Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 15 (1867)

Artikel: Fünfzehnter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 20. April 1868 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 3: Kapitalbeschaffung

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730483

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

von 24 Fuß Durchmesser. Die Maschinen des Schiffes erhalten zusammen eine Nominalkraft von 200 Pferden in der Weise, daß jedes Rad unabhängig von dem andern von je zwei gekuppelten Maschinen, jede von 50 Pferdekräften, in Bewegung gesetzt wird. Eine Hülfsmaschine von 6 Pferdekräften soll dazu dienen, die Pumpen der wasserdichten Abtheilungen des Schiffskörpers sowie die Anker und Schiffswinden zu treiben. Die beiden Radkästen in einer Breite von je 10 Fuß reichen in ihren obersten Theilen bis 17½ Fuß über das Verdeck und sind mit einem Oberverdeck, ebenfalls aus Eisen konstruirt, mit einander verbunden. In der Mitte auf dem Oberverdeck ist die Steuerung angebracht und so eingerichtet, daß das Schiff — an beiden Enden mit je einem Steuerruder versehen — in beiden Richtungen fahren kann, ohne gedreht zu werden. Die Ladungsfähigkeit des Schiffes bei einem Tiefgang von 6 Fuß ist auf 4000 Zentner berechnet. Die Entfernung zwischen den beiden Häfen in Romanshorn und in Friedrichshafen, 12 Kilometer betragend, soll bei ruhiger Witterung in einer Stunde zurückgelegt werden. Für das Verbringen der Waggons von dem Bahnhofgeleise auf das Schiff und umgekehrt von diesem wieder auf die Schienen des Bahnhofes wird in den beiden Hafen eine schiefe Ebene erstellt, welche mit ihrem äußersten Punkte auf das Schiff aufliegt und so die Schienen des Schiffes mit denjenigen des Bahnhofes verbindet.

Der mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion in Betreff des Betriebes des Trajektschiffes abgeschlossenen Uebereinkunft gemäß tragen die beiden Bahnunternehmungen die Kosten des Betriebes des Schiffes ebenfalls gemeinschaftlich und zwar zu gleichen Theilen; die Leitung des Betriebes wird der königlich württembergischen Dampfschifffahrtsverwaltung in Friedrichshafen übertragen. Jenes Theilungsverhältniß entspricht dem Theilungs-Prinzip, welches dem im Jahr 1866 mit der königlich württembergischen Eisenbahndirektion bezüglich des Schifffahrtsbetriebes auf der Route Romanshorn-Friedrichshafen abgeschlossenen Gemeinschaftsvertrage zu Grunde liegt.

Bei diesem Anlasse glauben wir noch die Hoffnung aussprechen zu können, daß in Betreff der Erstellung einer Trajekt-Einrichtung auch zwischen Romanshorn und Lindau in nicht ferner Zeit eine Verständigung mit der General-Direktion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten zu Stande kommen werde.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen, welche im Laufe des Berichtsjahres obwalteten, benutzt, um uns die Geldmittel zu verschaffen, deren die Nordostbahngesellschaft zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, des Bahnhofes Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil, sodann zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behufe der Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Begründung der im vorigen Abschnitte erwähnten Trajektanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich zum Zwecke der Tilgung des 3 % Anleihens unserer Gesellschaft, welches bekanntlich seit einiger Zeit in ratenweiser Rückzahlung begriffen ist, bedarf. Es geschah dies dadurch, daß wir am 22. Juli ein 4½ prozentiges Anleihen von 5 Millionen Franken, welches vom 1. Oktober 1875 an nach vorhergegangener halbjährlicher Aufkündung in seinem vollen Betrage oder auch in Abtheilungen zurückerstattet werden kann, bis zum 1. Oktober 1879 aber in seinem ganzen Umfange heimbezahlt sein muß, zum Kurse von 96 zu öffentlicher Unterzeichnung auflegten. Schon in der Mittagsstunde des 22. Juli erreichten die an verschiedenen Orten der Schweiz erfolgten Anmeldungen auf das Anleihen die Summe von Fr. 7,662,500, so daß die Subscription als geschlossen erklärt und eine Reduktion der geschehenen Zeichnungen vorgenommen werden mußte.