

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 18

## Vereinsnachrichten

### 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:** 23.02.2026

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

Es bleibt noch speziell der acht in Farbendruck beigelegten Tafeln zu erwähnen, welche ein sehr anschauliches Bild der Entwicklung der Nordostbahn in dem Zeitraum von 1860 bis 1870 geben und nach ihrer Behandlungsweise der gewandten Techniker verrathen:

1. Geldverhältnisse, Dividenden.
2. Bauwerth des Stammmetzes, Brutto-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben.
3. Zurückgelegte Zugskilometer, Bruttoertrag, Nettoertrag, Betriebskosten.
4. Entwicklung des Betriebsnetzes, zurückgelegte Locomotiv-kilometer und deren Kosten.
5. Jahres-Einnahmen, Ausgaben, Betriebs-Ausgaben, Reinertrag im Totalen.
6. Kilometerische Betriebs-Ausgaben.
7. Die Transportdienst-Kosten.
8. Die Zugkraft-Kosten.

#### Finanzprogramm.

I. Zum Zwecke der Auslösung der in Paris deponirten 5/oigen Obligationen im Nominalbetrag von 50 000 000 Franken, sowie ferner zur Tilgung der contrahirten temporären Schulden wird zu Gunsten nachbezeichneter Anleihen:

- a) von 12 100 000 4 % Obligationen von 1860—62,
- b) „ 47 000 000 4 1/2 % „ „ 1859—73,
- c) „ 50 000 000 4 1/2 % „ „ 1874

gemeinsam mit der Centralbahn und wovon bloss die Hälfte auf die Nordostbahn fällt,

d) eines weitem von der Nordostbahn zu emittirenden Anleihe von 45—50 Millionen, ein Pfandrecht ersten Ranges errichtet:

1. auf sämtliche gegenwärtig im Betrieb stehende und im laufenden Jahr zum Betrieb kommende eigene Linien der Nordostbahn, circa 360 Kilometer,
2. auf circa 1/5 der Linie Zürich-Zug-Luzern,
3. auf die Hälfte der Bözbergbahn,
4. auf die Hälfte der Aargauischen Südbahn.

Dabei ist vorzubehalten, diejenigen Obligationen der Nordostbahn, welche laut Verträgen mit dem Canton Zürich und mit der Eisenbahngesellschaft Sulgen-Gossau s. Z. gegen die im Besitz der Ersteren befindlichen Obligationen der Zürich-Zug-Luzernerbahn und gegen die Obligationen der Linie Sulgen-Gossau ausgetauscht werden sollen, ebenfalls in obiges Pfandrecht aufzunehmen, wogegen der letzte 1/5 der Linie Zürich-Luzern und die Linie Sulgen-Gossau, diese bis zum Betrage von 1 500 000 ebenfalls verpfändet werden könnten.

II. Von den vorerwähnten in Paris deponirten 50 Millionen 5/oigen Obligationen soll mit thunlichster Beförderung, sei es mit oder ohne Mitwirkung des betreffenden Pariser Finanz-Consortiums eine Summe von 30—35 Millionen emittirt, der Entscheid über die Emission des Restes dagegen, sofern solche überhaupt nothwendig werden sollte, bis nach Entscheidung der Frage über die Neubauten verschoben werden.

III. Insoweit im Verfolg eine Tilgung der oben erwähnten Anleihen stattfindet, soll die Nordostbahngesellschaft befugt sein, an die Stelle der getilgten Obligationen, jeweilen für den gleichen Nominalbetrag neue Anleihen in das betreffende Pfandrecht eintreten zu lassen.

IV. Um die Nordostbahn finanziell zu consolidiren, wird die auf Grund des richtig berechneten Reinertrags der Unternehmung für die Prioritäts- und Stammactien sich jeweilen ergebende Dividende einstweilen nicht mehr in Baar bezahlt, sondern in folgender Weise ausgerichtet:

Die Stammactien erhalten für ihr Treffniss Antheilscheine, welche in Abschnitten von 5, 20 und 100 Fr. angefertigt werden, und wovon je 500 Fr. gegen eine neue Stammactie ausgewechselt werden, die an der nächsten Jahresdividende wieder participirt.

Die Prioritätsactien erhalten ähnliche Antheilscheine, wovon je Fr. 500 gegen eine Obligation ohne Pfandrecht von diesem Betrage ausgewechselt werden, die mit 10 Jahrescoupons zu 4 1/2 % versehen ist und nach Ablauf dieser zehn Jahre gegen eine Stammactie umgetauscht werden muss.

V. Soweit die an der Stelle der ausgegebenen Antheilscheine in die Casse fliessenden Reinerträge nicht zur Tilgung laufender Verbindlichkeiten der Gesellschaft verwendet werden müssen, sind daraus Obligationen derselben, nach Convenienz auch Prioritätsactien, zurück zu kaufen und es ist obiges Verfahren so lange fortzusetzen, bis das Actiencapital auf die Hälfte der übrigen Passiven angestiegen ist. Von diesem Zeitpunkt an ist die ganze Dividende wieder in Baar zu bezahlen.“

P.

\* \* \*

## Die Weltausstellung in Paris 1878.

(Correspondenz aus Paris.)

Die Ausstellungsarbeiten schreiten mit Riesenkraft vorwärts. Cail fängt an zu montiren, Five-Lille hat seine Gerüste gesetzt und Eiffel arbeitet auch schon daran. In der kürzesten Frist werden sämtliche Eisenwerke anfangen zu montiren. Fast alle Säulen und sonstige Eisentheile sind schon auf dem Champ de Mars abgelagert. Der pont de Jéna wird auf 24<sup>m</sup> erweitert, um die Verbindung zwischen beiden Palästen herzustellen.

### Concours.

#### Académie des Beaux-Arts.

L'académie des Beaux-Arts met la question, suivante au concours, pour 1877:

„Rechercher les différences théoriques et pratiques qui existent entre le corps des Ingénieurs et celui des Architectes. Se rendre compte des avantages et des inconvénients de la division entre les deux professions, et de déduire de cette étude ce qui devrait être fait dans l'intérêt de l'art, soit une division absolument marquée, soit, au contraire, une fusion complète.“

Les mémoires destinés à ce concours devront être déposés au secrétariat de l'Institut, le 31 décembre 1877, terme de rigueur.

Le prix consiste en une médaille d'or de la valeur de trois mille francs.

Les étrangers pourront prendre part à ces concours, pourvu que leurs mémoires soient écrits en langue française.

### Vereinsnachrichten.

#### Zürcherischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

XIV. Sitzung, vom 25. April 1877.

Anwesend 37 Mitglieder.

Verhandlungen:

1. Verlesung des Protocolls.
2. Vortrag von Professor Stadler über Gewerbeschulen und Anstalten behufs Förderung der baugewerblichen Industrie.
3. Vortrag von Herrn Nabholz, Director des Zürcherischen Gewerbemuseums über Hartglas.
4. Verhandlung und Beschlussfassung über Zeit und Ort einer Zusammenkunft mit dem neugegründeten Ingenieur- und Architekten-Verein in Luzern (Beschluss: Zusammenkunft in Zug den 13. Mai künftigh).
5. Verhandlungen über die Zahl der noch vor der Sommersaison abzuhaltenden Sitzungen des Vereines, hauptsächlich im Hinblick auf das im Herbst stattfindende Fest der Schweiz. Ingenieure und Architekten (Beschluss: Sitzungen je nach Umständen).

Zum Schluss:

6. Vorweisungen von Hartglastafeln und Versuche auf deren relativ grösste Festigkeit bezüglich gewöhnlicher Glastafeln an einem improvisirten Fallapparat, durch Herrn Nabholz.

#### Technischer Verein in Winterthur.

Freitag den 27. April:

Vortrag von Herrn Ingenieur Hirzel-Gysi über Fortbewegung grosser Lasten wie: Brücken, Schiffe, Dampfkessel etc.

\* \* \*

### Kleinere Mittheilungen.

Eidgenossenschaft.

Aus den Bundesrathsverhandlungen.

Nach Anhörung der Herren Bundesräthe Anderwert und Droz über ihre neuerlichen Verhandlungen mit den verschiedenen theilnehmenden Behörden in Lausanne in Betreff des Bauplatzes für das Bundesgerichtsgebäude gibt der Bundesrath der Regierung von Waadt für sich und zu Händen der Gemeinde Lausanne die Erklärung ab, dass er den vorgeschlagenen Bauplatz auf dem Montbenon definitiv annehme.

Cantone.

Aargau. Wie dem „Alb. Boten“ geschrieben wird, ist Aussicht vorhanden, dass das Project einer neuen Brücke bei Kaiserstuhl von badischer Seite unterstützt werde. Bekanntlich führt von Eglisau bis hinunter nach Laufenburg keine feste Strassenbrücke über den Rhein. Man vernimmt in dortiger Gegend daher mit grosser Genugthuung, dass eine badische Commission, welche kürzlich einen Augenschein an Ort und Stelle vornahm, sich sehr günstig für das Project ausgesprochen habe.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche, Göschenen 23,30 m, Airola 27,00 m, Total 50,30 m, mithin durchschnittlich per Tag 7,20 m.

Zürich. Die Gemeindeversammlung von Turbenthal hat letzten Sonntag mit 164 gegen 66 Stimmen wiederholt jede Subvention an die Tössthalbahn abgelehnt.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.