Capitalbeschaffung

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **6 (1858)**

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

„ausschließlichen Gebrauche dienenden Gebäulichkeiten, Materialablagerungsplätze u. s. w. erkaufte Areal gegen „Ersatz des dafür bezahlten Kaufpreises, sowie die auf demselben hergestellten Gebäude und Gegenstände des „Oberbaues sammt Zubehörden, gegen Vergütung des dannzumaligen Werthes derselben zu übernehmen." Wir sind nunmehr einer rückantwortlichen Erklärung über diesen Vertragsentwurf Seitens der Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gewärtig.

III. Capitalbeschaffung.

Nachdem gegen den Schluß des Berichtsjahres verschiedene noch schwebende Baufragen von erheblicher finanzieller Tragweite hatten zur Erledigung gebracht werden können und da uns nun zum Theile in Folge dessen in Betreff der sämmtlichen noch nicht zu Ende geführten oder erst noch in Angriff zu nehmenden Bauten unserer Unternehmung verbindliche Uebernahmsverträge von Unternehmern oder doch genauer ausgearbeitete Kostenvoranschläge vorgelegt werden konnten, sahen wir uns in die Lage gesetzt, auf zuverlässigern Grundlagen, als es früher nie der Fall sein konnte, eine Zusammenstellung des für die gänzliche Vollendung der Nordostbahn erforderlichen Kapitales zu veranstalten. Die Anfertigung einer solchen Zusammenstellung erschien aber um so dringlicher, als die Konjunkturen für die Aufnahme eines Schlußanleihens sich äußerst vortheilhaft gestalteten und darum, sollte der günstige Augenblick nicht unbenutzt verstreichen, die erforderlichen Einleitungen zum Abschlusse des Anleihens, wozu die Feststellung seines Betrages vor Allem gehörte, ohne Verzug zu treffen waren. Ein von uns angefertigtes und auch dem Verwaltungsrathe vorgelegtes Tableau ergab, daß, falls weitere Hochbauten auf dem Bahnhofe Zürich auf spätere Zeit verschoben werden, was als durchaus thunlich und auch in mehrfacher Beziehung als zweckmäßig erscheint, noch ein Schlußanleihen von Fr. 2,970,029 oder in runder Summe von 3 Millionen Franken aufgenommen werden müsse. Dabei heben wir hervor, daß in dieses Tableau theils eine Summe von Frk. 500,000 für „Unvorhergesehenes", wozu noch Frk. 29,971, um welche der Betrag des Anleihens zum Zwecke der Abrundung der zu entlehnenden Summe erhöht wurde, hinzuzurechnen sind, theils eine Position von Fr. 352,000 für „Legung des zweiten Geleises zwischen Wallisellen und Zürich" für den Fall des Abschlusses des von uns der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anerbotenen Vertrages betreffend Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich aufgenommen wurde, worin zum größten Theile die Erklärung dafür zu finden ist, daß der Schlußbedarf der Nordostbahn-Unternehmung nunmehr auf 3 Millionen Franken angeschlagen wird, während der letztjährige Geschäftsbericht bloß 2 Millionen in Aussicht nahm. Der Verwaltungsrath beschloß auf unsern Vorschlag dann wirklich, ein Schlußanleihen im Betrage von 3 Millionen Frkn. pari und zu 4½ % verzinslich aufzunehmen, wobei es die Meinung haben solle, daß vermittelst desselben der gänzliche Ausbau des Nordostbahnnetzes zu bewerkstelligen und nur die Ausführung weiterer Hochbauten auf dem Bahnhofe Zürich einer spätern Zeit vorzubehalten sei, und ebenso trat der Verwaltungsrath unserm Antrage bei, das Anleihen mit Rücksicht auf den verhältnißmäßig geringen Betrag der zu entlehnenden Summe und im Hinblicke auf die günstigen Konjunkturen, die damals obwalteten, nicht zu fester Uebernahme zu begeben, sondern einfach auf dem Bureau der Nordostbahn und ferner gegen Zusicherung der üblichen Provision von ½ % für Entgegennahme der Zeichnungen bei verschiedenen Geldinstituten und Bankhäusern zu freier Unterzeichnung

öffentlich aufzulegen. Statt der verlangten 3 Millionen Franken wurden Frs. 6,529,000 gezeichnet, so daß eine Reduktion der erfolgten Subscriptionen nothwendig wurde, welche nach den schon bei den frühern Anleihen der Nordostbahn in Anwendung gebrachten Grundsätzen bewerkstelligt ward. Dieses Ergebniß durften wir als einen in der untrüglichsten Weise geleisteten und darum um so ermunterndern Beweis für das Zutrauen, welches das Publikum in die Solidität unserer Unternehmung setzt, begrüßen. Wir erwähnen noch, daß der Betrag der für die Aufnahme dieses letzten Anleihens von uns bezahlten Provisionen sich auf die geringe Summe von Frk. 13,547. 50 beläuft.

Werfen wir zum Schlusse noch einen Blick auf die gesammte Finanzlage der Nordostbahn-Unternehmung, wie sie sich nunmehr endschaftlich gestalten dürfte, so stellt sich folgendes Ergebniß heraus:

Das Actienkapital beträgt in 57,416 volleinbezahlten Actien . . .		Fr. 28,708,000. —
Das Obligationenkapital beträgt		
an 5prozentigen Obligationen	Fr. 17,100,000	
an 4½ „ „	„ 3,000,000	
an 3 „ „	„ 817,950	
		Fr. 20,917,950. —
Das für den Ausbau des Nordostbahnnetzes (abgesehen von weitern Hochbauten auf dem Bahnhofe in Zürich) erforderliche Actien- und Obligationenkapital beläuft sich also auf		Fr. 49,625,950. —
Wird von der letztern Summe der ungefähre Betrag der von andern Eisenbahnverwaltungen vertragsgemäß an die Nordostbahn-Gesellschaft zu 5 % zu verzinsenden oder derselben zu ersetzenden Quoten des von dieser Gesellschaft für Bahnhöfe und Doppeldämme, welche von jenen Verwaltungen mitbenutzt werden, in vollem Umfange ausgelegten Kapitales mit	Fr. 1,300,000	
und der Kostenbetrag der Dampfschiffe der Nordostbahn, welcher sich gemäß der auf 31. Dezember 1858 abgeschlossenen Hauptrechnung auf	„ 817,357	
beläuft, somit im Ganzen		Fr. 2,117,357. —
abgezogen,		
und wird die restirende Summe von		Fr. 47,508,593. —
auf die 178 Kilometer, aus welchen das gesammte Netz der Nordostbahn besteht, vertheilt, so stellen sich die Baukosten der letztern per Kilometer auf Fr. 266,902.		
Wollte aber, wohl nicht ganz richtiger Weise, zu den Baukosten der Eisenbahn der Kostenbetrag der Dampfschiffe mit		Fr. 817,357. —
hinzugerechnet werden, so würde die in Folge dessen sich ergebende Summe von .		Fr. 48,325,950. —
auf die 178 Kilometer des Nordostbahnnetzes vertheilt, einen Kostenbetrag per Kilometer von Fr. 271,494 herausstellen.	Uebertrag:	Fr. 48,325,950. —

Uebertag:	Fr. 48,325,950. —
Sollte überdieß noch für die weitern Hochbauten auf dem Bahnhofe in Zürich, deren Ausführung auf spätere Zeit verschoben wird, eine Summe in Ansatz gebracht werden wollen und würde als dieselbe ein vorläufig angefertigter Kostenvoranschlag, an dem sich aber nach unserm Dafürhalten sehr erhebliche Ersparnisse machen lassen werden, im Betrag von	„ 850,000. —
angenommen, so würde die in solcher Weise neuerdings vermehrte Summe von .	Fr. 49,175,950. —

auf die 178 Kilometer unserer Bahn vertheilt, die Baukosten per Kilometer auf Fr. 276,269 stellen.

Am Schlusse dieser Darstellung der Finanzlage unserer Unternehmung glauben wir noch darauf aufmerksam machen zu sollen, daß 5prozentige Obligationen der Nordostbahn-Gesellschaft im Betrage von Fr. 7,100,000 schon nach Umfluß von ein Paar Jahren gekündet werden können und daß die dannzumalige Beschaffung dieser Summe zu einem niedrigern Zinsfuße wohl in sichere Aussicht genommen werden darf. Ebenso lassen wir hier nicht unerwähnt, daß sich unsere Unternehmung, obgleich noch in der Periode des Baues begriffen, bereits im Besitze eines Reservefondes befindet, der sich mit 31. Dezember 1858 auf die freilich noch nicht sehr hohe Summe von Fr. 140,561. 94 beläuft.

Noch erübrigt uns, in dieser Abtheilung zu erwähnen, daß der von den Gebrüdern Rothschild in Paris gegen uns angehobene die Begebung einer gewissen Anzahl von Nordostbahnaktien betreffende Prozeß bis zur Stunde noch nicht ausgetragen ist.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Die gegen den Schluß des Jahres 1857 ausgebrochene große Handelskrisis, deren lähmende Wirkungen auf Handel und Verkehr weit in das Jahr 1858 herüberreichte, hat auf die letztjährigen Betriebsresultate unserer Unternehmung einen höchst nachtheiligen Einfluß ausgeübt, welcher um so empfindlicher verspürt werden mußte, als auch der Getreideverkehr, der sonst einen nicht unerheblichen Faktor für die Alimentation unserer Linien bildet, während des letzten Jahres sehr darnieder gelegen hatte. Zwar stellt sich nichtsdestoweniger die kilometrische Brutto-Einnahme etwas höher als diejenige des Vorjahres; allein dieses Ergebniß ist hauptsächlich der am 1. Mai v. J. erfolgten Eröffnung der Strecke Brugg-Aarau zu verdanken, durch welche das Netz der Nordostbahn in unmittelbare Verbindung mit den Linien der Schweizerischen Centralbahn von Aarau nach Basel, Biel, Bern und Luzern gebracht worden ist. Wesentlich in Folge jener Ausdehnung unseres Bahnbetriebes und der Herstellung direkter Bahnanschlüsse in westlicher Richtung haben sich von der Mitte des Berichtsjahres an die Betriebseinnahmen beträchtlich gehoben, und wir befreuen uns, durch nachstehende vergleichende Ziffern konstatiren zu können, daß der Verkehr auf unserer Bahn nunmehr in einem Wachsthume begriffen ist, welcher zu den erfreulichsten Erwartungen für die Zukunft berechtigt: