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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 3 (1855)

Artikel: Dritter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1856 statt findende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 3: Kapitalbeschaffung

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730474

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

Auslösung hat die Centralbahngesellschaft die Kosten der Unterhaltung der Linie Aarau-Wöschnau zu tragen. Der Bahnhof in Aarau mit sämmtlichen auf demselben vorkommenden Anlagen, Einrichtungen und Bauten wird von der Nordostbahngesellschaft als Eigenthümerin des Bahnhofes erstellt. Die Hälfte des Gesammt-Anlagekapitales des Bahnhofes wird, mit Ausnahme derjenigen Bauten und Einrichtungen, welche auf dem Bahnhofe zum ausschließlichen Gebrauche der einen oder andern Bahn dienen, von der Centralbahngesellschaft an die Nordostbahngesellschaft durch Abschlagszahlungen nach Maßgabe des Vorrückens der Arbeiten ersetzt, wie auch der letztern von der erstern die Hälfte der Unterhaltungskosten dieser Theile des Bahnhofes jeweilen zu vergüten sind. Die Kosten der Erstellung und Unterhaltung derjenigen Bauten und Einrichtungen auf dem Bahnhofe, welche ausschließlich für die Bedürfnisse der einen oder der andern Gesellschaft erforderlich sind, werden von der betreffenden Gesellschaft allein getragen. Dabei bleibt übrigens der Nordostbahngesellschaft das Recht vorbehalten, der Centralbahngesellschaft die von ihr auf solche Bauten verwendeten Erstellungskosten zurückzuerstatten und dagegen von ihr für die Benutzung der fraglichen Realitäten einen Miethzins von 5% dieser Kostensumme, sowie den Betrag der Ausgaben für die Unterhaltung des Miethobjektes zu beziehen. Die Ernennung des Bahnhofpersonales, die Disziplinargewalt über dasselbe und über das Fahr- und Zugspersonal sowie die Diensteinrichtung auf dem Bahnhofe stehen ausschließlich der Nordostbahngesellschaft zu. Die Centralbahngesellschaft vergütet der Nordostbahn-Gesellschaft die Hälfte der Besoldungen des Bahnhofpersonales, über deren Betrag sich die beiden Gesellschaften zu verständigen haben. — In Betreff einer den herwärtigen Interessen möglichst entsprechenden Schienenverbindung zwischen Zürich und Basel haben im Laufe des Berichtsjahres Unterhandlungen verschiedener Art, welche unsere Zeit in hohem Grade in Anspruch zu nehmen geeignet waren, Statt gefunden. Theilweise haben dieselben jedoch keinen Erfolg gehabt, theilweise sind sie noch schwebend und können darum in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte nicht einläßlicher berührt werden.

III. Kapitalbeschaffung.

Bei dem Punkte, auf welchen die Bauarbeiten unserer Unternehmung nunmehr gediehen sind, kann der Betrag des Kapitals, welches für die Ausführung der Nordostbahn erforderlich sein wird, mit einer der Wahrheit wohl ziemlich nahe kommenden Sicherheit angegeben werden und sind Sie darum berechtigt, über diesen für das finanzielle Gelingen der Nordostbahnunternehmung hochwichtigen Punkt nähere Aufschlüsse von uns zu erwarten. Nach dem gegenwärtigen Stande der Dinge sind wir im Falle, Ihnen zu eröffnen, daß, wenn unsere Hoffnung, es werde der Große Rath des Kantons Aargau, vor allem im Interesse des Schweizerischen Verkehrs im allgemeinen und des Aargauischen im besondern, unsere Gesellschaft von der Verpflichtung, die Eisenbahn von Brugg bis Aarau über Lenzburg statt über Ruppersweil zu bauen, entbinden, in Erfüllung geht, das für die Vollendung der Nordostbahn, wie die letztere seiner Zeit in Aussicht genommen worden ist, nämlich einer Eisenbahn von Romanshorn nach Aarau, sowie einer von dieser Linie in Turgi bei Brugg ablenkenden, nach Koblenz gegenüber von Waldshut führenden Eisenbahn, erforderliche Kapital sich auf ungefähr Fr. 34,600,000 belaufen wird, zu welcher Summe dann noch die weiter auf den Bahnhof in Zürich sowie auf die Errichtung einer Centralreparaturwerkstätte

in dem letztern zu verwendenden Kosten, sowie Fr. 388,966. 59, welche die Anschaffung und Ausstattung der beiden Dampfboote und der zwei Schleppschiffe der Nordostbahngesellschaft auf dem Bodensee gekostet haben, hinzuzurechnen sind. Dabei glauben wir übrigens nicht unerwähnt lassen zu sollen, daß die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft gemäß dem mit ihr betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes in Winterthur abgeschlossenen bereits erwähnten Vertrage der Nordostbahngesellschaft eine in obigem Kapitalanschlage von Fr. 34,600,000 mitenthaltene Summe von ungefähr Fr. 370,000 als die Hälfte desjenigen Betrages, welchen die Erstellung des Bahnhofes in Winterthur, soweit er von der St. Gallisch-Appenzellischen und unserer Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich benutzt wird, bisher gekostet hat und voraussichtlich noch kosten wird, zu 5% per Jahr zu verzinsen schuldig ist. Stellt sich nun auch gemäß den anmit von uns gemachten Eröffnungen das Kapital, das die Nordostbahngesellschaft zur Vollendung ihrer Unternehmung muthmaßlich bedürfen wird, allerdings höher heraus, als das bei Gründung der Nordostbahngesellschaft mit Fr. 32,000,000 in Aussicht genommene Kapital, so hoffen wir hinwieder, Sie werden dieß durch die Gründe, welche dazu Veranlassung gegeben haben und die wir nunmehr zu Ihrer Kenntniß zu bringen uns verpflichtet halten, für hinlänglich gerechtfertigt ansehen. Der gleich bei Anhandnahme der Zürich-Bodensee-Bahnunternehmung entworfene Kostenanschlag, der nach dem damaligen Stande der Vorarbeiten nicht wohl genauer angefertigt werden konnte, erwies sich namentlich in Betreff folgender Hauptpunkte als unzulänglich. Fürs erste war in diesem Kostenanschlage für die Herstellung des für einen gehörigen Betrieb der Nordostbahn unentbehrlichen Hafens in Romanshorn nichts vorgesehen und auch für den dortigen Bahnhof, für welchen das Terrain dem Bodensee abgewonnen werden mußte, eine viel zu geringe Summe in Ansatz gebracht. Sodann mußte der Brücke über die Thur bei Heschigkofen nach dem Gutachten aller derjenigen, die mit der Natur dieses Flusses seit langer Zeit vertraut sind, eine Weite von 600′ gegeben werden, während in dem Kostenanschlage nur eine solche von 400′ vorgesehen war. Bei Berechnung der Kosten des Tunnels in Wipkingen sind in dem Kostenanschlage Tunnelbauten in andern Ländern, in welchen Material und Arbeitslöhne bedeutend wohlfeiler sind als hier, zum Maaßstabe genommen worden. In dem Kostenanschlage war ferner ein steinerner 65′ hoher und 170′ langer Viadukt mit 5 Oeffnungen von 24′ Weite, dessen Herstellung im Anschlusse an die Limmatbrücke namentlich im Hinblicke auf die Beschaffenheit der dort bereits mit der Limmat vereinigten Sihl als unumgänglich nothwendig erachtet wurde, nicht vorgesehen. Im Weitern waren in dem Voranschlage die Kosten, welche noch aufzuwenden sind, um dem Bahnhofe in Zürich diejenige Ausdehnung und Einrichtung zu geben, welche der in Folge der Ausführung des Schweizerischen Eisenbahnnetzes dort zu gewärtigende Verkehr erheischt, viel zu niedrig angesetzt. Für die Limmat-, Töß- und Murgbrücke war in dem Voranschlage eine Holzkonstruktion angenommen, während diese Brücken nun dauerhafter, aber theurer in Stein oder Eisen ausgeführt worden sind. Endlich wurden in jenem ersten Kostenanschlage der Bedarf an Betriebsmaterial und der Preis desselben erheblich zu niedrig angeschlagen. Ueberhaupt ist dann aber noch hervorzuheben, daß der gleichzeitige Bau unserer und verschiedener anderer benachbarter Eisenbahnen höher gehende Anforderungen von Seiten der Bauunternehmer zur Folge hatten, als sie bei Anfertigung des ursprünglichen Voranschlages, bei welcher dieses Konkurrenzverhältniß nicht vorgesehen werden konnte, in Aussicht genommen worden sind. Konnten nun auch in Folge späterer

einläßlicher Untersuchungen Veränderungen an dem ursprünglichen für den Bau der Zürich-Bodensee-Bahn entworfenen Plane vorgenommen werden, welche namhafte Ersparnisse herbeiführten, so waren die letztern doch bei weitem nicht erheblich genug, um den durch die eben berührten Verhältnisse bedingten Ueberschreitungen des ursprünglichen Voranschlages das Gleichgewicht halten zu können. Aber auch der Kostenvoranschlag, welcher von der Nordbahngesellschaft für die Bahnen im Kanton Aargau, die sie auszuführen beabsichtigte, angefertigt worden war, stellte sich namentlich mit Beziehung auf die Brücke über die Reuß bei Windisch sowie in Betreff der zwischen Baden und Turgi auszuführenden Bauten als zu niedrig heraus. Die Brücke über die Reuß, für die in dem Voranschlage eine Holzkonstruktion angenommen war, wird nun solider, aber auch theurer ganz in Stein ausgeführt. Die Schwierigkeiten sodann, welche der Bau einer Eisenbahn von Baden bis Turgi an den Felsen des Martinsberges vorüber und über die den Angriffen der Limmat ausgesetzte, 3000' lange, seit unvordenklicher Zeit im Abrutschen begriffene Schlipfmasse des Unterwylerberges mit sich bringt, hat man sich zwar niemals verhehlt: sie sind jedoch seiner Zeit bei Entwerfung des Voranschlages für diese Linie viel zu gering angeschlagen worden. Ueberdieß darf nicht unerwähnt bleiben, daß in dem Kostenanschlage der Nordbahngesellschaft doppelspuriger Unterbau von Baden bis Turgi, dagegen einspuriger Bau für die Bahnstrecken Turgi-Aarau und Turgi-Koblenz angenommen waren, während nunmehr auch die Linie Turgi-Aarau mit doppelspurigem Unterbaue ausgeführt wird. Fassen Sie alle diese Umstände ins Auge, so dürfte Ihnen unsere Mittheilung betreffend das für Vollendung der Nordostbahnunternehmung muthmaßlich erforderliche Kapital, wenn es nun auch die ursprünglich in Aussicht genommene Summe übersteigt, als sattsam begründet erscheinen.

Gemäß unserm letzten Geschäftsberichte waren am Ende des Jahres 1854 noch 43,910 Nordostbahnaktien in Kraft. Auf allen diesen Aktien wurden die im Laufe des Jahres 1855 eingezogenen noch restierenden Einzahlungen geleistet, so daß mit dem 31. August des Berichtsjahres ein Aktienkapital von

	Frk. 21,955,000
einbezahlt war. Werden zu dieser Summe die 4,674 3prozentigen Obligationen von Frk. 175, welche von den Inhabern von 4,674 ehemaligen Nordbahnaktien statt des Beitrittes zu der fusionirten Nordostbahngesellschaft Kraft des ihnen durch den Fusionsvertrag eingeräumten Rechtes aushingenommen worden sind, mit	„ 817,950
hinzugerechnet, so bestand das unserer Gesellschaft am 31. August des Berichtsjahres zur Verfügung stehende Aktien- und Obligationenkapital in	Frk. 22,772,950.

Bei Vergleichung dieser Summe mit dem gemäß den bereits gegebenen Nachweisungen für die Vollendung der Nordostbahn voraussichtlich erforderlichen Kapitale mußte die ernstliche Sorge der Direktion auf Beschaffung weitern Kapitales gerichtet sein. Dabei hatten wir vor Allem die fernere Begebung von Aktien im Auge. Unterhandlungen, welche wir zu diesem Zwecke im Herbste des Berichtsjahres angeknüpft hatten, zogen sich so sehr in die Länge, daß wir, um dem bei energischer und rascher Fortführung des Baues in Aussicht stehenden Geldbedürfnisse zu genügen, uns nach eingeholter Ermächtigung von Seiten des Verwaltungsrathes veranlaßt fanden, am 12. November des Berichtsjahres ein zu 5 % verzinsliches, 6 Jahre lang, vom 31. Dezember 1855 an gerechnet, unaufkündbares, nachher aber jederzeit in Beträgen

von Frk. 300,000 bis auf den ganzen Betrag des Anleihens kündbares und jedenfalls bis zum 31. Dezember 1875 rückzahlbares Anleihen von Frk. 3,000,000 auszuschreiben. Die Zeichnungen auf dasselbe erreichten die Summe von Frk. 7,116,000. Unter diesen Umständen und da die für Begebung weiterer Aktien angeknüpften Unterhandlungen noch immer nicht zu einem förmlichen Abschlusse gediehen waren, beschloß der Verwaltungsrath, statt für 3, für 6 Millionen Franken Obligationen zu den eben erwähnten Bedingungen auszugeben, wobei den Subskribenten auf das Anleihen das Recht der Reduktion oder gänzlichen Zurückziehung ihrer Zeichnungen eingeräumt und für den Fall, daß trotz dessen mehr als 6 Millionen gezeichnet blieben, eine Reduktion der Zeichnungen von Nicht-Aktionärs bis auf diesen Betrag angeordnet wurde. Die letztere Reduktion mußte dann wirklich vorgenommen werden. Der zu Unterhandlungen für Beschaffung ausländischen Kapitales Beauftragte der Direktion hatte inzwischen unter Ratifikationsvorbehalt mit den Herren Gebrüder Rothschild in Paris einen Vertrag betreffend Begebung von Aktien unserer Unternehmung abgeschlossen, dem der Verwaltungsrath unter dem 12. Dezember um so eher seine Genehmigung ertheilen zu sollen glaubte, als ihm die dadurch herbeigeführte Verbindung der Nordostbahngesellschaft mit diesem mächtigen Hause den Interessen unserer Unternehmung in mehr als Einer Beziehung förderlich zu sein schien. Gemäß diesem Vertrage haben die Herren Gebrüder Rothschild 1000 Aktien zu dem Kurse von Frk. 470 übernommen und die Einzahlung für dieselben im Betrage von Frk. 470,000 bereits geleistet. Mit Beziehung auf fernere 5000 Aktien sind solche Bestimmungen in dem Vertrage enthalten, daß wir eine Uebernahme derselben durch die Herren Gebrüder Rothschild zu dem Kurse von Frk. 475 in sichere Aussicht nehmen zu dürfen glauben. In Betreff weiter zu begebender Aktien endlich hält die Direktion dafür, daß der Vertrag eine Realisirung solcher Aktien unter günstigen Bedingungen erwarten lasse. Unter allen Umständen können wir diesen Abschnitt unsers Geschäftsberichtes mit der Erklärung schließen, daß die Beschaffung des für die Vollendung unserer Unternehmung erforderlichen Kapitales keinen Schwierigkeiten mehr unterliegen wird.

IV. Bahnbetrieb.

Die Betriebsrechnung vom Jahre 1855 umfaßt die Betriebsergebnisse der Bahnstrecke Zürich-Baden während 12 Monaten und der Bahnstrecke Romanshorn-Winterthur, welche am 16. Mai des Berichtsjahres dem Personen- und am 1. Juni dem Waarenverkehre übergeben wurde, während 7½, beziehungsweise 7 Monaten.

Wie in unserm letztjährigen, so lassen wir auch in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte zunächst eine übersichtliche Zusammenstellung der Betriebsergebnisse des Berichtsjahres mit denjenigen der vorausgegangenen Jahre 1853 und 1854 folgen, wobei wir die Bemerkung vorausschicken zu sollen glauben, daß im Berichtsjahre die „unmittelbaren Einnahmen" ausnahmsweise noch für die beiden Bahnstrecken Zürich-Baden und Romanshorn-Winterthur getrennt behandelt wurden, die Ausgaben dagegen beide Bahnstrecken vereint in sich schließen.