# Kapitalbeschaffung

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **22 (1874)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

**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**

Getreidetarifes ab Kufstein transit; d. eines Übernahmstarifes für Getreide aus Ungarn via Marburg-Franzensfeste; e. von Tarifen für Faßdauben und anderes Nutzholz ab Kufstein und ab der Österreichischen Staatsbahn nach der Schweiz und Frankreich; f. eines Spezialtarifes für Transporte von Wolle ab Pesth nach Basel; g. eines Stückgut- und Wagenraumtarifes ab den Bodenseeuferplätzen nach Berlin und Stettin.

## III. Kapitalbeschaffung.

Im Hinblick auf die sich stetsfort mehrenden Anforderungen an den schweizerischen Geldmarkt, namentlich für Eisenbahnzwecke, und die deßhalb für die nächstfolgenden Jahre vorauszusehende erhöhte Schwierigkeit, größere Anleihen in der Schweiz unterzubringen, bemühten wir uns, im Berichtsjahr einen ansehnlichen Theil unseres Kapitalbedarfes durch ein größeres Anleihen zu decken und hiefür das Ausland in stärkerem Maße als bisher zu betheiligen. Dabei erachteten wir die Aufstellung von Bedingungen als wünschbar, welche dem Anleihen besondere Vorzüge vor den bisherigen und die Gewißheit unbedingter Sicherheit gewähren. Zu diesem Ende verständigten wir uns, wie schon im vorhergehenden Abschnitt erwähnt worden ist, mit dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn, unter solidarer Haft beider Gesellschaften ein gemeinsames Anleihen zu erheben, und setzten sodann dessen Betrag auf 50 Millionen Franken fest, die ungefähre Summe derjenigen Verpflichtungen, welche sie gemeinschaftlich je zur Hälfte zu decken übernommen haben. Über Unterbringung dieses Anleihens einigten wir uns mit einem Konsortium, bestehend aus der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, der Basler Handelsbank und dem Basler Bankverein in Basel, dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M., der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und der Discontogesellschaft in Berlin, im Wesentlichen zu folgenden Bedingungen: 1) Betrag des Anleihens 50 Millionen Franken oder 40 Millionen Mark deutscher Reichswährung, Ausstellung von Obligationen zu 1000 und 500 Fr. gleich 800 und 400 Mark, Verzinsung zu 4 1/2 Prozent in halbjährlichen Raten, Rückzahlung zum Nennwerthe nach 18 Jahren, mit Berechtigung der Bahngesellschaften, die Rückzahlung schon nach 12 Jahren ganz oder theilweise zu bewirken, Einlösung der Zinscoupons und seiner Zeit der Obligationen nicht nur in der Schweiz bei den Hauptkassen der beiden Gesellschaften, sondern in deutscher Währung auch bei den deutschen Mitgliedern des Konsortiums, 4 Mark zu Fr. 5 gerechnet. 2) Sofortige feste und provisionsfreie Übernahme von 30 Millionen Franken durch das Konsortium zum Kurse von 92 mit Einzahlungsfrist bis 1. Juli 1875 und Berechtigung desselben, bis zum gleichen Termin die Option für die übrigen 20 Millionen zum Kurse von 92 1/4 zu erklären; eventuelle Einzahlungsfrist für letztere Summe 1. April 1876. — Am 28. September 1874 waren die ersten 30 Millionen vollständig je zur Hälfte an die beiden Bahngesellschaften einbezahlt; zwei weitere Serien von je 5 Millionen sind seither durch das Konsortium optirt und größtentheils auch bereits einbezahlt worden.

Aus den mitgetheilten Bedingungen für Übernahme des Gemeinschaftsanleihens ergibt sich, daß auf dem Übernahmskurse der erstbezogenen 30 Millionen Franken gegenüber dem Nominalbetrag eine Einbuße von 8 Prozent erwachsen ist. Zu derselben kam der Verlust auf dem in Deutschland in Markwährung zur Verfügung der beiden Bahngesellschaften gestellten Theile des Anleihens. Zuzüglich der Auslagen für Druck und Stempelung der Obligationen, Porti ꝛc. berechnet sich hiernach die Gesammteinbuße auf 9.26 Prozent. Wir verständigten uns mit dem Direktorium der Zentralbahn, diese Einbuße nur theilweise den Baurechnungen zu belasten, in der Weise, daß das Anleihen zum Kurse von 95.74 verrechnet wird; die weiteren 5 Prozent der Einbuße übernehmen die beiden Gesellschaften je zur Hälfte und sorgen nach Gutfinden für deren Deckung. Wir beabsichtigen, die Amortisation des uns hienach zufallenden Betrages von Fr. 771,094 auf die Dauer des Anleihens, also auf 18 Jahre zu verlegen, was für die Betriebsrechnung eine jährliche durchschnittliche Belastung

mit Fr. 42,839 ergibt. Hiedurch glauben wir in ausreichendem Maße dem Umstande Rechnung getragen zu haben, daß durch Ausgabe des Anleihens in 5, statt 4½prozentigen Obligationen sich eine Verminderung der Kurseinbuße hätte erzielen lassen.

Im Berichtsjahre erfolgten nachbenannte Einzahlungen auf die Subventionsdarleihen zu ermäßigtem Zinsfuße, welche durch die bei einzelnen der neuen Linien zunächst betheiligten Landesgegenden zugesichert worden sind:

| | Fr. | Cts. |
|---|---|---|
| Rest der ersten Rate des Anleihens für die Aargauische Südbahn, hälftiger Antheil der Nordostbahn | 457,751. | 50 |
| Rest des Anleihens für die linksufrige Zürichseebahn | 2,500,000. | — |
| Anleihen für die rechtufrige Zürichseebahn, ohne den Antheil des Kantons Zürich | 3,600,000. | — |
| Antizipirte Einzahlungen auf das Anleihen für die Linie Glarus-Lintthal | 1,154,908. | 77 |
| Summa | 7,712,660. | 27 |

Nach dem im ersten Abschnitt erwähnten Kaufvertrage über die Zürichseedampfboote hatten wir der Dampfschiffahrtsgesellschaft als Kaufpreis auf Neujahr 1875 2300 voll liberirte Nordostbahnaktien zu liefern Um den zur Verfügung stehenden Vorrath solcher Aktien auf die erwähnte Zahl zu erhöhen, entschlossen wir uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes zu einer kleinen Aktienemission, deren Betrag wir im Hinblick auf das statutengemäß den Aktionären zustehende Vorbezugsrecht auf 2000 Stück ansetzten. Von diesem Rechte wurde zu dem publizirten Übernahmspreise von Frk. 550 für 586 Aktien Gebrauch gemacht. Der Rest wurde gemeinsam mit den noch vorräthigen Aktien II. Emission zur Deckung des Kaufspreises für obige Dampfboote verwendet. Hiedurch ist der Nominalbetrag der ausgegebenen Aktien der Schweizerischen Nordostbahn mit 1. Januar 1875 auf 39 Millionen Franken erhöht worden.

# IV. Betrieb.

## A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf den Linien der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,728,368 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre mit 1,683,136 Kilometern ergibt sich eine Mehrleistung von 45,232 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

| | 1873. Kilometer. | 1874. Kilometer. |
|---|---|---|
| 1) Schnell- und Personenzüge . . . . . | 991,152 | 1,010,844 |
| 2) Güterzüge mit Personenbeförderung . . . . . | 253,697 | 249,005 |
| 3) Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge . | 438,287 | 468,519 |
| Zusammen | 1,683,136 | 1,728,368 |

Nachstehende Tabelle gibt über die Vertheilung der im letzten Jahr fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken Aufschluß: