

Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **1 (1853)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Der Präsident der Direktion und der Generalversammlung, Herr Regierungspräsident Dr. A. Escher, eröffnet die Versammlung mit der Verlesung des ersten Geschäftsberichtes der Direktion über das Jahr 1853, welcher also lautet:

Tit.!

Die Direktion der Nordostbahngesellschaft hat beschlossen, jeweilen das bürgerliche Jahr zu ihrem Rechnungsjahre zu machen. In Folge dessen hat sie einen Rechnungsabluß auf den 31. December 1853 bewerkstelligt und es umfaßt daher diese erste von ihr abgelegte Rechnung theils den Zeitraum der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft von der Gründung der letztern bis zu ihrer vertragsgemäß auf den 1. Juli 1853 vorgenommenen Verschmelzung mit der Nordbahngesellschaft, somit die ganze Dauer des Bestehens der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft; theils den Zeitraum der Nordostbahngesellschaft von ihrer auf den 1. Juli 1853 fallenden Entstehung aus der Verschmelzung der Nordbahn- und der Zürich-Bodensee-bahn-Gesellschaft bis zum 31. December 1853. Die Direktion der Nordostbahngesellschaft glaubt den ersten Geschäftsbericht, den sie Ihnen anmit vorlegt, über die gleichen Zeiträume der ehemaligen Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft und der nunmehrigen Nordostbahngesellschaft sich erstrecken lassen zu sollen. Wenn sie dabei ihre Mittheilungen mitunter auch über die ersten Monate dieses Jahres ausdehnt, so geschieht dieß nur, so weit es erforderlich ist, um die Herren Aktionärs mit dem gegenwärtigen Stande unserer Unternehmung vertraut zu machen, und dadurch einem ohne Zweifel allgemein gehegten Wunsche entgegenzukommen.

Zur Erleichterung der Uebersicht lassen wir unsern Geschäftsbericht in folgende Hauptabtheilungen zerfallen:

- I. Verhältnisse der Nordostbahngesellschaft zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde;
- II. Emission der Aktien und auf dieselben geleistete Einzahlungen;
- III. Bahnbetrieb auf der Strecke Zürich-Baden;
- IV. Bahnbau und
- V. Thätigkeit der Gesellschaftsbehörden.

I. Verhältnisse zu den Kantonen, durch welche die Bahn sich zieht, und zu dem Bunde.

a) Konzessionen. Schon bei Ihrer letzten konstituierenden Generalversammlung im September v. J. wurde Ihnen angezeigt, daß die sämtlichen Kantone, durch deren Gebiet die Nordostbahn führt, die für den Bau und Betrieb derselben erforderlichen Konzessionen ertheilt und daß diese Konzessionen alle die Genehmigung des Bundes erhalten haben. Es bleibt uns sonach nur noch übrig, Ihnen die

Mittheilung zu machen, daß seither die gemäß § 4 der Konzession von Aargau für die Linien Baden-Aarau und Baden-Koblentz der Nordostbahngesellschaft zugesicherte Priorität für eine Fortsetzung der vorläufig nach Aarau geführten Bahn in westlicher Richtung vom Verwaltungsrathe durch Beschluß vom 3. December v. J. in Anspruch genommen worden ist; daß in Folge dessen, nach wiederholten mündlichen und schriftlichen Verhandlungen zwischen Abgeordneten der Regierung von Aargau und der Direktion, die erstere, kraft einer ihr von dem Großen Rathe erteilten Vollmacht, unterm 24. Januar l. J. der Nordostbahngesellschaft die Konzession für die Bahnstrecke Aarau-Wöschnau erteilt hat und daß diese Konzession unterm 9. Februar von der Bundesversammlung genehmigt worden ist. Die in der Konzession für die Linie Aarau-Wöschnau enthaltenen Bedingungen sind im Wesentlichen die gleichen, die von Aargau der Nordostbahngesellschaft für die übrigen Linien gestellt worden sind, und es dürfte daher nur noch hervorzuheben sein, daß hinsichtlich der Inangriffnahme der Bahnbaute auf der Strecke Aarau-Wöschnau die Nordostbahngesellschaft lediglich die Verpflichtung eingegangen hat, diese kurze Bahnlinie auf den gleichen Zeitpunkt zu vollenden, auf welchen die Centralbahngesellschaft die Linie Olten-Wöschnau erstellt haben wird. Nachdem nun noch die Konzession für die Linie Aarau-Wöschnau in der eben angegebenen Weise ausgewirkt worden ist, stellt sich das erfreuliche Gesamtergebniß heraus, daß die Konzessionen für die sämtlichen, die Nordostbahnunternehmung bildenden Linien erteilt und von Bundeswegen genehmigt sind, und zwar in einer durchweg einheitlichen und für die Unternehmung günstigen Weise. — Es erübrigt uns in dieser Abtheilung nur noch hervorzuheben, daß nun, nachdem die erneuerten Konzessionen für die Bahnstrecke Zürich-Baden die Genehmigung des Bundes erhalten haben, die jährliche Entschädigung von Frk. 4,250 (Frk. 3,000 a. W.), die laut dem unterm 8. December 1849 zwischen der ehemaligen Nordbahngesellschaft und dem eidgenössischen Postdepartement abgeschlossenen Vertrage von der erstern an das letztere für die Ueberlassung der Reisenden der beiden Tageilwagenkurse zwischen Zürich und Bern und zwischen Zürich und Basel bezahlt werden mußten, wegfallen, da gemäß dem Genehmigungsbeschlusse der Bundesversammlung die Nordostbahngesellschaft für den regelmäßigen periodischen Personentransport so lange keine Konzessionsgebühr zu bezahlen hat, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4%, nach erfolgtem Abzuge der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefond einverleibten Summen, abwirft.

b) Genehmigung des Tracé's der Bahn. In dieser Beziehung können wir Ihnen berichten, daß das Tracé für die ganze Linie von Romanshorn bis Zürich, mit der einzigen Ausnahme der kleinen Strecke vom Hard bis Zürich, die Genehmigung der betreffenden Regierungen erhalten hat und daß auch für das Tracé der Strecke vom Hard bis Zürich die hoheitliche Genehmigung nachgesucht werden wird, sobald über Beibehaltung oder Verlegung des gegenwärtigen Bahnhofes in Zürich wird entschieden worden sein. Die Feststellung des Tracé's für die Fortführung der Bahn im Kanton Aargau von Baden aus bildet gegenwärtig einen wichtigen Verhandlungsgegenstand der Direktion und es dürfte eine dießfällige Vorlage an die Regierung von Aargau behufs Auswirkung der hoheitlichen Genehmigung demnächst erfolgen können.

c) Genehmigung der Bahnhöfe und Stationen. Nicht minder vorgeschritten ist unsere Unternehmung in Betreff der Feststellung der Bahnhöfe und Stationen. Für die Anlegung der sämtlichen Bahnhöfe und Stationen auf der ganzen Linie vom Bodensee bis Zürich ist die Genehmigung der Regierungen von Zürich und Thurgau ausgewirkt worden. Einzig in Betreff des Bahnhofes in Zürich hätte noch für den Fall seiner Verlegung an eine andere Stelle, als wo er sich gegenwärtig befindet, eine

Vorlage an die Regierung von Zürich zu erfolgen. Die abschließliche Bestimmung des Platzes für den Bahnhof in Winterthur war namentlich wegen der von Zürich mit Schaffhausen und St. Gallen abgeschlossenen, die Eisenbahnen betreffenden Staatsverträge, welche auch Bestimmungen in Betreff des Bahnhofes in Winterthur enthalten, mit vielen Weiterungen und Schwierigkeiten verbunden. Die Baustelle, für welche nun endlich die hoheitliche Genehmigung erlangt werden konnte, entspricht den Wünschen der Mehrheit der Bürgerschaft von Winterthur und macht eine leichte und angemessene Einmündung der Schaffhauser- und St. Galler-Bahn möglich.

d) Genehmigung der Straßen- und Wasserübergänge. Die sämtlichen Straßen- und Wasserübergänge der Nordostbahn auf dem Gebiete des Kantons Thurgau sind schon vor längerer Zeit von der Regierung dieses Kantons genehmigt worden. Die zum Theil auch mit Straßenübergängen verbundenen wichtigen Wasserüberbrückungen im Kanton Zürich, über die Töfi bei dem Dorfe Töfi, über die Rämpt bei der Mannenberger Mühle und über die Limmat zwischen Wipkingen und Hard haben die Genehmigung der Regierung von Zürich ebenfalls bereits erhalten. Die Pläne zu den übrigen Straßen- und Wasserübergängen, welche auf der im Kanton Zürich befindlichen Linie der Nordostbahn vorkommen, wie namentlich zu dem Uebergange über die Frauenfeld-Winterthurer Straße beim Ruchegg, zu dem Uebergange über die Zürich-Winterthurer Straße bei Baltenschweil, zu der Ueberbrückung der Glatt bei Wallisellen und zu dem Uebergange über die Schaffhauser Straße bei Derlikon liegen entweder bereits vor der Regierung von Zürich, um die hoheitliche Genehmigung zu erhalten, oder werden ihr in den nächsten Tagen zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

II. Emission der Aktien und auf dieselben geleistete Einzahlungen.

Die Zahl der Aktien der ehemaligen Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft, auf welche die erste Einzahlung erfolgte und für welche daher Interimsaktien emittirt wurden, beträgt	23,046 Stück.
Die Zahl der Aktien der ehemaligen Nordbahngesellschaft, für welche der Beitritt zu der Nordostbahngesellschaft Statt fand, beläuft sich auf	21,063 "
Es beträgt sonach die Gesamtzahl der für die Nordostbahnunternehmung emittirten Aktien	44,109 "

welche, die Aktie zu Frk. 500, ein Aktien-Kapital von Frk. 22,054,500 ausmachen.

Die unterm 27. Januar 1853 auf 23,046 Stück Bodenseebahnaktien geleistete I. Einzahlung betrug 20 % oder Frk. 100 für jede Aktie, somit eine Summe von Frk. 2,304,600.

Die II. Einzahlung auf die Bodenseebahnaktien, welche auf den 30. November 1853 angeordnet war und 10 % oder Frk. 50 für jede Aktie betrug, erfolgte auf 22,924 Aktien mit Frk. 1,146,200, blieb dagegen aus auf 122 Aktien. Gemäß § 7 der Gesellschaftsstatuten wurden diese 122 Interimsaktien annullirt und die auf denselben geleistete I. Einzahlung von Frk. 12,200 dem Gesellschaftsfonde einverleibt.

Die III. Einzahlung auf den Bodenseebahnaktien, welche auf den 28. Februar l. J. ausgeschrieben war und 10% oder Frk. 50 auf jede Aktie betrug, bei welcher jedoch die Zinsen der frühern Einzahlungen mit Frk. 4. 83 $\frac{1}{2}$ Rp. für jede Aktie in Abzug gebracht wurden, ist bis gegenwärtig auf 22,718 Aktien