

Kapitalbeschaffung

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **19 (1871)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

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.

Von anderweitigen Veränderungen in den Tarifen für den Güterverkehr unserer Bahn, welchen theilweise auch Verhandlungen mit andern Bahnen vorauszu gehen hatten, erwähnen wir die folgenden:

A. Im internen Verkehre der Nordostbahn und im direkten schweizerischen Verkehre derselben: a. die Aufstellung eines direkten schweizerischen Gütertarifs für die Stationen Konstanz bis Uttweil, in Form eines provisorischen Reexpeditionstarifs ab Olten und Romanshorn; b. die Aufstellung eines Spezialtarifs für Getreide in vollen Wagenladungen ab den Grenzstationen Konstanz, Romanshorn, Korschach und Schaffhausen nach den Stationen der Nordostbahn, an Stelle des durch den neuen Gütertarif überflüssig gewordenen allgemeinen internen Getreidetarifs der Nordostbahn; c. die Ersetzung der neuen Tarife für Korschach Hafenstation (loco) und Korschach Bahnhof (transit) durch einen Tarif Korschach, nothwendig geworden zur Beseitigung von vielen Inkonvenienzen, welche die, zwar in den thatsächlichen Verhältnissen begründete, bisherige Unterscheidung zwischen zwei Stationen in Korschach zur Folge hatte; d. die Aufstellung verschiedener anderer Spezialtarife für den internen und direkten schweizerischen Verkehr, wie z. B. für den Transport von Steinen ab Korschach nach Konstanz zc., von Kohlen, Langholz zc. ab Basel nach der Ostschweiz zc., von Mehl zum Export aus der Ostschweiz über Basel, von Zucker ab Romanshorn u. a. m.

B. Im Verkehre mit ausländischen Bahnen. Umfänglichere Tarifarbeiten sind im verwichenen Geschäftsjahre nicht vollendet worden, da deren Anhandnahme in Folge der Ungewißheit über die Gestaltung der schweizerischen Tarifverhältnisse zunächst nicht angezeigt erschien und nachher die dringendere Beordnung dieser letztern die Kräfte vorwiegend in Anspruch nahm. Wir haben daher als Neuerungen auf diesem Gebiete lediglich Folgendes zu notiren: a. den direkten Tarif für den Güterverkehr zwischen italienischen Stationen einerseits und Romanshorn, Korschach, Schaffhausen und Basel anderseits via Brenner; b. den Tarif ab Basel (badische Bahn) und Waldshut nach der Ostschweiz; c. den Tarif ab Ludwigshafen, Speier und Neustadt, sowie ab Mannheim nach den Bodenseeuferorten zc.; d. den Tarif ab badischen und württembergischen Stationen nach dem Bodensee; e. den Uebernahmstarif für Getreide ab Wien nach Frankreich via Romanshorn-Berrières; f. den Kohlentarif ab Kehl und Waldshut nach der Ostschweiz; g. verschiedene Nachträge zu bereits in Kraft bestehenden Tarifen.

III. Kapitalbeschaffung.

Wir haben die günstigen Konjunkturen des Geldmarktes, welche im Laufe des Berichtsjahres walteten, benutzt, um uns einen Theil der Geldmittel zu verschaffen, deren wir in den nächsten Jahren für den Bau neuer Linien, sodann für unsere Betheiligung bei der Gotthardbahn, ferner für die Vermehrung des Fahrmaterials u. s. w. bedürfen. Wir haben nämlich unterm 3. April und 30. November 1871 zwei 4½ prozentige Anleihen von je 5 Millionen Franken, von denen das erstere vom 15. Oktober 1881, das letztere vom 31. Juli 1881 an nach vorhergegangener halbjährlicher Aufkündigung in seinem vollen Betrage oder auch in Abtheilungen zurückerstattet werden kann und bis zum 15. April 1886, beziehungsweise bis Ende Januar 1887 in seinem ganzen Umfange heimbezahlt sein muß, das erstere zum Kurse von 98½, das letztere zum Parikurs zu öffentlicher Subscription aufgelegt. Schon in der Mittagsstunde des ersten Zeichnungstages waren beide Anleihen bedeutend überzeichnet, so daß die Subscription als geschlossen erklärt und eine Reduktion der geschehenen Zeichnungen vorgenommen werden mußte. Der Gesamtbetrag der bis zu jener Stunde erfolgten Zeichnungen hatte sich bei dem Anleihen vom 3. April 1871 auf Fr. 7,621,000, bei demjenigen vom 30. November gl. J. auf Fr. 12,559,000

belaufen. Bezüglich des zweiten Anleihe, dessen Ertrag voraussichtlich erst im Laufe der nächsten paar Jahre zu Bauzwecken zu verausgaben sein wird, haben wir zu bemerken, daß wir vor dessen Auflegung mit der Schweiz. Kreditanstalt einen Vertrag abgeschlossen hatten, kraft welchem dieselbe sich verpflichtete, einerseits gegen eine mäßige Provision denjenigen Theil des Anleihe, welcher allfällig durch die Subscription nicht gedeckt werden sollte, fest zu übernehmen, anderseits die Anleihe summe — welche, gleich derjenigen des ersterwähnten Anleihe, bald nach der Subscription fast vollständig einbezahlt wurde — zu Zinsbedingungen in vorübergehende Verwendung zu nehmen, welche für unsere Unternehmung sehr vortheilhaft zu nennen sind. Mittels dieses Arrangements ist es uns möglich geworden, die günstige Konjunktur benutzen zu können, ohne dabei durch den Zinsverlust auf der erforderlich werdenden Zwischenverwendung des Geldes wieder einen irgend nennenswerthen Theil des erzielten Nutzens einbüßen zu müssen.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Laufe des Berichtsjahres auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 1,489,127 Kilometer zurückgelegt, was gegenüber dem Vorjahre (1,248,539 Kilometer) eine Zunahme von 240,588 Kilometer ergibt.

Von der Totalzahl der zurückgelegten Kilometer fallen:

	1870	1871
	Kilometer	Kilometer
1. auf Schnell- und Personenzüge	750,507	844,081
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung	268,264	288,518
3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge	229,768	356,528
zusammen	1,248,539	1,489,127

Die Vertheilung der während des Berichtsjahres ausgeführten fahrplanmäßigen Züge auf die einzelnen Bahnstrecken ist aus dem nachstehenden Tableau ersichtlich.