Kapitalbeschaffung

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **8 (1860)**

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

„zu bringen uns beehren. Wir glaubten dieses thun zu sollen, um den Sinn und die Tragweite „unseres Beschlusses von vornherein in das rechte Licht zu setzen und dadurch allfälligen unrichtigen „Auffassungen bei Zeiten und gehörigen Orts zu begegnen. Unter diesen Umständen ist es wohl kaum „noch nöthig, den überdieß selbstverständlichen Vorbehalt zu machen, auf die Ihnen mitgetheilte Schluß„nahme zurückzukommen, falls die Voraussetzungen, von welchen bei derselben ausgegangen worden „ist, ganz oder zum Theile dahin fallen sollten." Unter entsprechender, theilweise wörtlich gleicher Motivirung wurde dem Gotthardtkomité die einstweilige Ablehnung seines Gesuches notifizirt. Die Regierung des Kantons Zürich und der Stadtrath von Zürich haben hinwieder ihre die Uebernahme von Aktien für die Lukmanier-Unternehmung im Betrage von 1½ Millionen Franken Seitens der erstern und von ½ Million Franken Seitens der letztern in Aussicht stellenden, im übrigen mit dem unsrigen gleich lautenden Beschlüsse unter Beifügung einer mit der unsrigen im Wesentlichen übereinstimmenden Begründung den beiden Komité's zur Kenntniß gebracht.

Es haben sich in den Bezirken Bülach und Regensberg Komité's gebildet, welche die Erbauung einer Pferdeeisenbahn zur Verbindung dieser beiden Bezirke mit der Nordostbahn in Oerlikon anstreben. Dieselben wandten sich an uns mit dem Wunsche, es möchte ihnen die Nordostbahngesellschaft zur Ausführung ihres Vorhabens hülfreiche Hand bieten. Wir glaubten auf daherige Unterhandlungen eintreten zu sollen. Da die letztern noch schwebend sind, so würden wir es für ungeeignet halten, uns zur Zeit einläßlich über dieselben zu verbreiten. Wir beschränken uns deshalb darauf, lediglich noch hervorzuheben, daß gemäß den Statuten unserer Gesellschaft Beschlüsse betreffend Ausdehnung der in dem § 1 derselben bezeichneten Bahnunternehmung, als welche die Ausführung einer Pferdeeisenbahn in den Bezirken Bülach und Regensberg oder eine Betheiligung bei einer solchen Unternehmung unstreitig anzusehen wäre, von der Generalversammlung auszugehen haben.

III. Kapitalbeschaffung.

Die Obligationen des 3% Anleihens im Gesammtbetrage von Frkn. 817,950, welche von denjenigen Aktien der ehemaligen Nordbahn herrühren, für welche bei Anlaß der Fusion derselben mit der Zürich-Bodensee-Bahn der neuen Unternehmung nicht beigetreten werden wollte, enthalten die Bestimmung, daß die Rückzahlung des Kapitales innerhalb des Zeitraumes vom vollendeten dritten bis und mit dem dreizehnten Jahre nach Eröffnung des Eisenbahnbetriebes auf der ganzen Strecke vom Bodensee bis Aarau in jährlichen ungefähr gleichen Quoten zu erfolgen habe, daß es aber der Nordostbahngesellschaft freistehe, die Rückzahlung auch vor den hier aufgestellten Terminen und in größeren Quoten, als vorstehend bestimmt, zu bewerkstelligen. Wir fanden, es sei keine Veranlassung vorhanden, ein 3% Anleihen früher heimzuzahlen, als es gemäß den bei dem Abschlusse desselben aufgestellten Bestimmungen geschehen müsse. Wir beschlossen daher, nicht das ganze Anleihen mit 1. Mai 1861 zurückzuzahlen, sondern die Heimzahlung desselben in 10 Serien und zwar so zu bewerkstelligen, daß von den 4674 Stück Obligationen von Frkn. 175, welche das Anleihen bilden, 471 Stück mit 1. Mai 1861 und je 467 Stück je mit 1. Mai der Jahre 1862 bis und mit 1870 zur Rückzahlung gelangen sollen. Die Nummern

der mit 1. Mai 1861 heimzuzahlenden Obligationen sind rechtzeitig ausgeloost und bekannt gemacht worden. Wir haben beschlossen, zum Zwecke der Rückzahlung dieses Anleihens vorerst kein neues solches aufzunehmen, sondern lediglich einen daherigen Konto auf den Büchern der Gesellschaft zu eröffnen, in der Meinung, daß anläßlich eines etwa für andere Zwecke erforderlich werdenden neuen Anleihens zugleich auch auf die Beschaffung der für die Heimzahlung des 3% Anleihens nöthigen Summe Bedacht genommen werden soll.

Das am 29. November 1855 von der Nordostbahngesellschaft aufgenommene 5% Anleihen von Frkn. 6,000,000 kann frühestens auf 31. Dezember 1862 und das am 1. Oktober 1855 von der ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft kontrahirte ebenfalls 5% Anleihen von Frkn. 1,100,000 frühestens auf 1. Oktober 1862 zurückbezahlt werden. Obgleich diese Termine noch ziemlich entfernt sind, so glaubten wir doch die günstigen Geldverhältnisse, welche im letzten Herbste obgewaltet haben, benutzen zu sollen, um eine Umwandlung der beiden 5prozentigen Anleihen in ein neues 4prozentiges zu versuchen. Es gelang uns, das angestrebte Ziel vollständig zu erreichen. Wir haben dieses erfreuliche Ergebniß nicht am wenigsten dem bereitwilligen Entgegenkommen der Schweizerischen Kreditanstalt zu verdanken, welche die Durchführung der ganzen Operation gegen die Provision von ½% des Betrages des neuen Anleihens garantirte. In Folge dessen wird die Nordostbahngesellschaft gegen die einmalige Bezahlung einer Provision von Frkn. 35,500 nach gänzlicher Abwicklung der Konversion ein jährliches Zinsenersparniß von Frkn. 71,000 machen.

Wir haben in unsern letztjährigen Geschäftsbericht die Mittheilung niedergelegt, daß 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 weiteren Anschaffungen noch eine Summe von Frkn. 3,250,000 erforderlich sein werde. Dabei hoben wir hervor, daß für den Ausbau des Bahnhofes Zürich eine Million Franken, für die Anschaffung weiteren Betriebsmateriales eine halbe Million Franken und für die Legung eines zweiten Geleises zwischen Zürich und Wallisellen, welche in Folge der Mitbenutzung dieser Bahnstrecke durch die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen nothwendig werde, der dadurch veranlaßte Kostenaufwand in Ansatz gebracht und in jener Summe inbegriffen seien. Wir brachten Ihnen endlich zur Kenntniß, daß gestützt auf diesen Voranschlag von dem noch verfügbaren Baukapitale die Summe von Frkn. 3,250,000 für die Vollendung des Baues der Nordostbahn ausgesetzt und daß beschlossen worden sei, vom 1. Januar 1860 an über die Verwendung dieser Summe eine Spezialrechnung unter dem Namen: „Rechnung über die Vollendung des Baues der Nordostbahn" zu führen. Frägt es sich nun, inwiefern der Voranschlag von Frkn. 3,250,000 sich für die bei Aufstellung desselben in Aussicht genommenen Bauten und Materialanschaffungen als zulänglich erweise, so kann hierauf, da diese Bauten noch nicht beendigt sind und voraussichtlich noch ziemlich geraume Zeit nicht beendigt sein werden, eine ganz bestimmte Antwort nicht erfolgen. Wir glauben uns jedoch auf Grundlage der sachbezüglichen Ergebnisse des Berichtsjahres unbedenklich dahin aussprechen zu können, daß eine Ueberschreitung des Voranschlages für die in demselben vorgesehenen Bauten und Materialanschaffungen sich nicht erwarten läßt. Dagegen werden in Folge des sehr erfreulichen Umstandes,

daß der Verkehr auf der Nordostbahn Dimensionen gewinnt, welche alle bisanhin diesfalls gehegten Erwartungen übersteigt, Bauten und Materialanschaffungen nothwendig, welche bei dem im Anfange des Jahres 1860 aufgestellten Voranschlage nicht in Rechnung genommen worden sind. Die außerordentliche Zunahme der Transporte auf einem Theile des Netzes der Nordostbahn läßt die Legung des zweiten Geleises auf demselben, wenn anders in den Betrieb, namentlich auch in Betreff der Einhaltung der Fahrtenpläne, die wünschbare Genauigkeit gebracht werden soll, als ein Gebot der Nothwendigkeit erscheinen. Dabei darf übrigens nicht verschwiegen werden, daß diese Genauigkeit nur dann erzielt werden kann, wenn das zweite Geleise auch auf denjenigen Linien anderer Bahnen gelegt wird, welche eine Fortsetzung der mit einem Doppelgeleise versehenen Linien der Nordostbahn bilden und bei welchen gleiche Verhältnisse wie bei den letztern obwalten. In Würdigung dieser Umstände haben wir unter Zustimmung des Verwaltungsrathes beschlossen, auf den Bahnstrecken von Winterthur bis Wallisellen und von Zürich bis Aarau das zweite Hauptgeleise abtheilungsweise und zwar in der durch die Verkehrsbedürfnisse bedingten Zeitfolge legen zu lassen, wobei es übrigens anlangend die Abtheilung Turgi — Aarau die Meinung haben soll, daß das Doppelgeleise auf dieser Linie nur dann zu legen ist, wenn es gleichzeitig auch auf der zur Zentralbahn gehörenden Strecke Olten — Aarau zur Ausführung gebracht wird. Die überraschende Entwickelung des Verkehrs auf der Nordostbahn hat aber außer der Nothwendigkeit der Legung des zweiten Geleises auf der Linie Winterthur — Aarau auch das Bedürfniß einer ferneren Vermehrung des Transportmateriales über diejenige hinaus, welche in dem mehrerwähnten Voranschlage mit einem Ansatze von Frkn. 500,000 vorgesehen ist, so wie die Unerläßlichkeit einer weiteren Ausdehnung des Güterbahnhofes in Zürich und einer Vermehrung der für den Waarenverkehr bestimmten Gebäude auf demselben herausgestellt. Alle diese Bauten und Materialanschaffungen, welche in dem letztjährigen Frkn. 3,250,000 betragenden Voranschlage der zur Vollendung der Nordostbahn noch erforderlichen Ausgaben nicht enthalten sind, sondern in Folge erst mittlerweile zu Tage getretener Bedürfnisse in Aussicht genommen werden müssen, dürften einen Kostenaufwand von ungefähr 3 Millionen Franken veranlassen. Glücklicher Weise kann man sich auch vom Standpunkte der Rentabilität unserer Unternehmung aus nur darüber freuen, daß diese weitere Ausgabe nothwendig wird. Es darf übrigens nicht unerwähnt bleiben, daß die vorhandenen Baugelder für den Bedarf noch geraume Zeit ausreichen werden, in Folge wessen die Aufnahme eines neuen Anleihens nichts weniger als dringlich erscheint und kaum noch im Laufe des gegenwärtigen Jahres erfolgen wird.

Wir haben in unserm fünften Geschäftsberichte unter diesem Abschnitte erwähnt, daß wir die Aufnahme der Aktien der Nordostbahn in das offizielle Kursblatt der Pariser Börse oder, wie man dies zu nennen pflegt, die Cotirung unserer Aktien an der Börse in Paris erwirkt haben. Wir glauben nun wieder unter dem gegenwärtigen Abschnitte mittheilen zu sollen, daß wir, da sich nur sehr wenige Aktien der Nordostbahn in Frankreich befinden und da unter diesen Umständen die Vortheile ihrer Cotirung an der Pariser Börse außer Verhältniß zu den damit verbundenen Nachtheilen, als welche Steuerleistungen und dergl. zu erwähnen sind, zu stehen scheinen, auf diese Cotirung Verzicht geleistet haben.