

Kapitalbeschaffung

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **25 (1877)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

veränderten, beziehungsweise erhöhten Grundtaxen, indem auch hier die Stundentaxen genauer ins metrische Mass übertragen wurden. Hieraus ergab sich die Nothwendigkeit der Umrechnung der Personen- und Gütertarife mit andern Bahnen, welche aber im Berichtsjahr nur zum Theil vollendet werden konnte; daneben veranlassten neue Verkehrs- und Konkurrenzverhältnisse manche Änderungen und Ergänzungen dieser Tarife. Von den neuen direkten Tarifen benennen wir nachstehend die wichtigeren:

1. Personenverkehr. a) Tarife mit der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, der westlichen Sektion der Nationalbahn und der Linie Wädenswil-Einsiedeln. b) Transittarife über die Nordostbahn zwischen der St. Galler- und der Glatthallinie der Vereinigten Schweizerbahnen, zwischen den letzteren und der Tössthalbahn, zwischen der Centralbahn und der Appenzellerbahn. c) Tarife mit der Badischen Bahn, mit Paris via Mülhausen und Delle, mit Hamburg, mit Mailand über Gotthard und Splügen. d) Erweiterung der Rundreisetouren: Winterthur-Gibswyl-Hinweil-Winterthur, Winterthur-Wald-Rüti-Wetzikon-Illnau- oder -Rüti-Wallisellen-Winterthur, Winterthur-Wald-Rüti-Uster-Zürich- oder -Rüti-Rapperswil-Richterswil-Zürich-Winterthur, Winterthur-Bauma-Wald-Rüti-Glarus-Chur-Rorschach-Romanshorn- oder -Rorschach-St. Gallen-Winterthur, Winterthur-Etzwilen-Constanz-Singen-Schaffhausen-Winterthur, Zürich-Brugg-Stein-Basel-Delsberg-Biel-Bern-Langnau-Luzern-Zug-Zürich.

2. Viehverkehr. Neuer Tarif im Verkehr mit der Vorarlbergerbahn und revidirter Tarif im Verkehr mit Waldshut.

3. Güterverkehr. a) Tarife der Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen mit der Schweizerischen Centralbahn, Jura-Bern-Luzernbahn, Emmenthalbahn und den Westschweizerischen Bahnen. b) Tarif mit einem Theil der Vereinigten Schweizerbahnen. c) Tarif mit Basel, Centralbahn und Badische Bahn. d) Transittarif zwischen Genf und der Ostschweiz. e) Steinkohlen- und Braunkohlen-Tarife ab Mannheim, Ludwigshafen und den Saarstationen, ferner ab bayerischen und böhmischen Stationen. f) Tarif für metallurgische Erzeugnisse ab Elsass-Lothringischen Stationen. g) Eistarife ab Netstall nach Mannheim, Ludwigshafen etc. h) Eilguttarif für Lebensmittel ab Italien nach Romanshorn und Basel. i) Getreidetarife nach der Schweiz aus Bayern, ab Donaustationen, aus Galizien und Rumänien. k) Getreidetransittarife nach Elsass-Lothringen über die österreichische Südbahn, ferner aus Ungarn, ab Donaustationen, aus Galizien und Rumänien. l) Weinimporttarife aus Ungarn. m) Tarif für Rinden aus Ungarn nach Romanshorn. n) Transittarife nach Südfrankreich über Romanshorn-Genf für Sammelgüter ab einigen böhmischen und bayerischen Hauptstationen, für Zuckertransporte ab Wien, für Getreide aus Ungarn, für Sprit ab Leipzig. o) Ergänzung des russisch-galizisch-schweizerisch-französischen Gütertarifs durch Einbeziehung der galizisch-rumänischen Grenzstationen Brody und Podwoleczyska, der galizisch-rumänischen Grenzstation Suczawa, der deutsch-französischen Grenzstationen Altmünsterol und Avricourt.

III. Kapitalbeschaffung.

Zu den Massnahmen über die finanzielle Rekonstruktion des Unternehmens, deren Besprechung wir dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes überlassen, gehört auch das im Berichtsjahr abgeschlossene interimistische Finanzarrangement, welches bezweckte, den Restbedarf von 1877 und den nächstliegenden Bedarf von 1878 zu sichern und hiedurch für den Abschluss der Verhandlungen über definitive Deckung des ganzen Kapitalbedarfes die nöthige Zeit zu gewinnen. Wir begnügen uns daher zu erwähnen, dass jenes Arrangement in einem den 8. September 1877 mit der Schweizerischen Kreditanstalt, der Bank in Winterthur und der Aargauischen Bank abgeschlossenen Vertrag Ausdruck fand; nach diesem Vertrage bildeten die genannten Kreditinstitute ein Finanzkonsortium für kaufweise Übernahme von nominell 14 Millionen Franken 5⁰/₀ Nordostbahnobligationen und 5 Millionen Franken 4¹/₂⁰/₀ Gemeinschaftsobligationen der Centralbahn und Nordostbahn, und zwar der ersteren um den Preis von Fr. 9,240,000, der letzteren um Fr. 3,750,000, zusammen also um Fr. 12,990,000 mit dem

Vorbehalte für die Nordostbahn, die verkauften Obligationen bis zum 30. Juni 1880 um den gleichen Preis ganz oder theilweise wieder an sich zu ziehen. Die Kaufsumme von Fr. 12,990,000 wurde vertragsgemäss einbezahlt, und zwar den 14. November 1877 Fr. 1,950,000, den 14. Dezember 1877 Fr. 3,900,000, den 14. Januar 1878 Fr. 3,240,000 und den 28. Januar 1878 Fr. 3,900,000. Hieraus wurden Fr. 5,000,000 an die zufolge Vertrages vom 1. November 1876 durch das Comptoir d'Escompte de Paris vorgeschossenen 25 Millionen Franken abbezahlt, gegen Entlassung der oben erwähnten 14 Millionen 5% Obligationen aus der Pfandverpflichtung für diesen Vorschuss, ferner das sogenannte Dreifuss-Anleihen von Fr. 4,500,000 und die übrigen Anleihen auf kurze Verfallzeit getilgt. Der nach Abzug dieser Verwendungen verbleibende Rest, neben den sonst vorhandenen Mitteln, genügt zur Deckung der Bedürfnisse bis Ende des laufenden Jahres, mit Ausnahme der diesjährigen Rate an die Subvention der Gotthardbahn und der Rückzahlung des Subventionsdarlehens der rechtsufrigen Zürichseebahn, wofür der in Verhandlung stehende definitive Finanzvertrag vorzusorgen haben wird.

Über die auf Ende 1877 vorhandenen Mittel verweisen wir auf die dem gegenwärtigen Berichte beigelegte Bilanz nebst Beilagen. Unter denselben kompariren die verfügbaren Liegenschaften, einschliesslich des hälftigen Antheils der Nordostbahn am Villenquartier in Enge, mit Fr. 2,869,877. 96 Cts. Die Veräusserung eines grossen Theiles dieser Liegenschaften ist eingeleitet, und verschiedene Verkäufe von Bedeutung haben bereits stattgefunden; immerhin wird es rathsam sein, die Verkäufe nicht zu überstürzen, und kann daher die genannte Summe nur theilweise schon in näherer Zeit flüssig werden. Um mittlerweile dieselbe wenigstens zum Theile für die Bedürfnisse des Unternehmens verfügbar zu machen, haben wir mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes bei einigen hiesigen Kreditinstituten gegen schuldbriefliche Verschreibung des grösseren Theiles jener Liegenschaften Fr. 1,258,000, welche successiv mit Verwerthung der verpfändeten Liegenschaften wieder werden zurückbezahlt werden, zu normalen Zinsbedingungen entlehnt.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien, einschliesslich der um eine Pauschalsumme gepachteten Linie Sulgen-Gossau, ausgeführt wurden, sind in nachstehender Tabelle nach den einzelnen Linien angegeben und haben im Ganzen 2,246,180 Kilometer zurückgelegt. Die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge dieser Linien betrug 378 Kilometer gegenüber 312 (ausschliesslich der Bülach-Regensbergerbahn) im Jahr 1876. Es wurde nämlich die Bülach-Regensbergerbahn auf Beginn des Berichtsjahres mit dem Nordostbahnnetz verschmolzen; ferner waren die Linien Sulgen-Gossau, Zürich-Richtersweil-Glarus und Winterthur-Koblentz resp. -Waldshut im Jahr 1877 zum ersten Mal während 12 Monaten in ihrer vollen Länge im Betriebe; endlich erhielt das Netz mit 1. Oktober eine Erweiterung durch Eröffnung der Linie Wettingen-Niederglatt. Trotz dieser Vergrösserung des Netzes verminderte sich im Berichtsjahre die Fahrleistung im Ganzen um 221,795 Kilometer, gegenüber dem Vorjahr, und per Bahnkilometer sank sie von 7,434 Zugskilometer im Jahr 1876 auf 5,942 Zugskilometer im Jahr 1877, somit um 20 %.

Von der Totalsumme der ausgeführten Zugskilometer fallen auf:	1876.	1877.
	Kilometer	Kilometer
1) Fahrplanmässige Züge:		
Schnell- und Personenzüge	1,555,233	1,375,365
Güterzüge mit Personenbeförderung	355,928	536,800
" ohne "	522,233	290,024
	<u>2,433,394</u>	<u>2,202,189</u>
2) Ergänzungs- und Extrazüge	34,581	43,991
	<u>2,467,975</u>	<u>2,246,180</u>