, dabei von vornherein wegfiele.

Wenn nun aber die Bundesversammlung den Eisenbahnen sagt: Helft Euch selbst!, so müssen diese die Anweisung, welche ein gewisses Vertrauen in sie enthält, auch honoriren und die Frage mit vollem Ernst in die eigene Hand nehmen. Da stünde es nun, wie ich glaube, der Nordostbahn, die man bisher vielfach beschuldigt hat, dass sie sich in separatistischem Egoismus bewege, sehr wohl an, die Initiative unter den Bahngesellschaften zu ergreifen und damit zu beweisen, dass es ihr mit einer neuen und edleren Politik Ernst sei.

Es ist z. B. ein höchst bemühendes Schauspiel sehen zu müssen, wie in einem Momente, wo der Nordostbahn wie der Nationalbahn das Messer gleichmässig an der Kehle sitzt, beide mit äusserster Hartnäckigkeit sich auch noch einen Taxkrieg auf Leben oder Tod machen, in welchem nach meiner bestimmten Ueberzeugung die möglichen Gewinnste oder Verluste gegenüber dem natürlichen Verfahren kaum der Rede werth sind. Warum können unsere Bahnen nicht zu einer Taxunification gelangen, nachdem es doch möglich gewesen ist, diese selbst in Deutschland zu bewerkstelligen, wo die Concurrenzen viel grösser sind?

Freilich wäre es am Platze, wenn auch das schweizer. Eisenbahndepartement sich für solche allgemein nützliche Verständigungen etwas bemühen würde; es wäre das viel verdienstlicher als die Veranstaltung von Enquêten, von denen Niemand etwas wissen will und deren Rechnungen ohne weiters von der Bundesversammlung nicht zur Zahlung angewiesen werden sollten. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat seine Aufgabe von Anfang an darin gesucht, darauf Bedacht zu nehmen, dass die schweizerischen Eisenbahnen baldmöglichst in die Hände des Bundes gelangen und desshalb schon jetzt auf diese Eventualität hin einzurichten seien. Dies war ein ungesetzlicher und inconstitutioneller Standpunkt, der nothwendig in der praktischen Durchführung zu jener Bureaucratie führen musste, durch welche sich das Departement discreditirt hat. Auch da muss eine Umkehr eintreten, die freilich nur dadurch zu hoffen ist, dass ein Mitglied des Bundesrathes, das sich ohne weitere Hintergedanken auf den Boden des jetzigen Gesetzes stellt, dies Departement übernimmt und ihm ein ganz anderes Gepräge gibt.

Es ist meine vollendete Ueberzeugung, dass mit ruhiger Behandlung der Angelegenheit und verständigem Zusammenwirken der Credit der schweizerischen Eisenbahnen sich ohne weitere schwerere Krisen wiederherstellen lässt. Alle andern künstlichen Sanirungsrecepte scheinen mir vom Uebel zu sein.

* * *

Nordostbahn.

Generalversammlung vom 30. Juni 1877.

Zahl der Theilnehmer circa 800. Stimmenzahl 5268 entsprechend 58 622 repräsentirten Actien.

Verhandlungen:

1. Vorlage des Geschäftsberichtes der Direction und der Jahresrechnung für 1876;
2. Bericht der Direction über die gegenwärtige Finanzlage der Nordostbahnunternehmung;
3. Bericht des Verwaltungsrathes betreffend die Situation der Nordostbahnunternehmung;
4. Antrag des Verwaltungsrathes auf Niedersetzung einer Commission zur Prüfung dieser drei Berichte und zur Antragstellung in Betreff ihrer Erledigung, eventuell Wahl dieser Commission.

Die vier genannten Tractanden wurden durch Wahl einer Neuner-Commission erledigt, bestehend aus folgenden Mitgliedern:

Ständerath Russenberger in Schaffhausen	3915 St.
Regierungsrath Vogler in Frauenfeld	3711 „
Regierungspräsident Pfenninger in Zürich	3508 „
Bankpräsident Studer in Bändlikon	3442 „
Landammann Zweifel in Glarus	3151 „
Nationalrath Widmer-Hüni in Horgen	2960 „
Stadtrath Landolt in Zürich	2912 „
Ständerath Dr. Stehlin in Basel	2764 „
Iwan Mirabaud in Genf	2556 „

5. Antrag des Verwaltungsrathes betreffend Genehmigung des Nachtragsvertrages mit Glarus über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Glarus nach Lintthal;

6. Motion des Herrn Advocat Dr. J. Ryf betreffend Zurückgabe der für den Bau und Betrieb der rechtsufrigen Zürichseebahn ertheilten Concession an die Bundesbehörden, in der Meinung, dass es dem Initiativ-Comité überlassen bleibe, dieselbe auszuführen und den Finanzausweis zu leisten.

7. Antrag des Verwaltungsrathes betreffend Ratification der Vereinbarungen hinsichtlich der Verpflichtungen zum Baue:
   a) der noch auszuführenden Bestandtheile der Aargauischen Südbahn;
   b) der Linie Coblenz-Stein;
   c) „ „ Eglisau-Schaffhausen;
   d) „ „ Thalweil-Zug;
   e) „ „ Etzweilen-Schaffhausen.

Die Abstimmung ergab 2616 Stimmen für den Antrag zur Genehmigung des Nachtragsvertrages mit Glarus und zur Vollmachtertheilung an den Verwaltungsrath hinsichtlich der Bauverpflichtungen oben benannter Linie auf Grundlage der Conferenzen in Bern vom 3./4. Mai Verträge abzuschliessen. — Der Antrag auf Verschiebung dieser Angelegenheit und Uebertragung an die Neuner-Commission erhielt nur 841 Stimmen. Für Motion Ryf ergaben sich 497 Stimmen, dagegen 1668.

8. Entwurf des Verwaltungrathes zu neuen Statuten der Nordostbahngesellschaft.

Der Antrag für sofortige Genehmigung der neuen Statuten erhielt 1593, derjenige für Ueberweisung an die Neuner-Commission 1499 Stimmen. Somit war Rückweisung derselben entschieden, da nach § 22 der alten Statuten 2/3 Stimmen für die Revision verlangt sind.

9. Antrag des Verwaltungsrathes betreffend
   a) Einberufung einer weitern Generalversammlung auf einen nahen Termin zu abschliesslicher Aufstellung des Programms für die finanzielle Reconstruction der Nordostbahn und
   b) Einladung an die unter Ziffer 4 erwähnte Commission zur Begutachtung dieses Programms an die Generalversammlung,

wird ohne weiteres angenommen.

10. Niederlegung des Mandates des Verwaltungsrathes in den Schooss der Generalversammlung;

11. Entlassungsgesuch:
   a) des Herrn J. F. Peyer im Hof als Präsident und Mitglied der Direction,
   b) des Herrn Dr. E. Escher als Mitglied der Direction,
   c) des Herrn E. Häberlin, als Mitglied der Direction.

12. Motion des Herrn Advocat Dr. J. Ryf, Namens einer von Actionären bestellten Commission betreffend „gänzliche Neuwahl der Gesellschaftsbehörden".

Auf Antrag des Herrn Bankpräsident Studer, werden die Entlassungsgesuche der Herren Peyer im Hof und Häberlin angenommen, die übrigen auf den Zeitpunkt verschoben, wo man auf Grundlage neuer Statuten Neuwahlen vornehmen könne.

Hiemit wurde nach einer fünfstündigen Sitzung die Versammlung aufgehoben.

Da nur drei Mitglieder der Neuner-Commission am gleichen Orte wohnen, Alle aber sonst sehr stark beschäftigte Leute sind, die zudem dem Eisenbahnwesen ganz ferne stehen, so ist zu erwarten, dass sie, wenn sie überhaupt ihre Aufgabe sachgemäss erfüllen wollen, einige unparteiische Eisenbahnfachmänner zur Untersuchung der speciellen Verhältnisse herbeiziehen werden.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 32,5 m/, Airolo 22,2 m/, Total 54,7 m/, mithin durchschnittlich per Tag 7,8 m/.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3
Gartsherrie	78,10	69,35
Coltness	82,50	69,35
Shotts Bessemer	88,75	—
f. a. b. Glasgow		
Westküste	**No. 1**	**No. 2**
Glengarnock	73,75	67,50
Eglinton	68,75	65,00
f. a. b. Ardrossan		
Ostküste	**No. 1**	**No. 2**
Kinneil	70,00	65,60
Almond	70,00	65,60
f. a. b. im Forth		

Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gute Marken wie:			
Clarence, Newport etc.	55,52	53,50	51,25
f. a. b. in Tees			
South Wales			
Kalt Wind Eisen im Werk			

Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tagescurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1, 25 angenommen.

Gewalztes Eisen.

	South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	162,50 —175,00	150,00—156,25	150,00—156,25
„ best	187,50 —225,00	162,50—168,75	— —
„ best-best	225,00 —240,60	187,50—193,00	— —
Blech No. 1—20	200,00 —218,75	196,85—206,25	— —
„ „ 21—24	212,50 —231,25	— —	— —
„ „ 25—27	250,00 —268,75	— —	— —
Bandeisen	175,00 —200,00	— —	— —
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham		140,60—150,00 im Werk	143,75—150,00 im Werk

* * *

Verschiedene Preise des Metallmarktes.

pro Tonne loco London vom 21. Juni.

Kupfer.		
Australisch (Walleroo)	Fr.	1925,00 —
Best englisch in Zungen	„	1862,50—1887,50
Best englisch in Zungen und Stangen	„	2025,00—2100,00
Zinn.		
Holländisch (Banca)	Fr.	— —
Englisch in Zungen	„	1800,00—1825,00
Blei.		
Spanisch	Fr.	487,50— 500,00
Zink.		
Englisch in Tafeln	Fr.	618,75 —

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittelungs-Commission.

Offene Stellen.

Nr. 23 und 24 in Nr. 17, Bd. VI der „Eisenbahn".
Nr. 26 bis 30 „ „ 21 „ „ „ „
Nr. 31. Ein Geometer, guter Zeichner als Gehülfe bei einer grösseren Katasterarbeit der Westschweiz.
Nr. 32. Ein Maschinen-Ingenieur, der französischen Sprache mächtig, eventuell mit finanzieller Betheiligung nach der Westschweiz.
Nr. 33. Ein tüchtiger Maschinenzeichner, im Bau von Locomotiven auch kleineren für Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland.

Stellen suchende Mitglieder.

Ein Architect, mehrere Ingenieure, Geometer und Maschineningenieure, ein Chemiker.

Ein Maschineningenieur mit eventueller finanzieller Betheiligung.

Bemerkungen:

1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
2) Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.
3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das Bureau der Stellen-Vermittelungs-Commission: Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.