Kapitalbeschaffung

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **14 (1866)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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

und Viehwagen, ohne Umladung, von den Schienen der Nordostbahn auf die Schienen der württembergischen Bahn und umgekehrt überzusetzen. Nach der Ansicht der beiderseitigen Verwaltungen würde eine solche Einrichtung eine wesentliche Dienstverbesserung enthalten. Zunächst würde daraus eine sehr beträchtliche Verminderung der so bedeutenden Kosten resultiren, welche beiderseits für das Umladen der Güter aufzuwenden sind. Sodann wäre davon um so gewisser auch eine sehr wohlthätige Rückwirkung auf das Wachsthum des Verkehres zu erwarten, als einerseits der mit der Umladung verbundene Zeitverlust in Zukunft wegfallen und daher eine namhafte Beschleunigung der Beförderung eintreten würde, und als anderseits jener Bodenseeroute auch solche Transporte gewonnen werden könnten, welche gegenwärtig derselben wegen der doppelten Umladung entgehen. Indem wir bemerken, daß die erwähnten Verhandlungen vorläufig zu dem Ergebniß geführt haben, die technische Seite der Frage, auf gemeinsame Kosten der beiden Unternehmungen, noch einer genauen Untersuchung zu unterstellen, um darauf gestützt erst die definitiven Beschlüsse zu fassen, können wir im Weitern beifügen, daß seither entsprechende Verhandlungen auch zwischen der Generaldirektion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten und unserer Verwaltung hinsichtlich der allfälligen Erstellung einer Trajekt-Anstalt für die Lindau-Romanshorner-Route eingeleitet worden sind.

III. Kapitalbeschaffung.

Für die Vollendung der bereits in Ausführung begriffenen, sowie für die Herstellung der erst in Aussicht stehenden, aber noch nicht in Angriff genommenen Bauten wird unsere Unternehmung noch weiterer Fonds benöthigt werden. Dauernde Beschaffung derselben ist aber nichts weniger als ein dringendes Bedürfniß und sie kann deßhalb unbedenklich bis zum Eintritte völlig entsprechender Conjuncturen ausgesetzt bleiben.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,023,344 Kilometer zurückgelegt, gegen 944,604 im Vorjahre.

Davon fallen:

	1865. Kilom.	**1866.** Kilom.
1. Auf Schnell- und Personenzüge	593,421	616,810
2. Auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung .	189,107	185,760
3. Auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- u. Extrazüge	162,076	220,774
Zusammen	944,604	1,023,344.

Die Vertheilung der letztjährigen fahrplanmäßigen Züge auf die einzelnen Bahnstrecken ist aus nachstehendem Tableau ersichtlich: