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

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 7 (1859)

Artikel: Siebenter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 30. April 1860 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

**Kapitel:** 3: Kapitalbeschaffung

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730475

### 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: 29.10.2025** 

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

Bugen ber beiderseitigen Bahnen auch die Personenwagen und zwar minbestens auf ber Strecke zwischen Burich und Bafel burchzulaufen haben. Während in Waldshut der ganze Expeditions= und Babnhof= bienft für die Verbindungsbahn ausschließlich burch Großherzoglich Badisches Personal und auf Roften ber Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung beforgt wird, haben wir hinwieder auf bem Bahnhof Baldshut eine Agentur aufgestellt, welche zunächft die Bollbehandlung der im birekten Verkehr befor= berten Guter zu vermitteln, baneben aber auch in anderer Richtung, namentlich burch Buleitung von Waaren auf unfere Linie, Die Intereffen unferer Unternehmung wahrzunehmen hat. Außer biefem Betriebsvertrage wurden mit ber Direktion ber Groffbergoglich Babifchen Berkehrsanftalten noch brei weitere Uebereinfunfte abgeschloffen, welche bie birefte Beforberung von Bersonen und Reisegepack. fomie bon Equipagen und Bieh zwischen Stationen ber beiben Bahnen, ferner ben birekten Guter= berkehr zwischen den beiben Bahnen und endlich die wechselseitige Benutung von Wagen im burchgebenben Berkehre betreffen. Sodann fanden auch einläßliche Berhandlungen mit der Großherzoglich Babifchen Direktion des Waffer = Strafen = und Eifenbahnbaues über die auf dem Bahnhofe in Waldshut im hinblide auf den Dienst der Nordostbahn ersorderlich werdenden Hochbauten und sonstigen Einrichtun= gen Statt. - Einen fernern Sauptgegenftand ber Berhandlungen, Die wir im Laufe bes Berichtsighres mit bem Großherzogthum Baden zu pflegen hatten, bildete die Wahrung der Rechte, welche der Nordoftbahn = Gefellichaft baraus erwachsen, daß die ehemalige Rheinfallbahn = Gefellichaft, nach= bem fie vorber einen Vertrag über bie einschlägigen Verhaltniffe mit Baben abgeschloffen, im Sinblice auf die Fortsetung der Badischen Staatsbahn von Waldshut nach Schaffhausen den Unterhau der Mheinfallbahn von Schaffhausen in der Richtung gegen Neuhausen auf eine Länge von etwa 11/2 Kilometern boppelfpurig gur Ausführung bringen ließ. Es find die baberigen Ber= handlungen trop wiederholter Schritte, die wir zunächst bei dem Badischen Ministerium des Großhergoglichen Saufes und ber auswärtigen Angelegenheiten gethan, noch nicht fehr weit gebiehen. Wir werben aber nicht unterlaffen, biefem Gegenstande, ber in finanzieller Beziehung von fehr erheblichem Belange ift, alle diejenige Aufmerkfamkeit zuzuwenden, die er verdient.

# III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben unter diesem Titel nicht etwa von weitern Aftien=Emissionen oder Anleihen zu sprezchen, welche bewerkstelligt worden oder die nach der Ansicht der Direktion noch in Aussicht zu nehmen wären. Wir benutzen diese Abtheilung unsers Berichtes, die wir wie die übrigen in Uebereinstimmung mit der in den bisherigen Geschäftsberichten befolgten Eintheilung wenigstens für diesmal noch beibeshalten haben, lediglich dazu, thunlichst übersichtlichen Aufschluß über die sinanzielle Lage unserer Unternehmung zu geben.

Gemäß bem Rechnungsabschlusse und ber Bilanz vom 31. Dezember 1859 sind bis zu diesem Tage für die Nordostbahn und die mit derselben in Verbindung stehenden Dampsschiffe, abzüglich der Netto= einnahmen des Betriebes, des Ertrages des Interessento's u. s. w., Fr. 45,473,416. 62 ausgelegt

worben. Derfelbe Rechnungsabschluß weist aus, baß mit 31. Dezember 1859 an bisbonibelm Baufapitale noch vorhanden waren . . . . . . . . . . . . . . . . Frf. 4,152,533. 38 Laut einem in fehr einläßlicher Weise von uns aufgestellten Voranschlage berjenigen Summe, welche bom 1. Januar 1860 an theils zur Beftreitung ber ausstehenden Restzahlungen für beendigte Bauten und zur Vollendung bereits begonnener Bauten, theils zur Ausführung fernerer nöthiger Bauten und zu weitern Anschaffungen voraussichtlich noch erforderlich sein wird und in welcher 3. B. für den Ausbau des Bahnhofes Zürich eine Million Franken, für die An= schaffung weitern Betriebsmateriales eine halbe Million Franken und für die Legung eines zweiten Geleises zwischen Burich und Wallisellen, welche in Folge ber in Aussicht stehenden Mithenutung Dieser Bahnstrede burch die Gesellschaft ber Bereinigten Schweizerbahnen nothwendig wird, der badurch veranlagte Roften= aufwand in Unsag gebracht und inbegriffen find, waren noch zu verausgaben ,, 3,250,000. fo daß also von dem noch vorhandenen Baukapitale eine Summe von Frk. 902,533. 38 wird erspart werden können.

Dieses erfreuliche Ergebniß findet hauptsählich darin seine Erklärung, daß die im Berichtsjahre durchgeführte Liquidation verschiedener belangreicher Abrechnungs= und anderweitiger Geschäftsverhält= nisse erheblich günstiger aussiel, als vorausgesehen worden war, daß an besonders umfänglichen und kostspieligen Bauobjekten, namentlich auch in Folge zulässiger Planreduktionen, sehr erhebliche Erspar= nisse gegenüber den Boranschlägen gemacht wurden, daß die erst in Folge der Vollendung der Bahnsftrecke Turgi — Mitte Ahein (Waldshut) und somit des gesammten Bahnnehes der Nordostbahn möglich gewordene genaue Inventaristrung der vorräthigen Schwellen, Schienen und Schienenbesestigungsmittel, sowie der entbehrlichen Landparzellen einen in unerwartetem Maaße erfreulichen Abschluß auswies und daß endlich ein bedeutender Ansah, den wir in unsern frühern Voranschlag für "Unvorhergesehenes" ausgenommen, in nur geringem Grade in Anspruch genommen werden mußte.

Die Summe von Frk. 902,533. 38, welche gemäß dem gegebenen Ausweise an dem noch vorhanbenen Baukapitale erspart werden kann, soll nach unserm Dafürhalten dem Reservesonde einver= Leibt werden, wodurch derselbe dann mit 31. Dezember 1859 auf die Summe von Frk. 1,159,557. 57 gebracht wird. Dieses Versahren ist formell zulässig, wenn die von uns vorgeschlagene Veränderung der auf den Reservesond bezüglichen Bestimmungen der Statuten von der Generalversammlung beschlossen wird. Es scheint uns aber auch materiell empsehlenswerth zu sein, weil die Nordostbahn-Gesellschaft auf diesem Wege ihren Reservesond auf einen Betrag bringt, welcher nur dazu dienen kann, den Ruf der Solidität, dessen sich unser Unternehmen bereits zu erfreuen hat, noch sester zu begründen.

Da das ganze Netz der Nordostbahn im Berichtsjahre dem Betriebe übergeben wurde und das für den Ausbau desselben noch erforderliche Baukapital zur Zeit mit aller wünschbaren Sicherheit veranschlagt werden kann, da somit nunmehr die Bauperiode der Nordostbahn als im großen Ganzen abgeschlossen angesehen werden darf, so ist jetzt auch die Rechnungsstellung demgemäß

umzugeftalten. Es hat baber ber Verwaltungsrath auf Antrag ber Direktion beschloffen, es fet bom 1. Januar 1860 an über bie Verwendung der für ben Ausbau ber Nordoftbahn in Boranfclag genommenen Summe bon Frf. 3,250,000 eine Spezialrechnung, fobann aber, immerhin unter Borbehalt biefer besondern "Rechnung über die Bollendung des Baues der Mordoftbahn", ftatt der bisherigen "Saupt-", "Betriebs-" und "Dividendenrechnung" nur noch Gine, ben jeweiligen Jahresbetrieb ber Norboftbahn-Unternehmung umfaffende Rechnung zu führen, in ber Meinung, bag berfelben jeweilen ein bie gesammten Aftiven und Baffiven ber Gefellschaft enthaltenber Status beigefügt werben foll. Was ben Reservesond anbetrifft, so wurde berfelbe, falls die von uns vorgeschlagene Statutenverande= rung der Generalversammlung beliebt, in Bufunft lediglich als ein Sauptbuchgläubiger mit einem unberginslichen Guthaben in ben Buchern ericbeinen. Nichtsbestoweniger mare aber ber General= versammlung bei Anlaß der jährlichen Nechnungsablage ein befonderer Ausweis über die in dem Beftande bes Referbeconto's während bes betreffenden Rechnungsjahres eingetretenen Beranberungen borzulegen. Die auf ben 31. Dezember 1859 gestellte Bilang, welche fich an die eine Beilage gu bem gegenwärtigen Geschäftsberichte bilbende Sauptrechnung anschließt, hat eine Faffung erhalten, welche fie bagu eignet, ben Uebergang von ber bisherigen Form ber Rechnungsftellung in bie neue gu permitteln.

# IV. Betrieb.

### 1. Bahnbetrieb.

Mit dem 18. August ist, wie bereits in einem frühern Abschnitte bemerkt, auch die Linie Turgi—Waldshut, von welchem die 15,2 Kilometer lange Strecke Turgi—Mitte Rhein Eigenthum der Nordsostbahngesellschaft ist, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Es hatte sich somit von jenem Tage an das gesammte Netz der Nordostbahn in einer Totallänge von 177,8 oder rund 178 Kilometer im Betriebe befunden. — Die durchschnittliche Kilometerzahl, welche im Berichtsjahr im Betrieb war, beträgt 168,1.

## Ginnahmen und Berfehr.

Indem wir hinfichtlich der nähern Details auf die diesem Bericht beigefügten Uebersichtstabellen über die monats= und stationsweisen Einnahmen und Verkehrsergebnisse verweisen, geben wir, behufs einer Bergleichung, nachstehend eine Zusammenstellung der Hauptresultate der beiben letten Betriebsjahre.