Kapitalbeschaffung

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **16 (1868)**

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

III. Kapitalbeschaffung.

Da das am 30. September 1857 von der Nordostbahngesellschaft aufgenommene 5 % Anleihen von 10 Millionen Franken mit 30. Juni 1868 aufkündbar wurde, so glaubten wir in Benutzung der damals günstigen Konjunkturen von dem uns zustehenden Rechte Gebrauch machen und dieses Anleihen in ein 4½ prozentiges umwandeln zu sollen. Zu diesem Ende hin wurde zunächst die erste Hälfte des genannten Anleihens auf 31. Dezember 1868 aufgekündet, den Inhabern der zur Rückzahlung ausgeloosten Obligationen das Recht der Konversion derselben in Obligationen des neuen Anleihens zum Kurse von 98½ eingeräumt und der verfügbar bleibende Betrag des neuen Anleihens zum gleichen Kurse zu öffentlicher Subskription aufgelegt. Das Ergebniß war, daß Fr. 3,135,000 zur Konversion angemeldet und Fr. 14,752,000 neu gezeichnet wurden, somit eine Ueberzeichnung von 258 % sich herausstellte. Angesichts dieses Ergebnisses konnten wir keinen Anstand nehmen, auch die zweite Hälfte des 5 prozentigen Anleihens auf denselben Termin aufzukünden. Bezüglich der Umwandlung derselben in ein 4½ prozentiges wurde dasselbe Verfahren eingeschlagen, mit dem einzigen Unterschiede, daß zwar für die Konversion der Kurs von 98½ beibehalten, dagegen für die Subskription ein solcher von 99 festgesetzt worden ist. Es wurden sodann mittelst Konversion Fr. 3,308,000 angemeldet und Fr. 12,881,000 neu gezeichnet, so daß abermals eine Reduktion der Zeichnung, dießmal im Betrage von 224 %, vorgenommen werden mußte.

Bei Aufnahme des letzten Anleihens, welches wir im Betrage von 5 Millionen Franken am 22. Juli 1867 zu öffentlicher Subskription auflegten, sprachen wir uns dahin aus, daß wir desselben zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, des Bahnhofes Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil, sodann zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behufe der Betheiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Begründung der im vorigen Abschnitte erwähnten Trajektanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich zum Zwecke der Tilgung des in ratenweiser Rückzahlung begriffenen 3 % Anleihens unserer Gesellschaft bedürfen. Die Baurechnung vom Jahre 1868 schließt nun mit einem Passivsaldo von Fr. 392,677. 37, beziehungsweise (mit Einrechnung der 4. Zuschußeinzahlung von Fr. 42,779. 20 an den Bau der Bülach-Regensbergerbahn) von Fr. 435,456. 57, während den eben aufgezählten Zwecken, zu deren Erfüllung das letzte Anleihen aufgenommen wurde, noch nicht in ihrem vollen Umfange ein Genüge gethan ist. Man könnte glauben, aus diesem Thatbestande den Schluß ziehen zu müssen, daß die Voranschläge für die Bauten, zu deren Bestreitung das letzte Anleihen aufgenommen worden ist, sehr erheblich überschritten worden seien. Diese Annahme wäre aber eine unrichtige, wenn wir auch nicht in Abrede stellen wollen, daß die fraglichen Voranschläge nicht ganz werden eingehalten werden können. Jener Thatbestand findet vielmehr wesentlich in den zwei Umständen seine Erklärung, daß vorerst für Deckung der zur Ausführung der oben erwähnten Bauten und zur Rückzahlung des 3 % Anleihens erforderlichen Geldmittel nicht bloß auf das neue Anleihen von 5 Millionen Franken, sondern auch auf die Reservefonds der Nordostbahn, der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern und der Bülach-Regensbergerbahn, sowie auf den Aktivsaldo der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern, soweit diese Posten als verfügbar erscheinen, Rechnung zu machen ist, und daß sodann namentlich für Vermehrung des Transportmateriales mittlerweile Verausgabungen erfolgen mußten, welche im Sommer 1867 bei der Aufnahme des neuen Anleihens nicht vorausgesehen wurden und auch der Natur der Sache nach nicht wohl vorausgesehen werden konnten. Zur Deckung dieser Ausgaben und neuer solcher, welche hauptsächlich zum Behufe einer noch weitern Vervollständigung des Transportmateriales nothwendig werden dürften, sowie zur Bestreitung der Kosten des Baues der Eisenbahn Romanshorn-Kreuzlingen (Schweizergrenze), falls Sie die Uebernahme desselben in der bevorstehenden Generalversammlung beschließen sollten, wird wieder auf die Aufnahme eines Anleihens Bedacht zu nehmen sein.

Wir haben schon tadelnd hervorheben hören, daß die Nordostbahn nicht gleich von Anfang an zu völligem Ausbaue gebracht worden sei und daß in Folge dessen im Laufe der Zeit fortgesetzte, theilweise sehr belangreiche Vervollständigungsarbeiten ausgeführt werden mußten. Dieses Verfahren scheint uns jedoch bei einer Bahn, deren Verkehr sich, wie dieß bei der Nordostbahn der Fall ist, innerhalb eines Jahrzehends ungefähr verdoppelt hat, vollkommen gerechtfertigt zu sein. Wir halten nämlich dafür, daß eine mit dem wachsenden Bedürfnisse Schritt haltende Erweiterung und Vervollständigung der Bahnbauten der Weg der naturgemäßen Entwicklung und darum der richtige sei, und hinwieder vermögen wir nicht einzusehen, warum unsere Unternehmung schon von Anfang an mit Bauausgaben hätte belastet werden sollen, für welche sich das Bedürfniß erst im Laufe der Jahre geltend gemacht hat.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Laufe des Berichtsjahres haben sämmtliche auf der Nordostbahn zur Ausführung gelangte Bahnzüge in Summa 1,222,297 Kilometer zurückgelegt, was gegenüber dem Jahre 1867 (mit 1,153,113 Zugs-Kilometern) eine Zunahme von 69,184 Kilometern erzeigt.

Es fallen:

	1867	1868
	Kilom.	Kilom.
1. auf Schnell- und Personenzüge	655,835	680,480
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . .	218,416	230,158
3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge	278,862	311,659
zusammen	1,153,113	1,222,297

Aus nachstehender Tabelle ist die Vertheilung der im letzten Jahre fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken ersichtlich: