Kapitalbeschaffung

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **7 (1859)**

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

Zügen der beiderseitigen Bahnen auch die Personenwagen und zwar mindestens auf der Strecke zwischen Zürich und Basel durchzulaufen haben. Während in Waldshut der ganze Expeditions- und Bahnhofdienst für die Verbindungsbahn ausschließlich durch Großherzoglich Badisches Personal und auf Kosten der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung besorgt wird, haben wir hinwieder auf dem Bahnhof Waldshut eine Agentur aufgestellt, welche zunächst die Zollbehandlung der im direkten Verkehr beförderten Güter zu vermitteln, daneben aber auch in anderer Richtung, namentlich durch Zuleitung von Waaren auf unsere Linie, die Interessen unserer Unternehmung wahrzunehmen hat. Außer diesem Betriebsvertrage wurden mit der Direktion der Großherzoglich Badischen Verkehrsanstalten noch drei weitere Uebereinkünfte abgeschlossen, welche die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie von Equipagen und Vieh zwischen Stationen der beiden Bahnen, ferner den direkten Güterverkehr zwischen den beiden Bahnen und endlich die wechselseitige Benutzung von Wagen im durchgehenden Verkehre betreffen. Sodann fanden auch einläßliche Verhandlungen mit der Großherzoglich Badischen Direktion des Wasser-Straßen- und Eisenbahnbaues über die auf dem Bahnhofe in Waldshut im Hinblicke auf den Dienst der Nordostbahn erforderlich werdenden Hochbauten und sonstigen Einrichtungen Statt. — Einen fernern Hauptgegenstand der Verhandlungen, die wir im Laufe des Berichtsjahres mit dem Großherzogthum Baden zu pflegen hatten, bildete die Wahrung der Rechte, welche der Nordostbahn-Gesellschaft daraus erwachsen, daß die ehemalige Rheinfallbahn-Gesellschaft, nachdem sie vorher einen Vertrag über die einschlägigen Verhältnisse mit Baden abgeschlossen, im Hinblicke auf die Fortsetzung der Badischen Staatsbahn von Waldshut nach Schaffhausen den Unterbau der Rheinfallbahn von Schaffhausen in der Richtung gegen Neuhausen auf eine Länge von etwa 1½ Kilometern doppelspurig zur Ausführung bringen ließ. Es sind die daherigen Verhandlungen trotz wiederholter Schritte, die wir zunächst bei dem Badischen Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten gethan, noch nicht sehr weit gediehen. Wir werden aber nicht unterlassen, diesem Gegenstande, der in finanzieller Beziehung von sehr erheblichem Belange ist, alle diejenige Aufmerksamkeit zuzuwenden, die er verdient.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben unter diesem Titel nicht etwa von weitern Aktien-Emissionen oder Anleihen zu sprechen, 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 beibehalten haben, lediglich dazu, thunlichst übersichtlichen Aufschluß über die finanzielle Lage unserer Unternehmung zu geben.

Gemäß dem Rechnungsabschlusse und der Bilanz vom 31. Dezember 1859 sind bis zu diesem Tage für die Nordostbahn und die mit derselben in Verbindung stehenden Dampfschiffe, abzüglich der Nettoeinnahmen des Betriebes, des Ertrages des Interessekonto's u. s. w., Fr. 45,473,416. 62 ausgelegt

worden. Derselbe Rechnungsabschluß weist aus, daß mit 31. Dezember 1859 an disponibelm Baukapitale noch vorhanden waren . . . . . Frk. 4,152,533. 38

Laut einem in sehr einläßlicher Weise von uns aufgestellten Voranschlage derjenigen Summe, welche vom 1. Januar 1860 an theils zur Bestreitung der 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 z. B. für den Ausbau des Bahnhofes Zürich eine Million Franken, für die Anschaffung weitern Betriebsmateriales eine halbe Million Franken und für die Legung eines zweiten Geleises zwischen Zürich und Wallisellen, welche in Folge der in Aussicht stehenden Mitbenutzung dieser Bahnstrecke durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nothwendig wird, der dadurch veranlaßte Kostenaufwand in Ansatz gebracht und inbegriffen sind, wären noch zu verausgaben „ 3,250,000. —

so daß also von dem noch vorhandenen Baukapitale eine Summe von Frk. 902,533. 38 wird erspart werden können.

Dieses erfreuliche Ergebniß findet hauptsächlich darin seine Erklärung, daß die im Berichtsjahre durchgeführte Liquidation verschiedener belangreicher Abrechnungs- und anderweitiger Geschäftsverhältnisse erheblich günstiger ausfiel, als vorausgesehen worden war, daß an besonders umfänglichen und kostspieligen Bauobjekten, namentlich auch in Folge zulässiger Planreduktionen, sehr erhebliche Ersparnisse gegenüber den Voranschlägen gemacht wurden, daß die erst in Folge der Vollendung der Bahnstrecke Turgi — Mitte Rhein (Waldshut) und somit des gesammten Bahnnetzes der Nordostbahn möglich gewordene genaue Inventarisirung der vorräthigen Schwellen, Schienen und Schienenbefestigungsmittel, sowie der entbehrlichen Landparzellen einen in unerwartetem Maaße erfreulichen Abschluß auswies und daß endlich ein bedeutender Ansatz, den wir in unsern frühern Voranschlag für „Unvorhergesehenes" aufgenommen, in nur geringem Grade in Anspruch genommen werden mußte.

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

umzugestalten. Es hat daher der Verwaltungsrath auf Antrag der Direktion beschlossen, es sei vom 1. Januar 1860 an über die Verwendung der für den Ausbau der Nordostbahn in Voranschlag genommenen Summe von Frk. 3,250,000 eine Spezialrechnung, sodann aber, immerhin unter Vorbehalt dieser besondern „Rechnung über die Vollendung des Baues der Nordostbahn", statt der bisherigen „Haupt-", „Betriebs-" und „Dividendenrechnung" nur noch Eine, den jeweiligen Jahresbetrieb der Nordostbahn-Unternehmung umfassende Rechnung zu führen, in der Meinung, daß derselben jeweilen ein die gesammten Aktiven und Passiven der Gesellschaft enthaltender Status beigefügt werden soll. Was den Reservefond anbetrifft, so würde derselbe, falls die von uns vorgeschlagene Statutenveränderung der Generalversammlung beliebt, in Zukunft lediglich als ein Hauptbuchgläubiger mit einem unverzinslichen Guthaben in den Büchern erscheinen. Nichtsdestoweniger wäre aber der Generalversammlung bei Anlaß der jährlichen Rechnungsablage ein besonderer Ausweis über die in dem Bestande des Reserveconto's während des betreffenden Rechnungsjahres eingetretenen Veränderungen vorzulegen. Die auf den 31. Dezember 1859 gestellte Bilanz, welche sich an die eine Beilage zu dem gegenwärtigen Geschäftsberichte bildende Hauptrechnung anschließt, hat eine Fassung erhalten, welche sie dazu eignet, den Uebergang von der bisherigen Form der Rechnungsstellung in die neue zu vermitteln.

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 Nordostbahngesellschaft 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.

Einnahmen und Verkehr.

Indem wir hinsichtlich der nähern Details auf die diesem Bericht beigefügten Uebersichtstabellen über die monats- und stationsweisen Einnahmen und Verkehrsergebnisse verweisen, geben wir, behufs einer Vergleichung, nachstehend eine Zusammenstellung der Hauptresultate der beiden letzten Betriebsjahre.