Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 5 (1857)

Artikel: Fünfter Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-

Gesellschaft an die den 28. April 1858 statt findende

Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Escher, A.

Kapitel: 3: Kapitalbeschaffung

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730478

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 29.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bahnen abgeschloffen haben. Da ber birekte Berkehr zwischen ber Nordoftbahn und ber Württembergischen Bahn burch die Dampfichifffahrt zwischen Romanshorn und Friedrichshafen vermittelt werden muß und ba bie Guterbeforderung auf diefer Seeftrede zu Mighelligkeiten zwischen der Burttembergischen Gentralbehörde und ber Nordoftbahngesellichaft in ihrer Eigenschaft als Inhabern von Dampfbootunternehmungen geführt hatte, welche wir im Intereffe ber Aufrechthaltung freundnachbarlicher Beziehungen zu heben munichten, so wurde bei Anlag des Abschlusses des Bertrages über birekten Berkehr zwischen der Nordostbahn und ber Burttembergischen Bahn auch eine Bereinbarung über gemeinschaftliche Beforgung bes Seetransportes zwischen Nomanshorn und Friedrichshafen getroffen. Unter diesen Umftänden und da die Nordostbahn um ihres eigenen Netes willen und gemäß bem von uns eingerichteten direkten Berkehre mit den andern hauptfächlichen Cifenbahnlinien der Schweiz für die Bürttembergische Südbahn von großer Wichtigkeit ift, durfen wir einer ebenso freundlichen als gegenseitig fruchtbringenden Gestaltung der Berkehrsbeziehungen der beiberfeitigen Bahnen entgegensehen. - Auch mit ber Generalbireftion ber Bayerifchen Berkehrsanstalten haben wir betreffend Einrichtung eines bireften Berkehres zwischen ber Nordostbahn und ben Bayer ifchen Eifenbahnen, beziehungsweise ben beiderseits ructwärts liegenden Bahnen, Unterhandlungen angeknupft, bie wir als dem Abidluffe nabe bezeichnen fonnen. - Endlich burfen wir nicht unerwähnt laffen, bag in bem oben ermahnten Bertrage, ben wir mit bem Grogherzogthum Baben betreffend Gerftellung ber Berbindungsbahn Turgi=Baldshut abgeschlossen, die beiderseitigen Berwaltungen sich verbindlich gemacht haben, alsbald nach Eröffnung der Berbindungsbahn einen biretten Berkehr herzustellen und fich hiebei gegenseitig alle thunliden Erleichterungen gu gewähren.

Bei den wiederholten Conferenzen, welche behufs Feststellung des Fahrtenplanes für Die Bobenseedampfichifffahrt, zum Zwecke der Berständigung über die von den verschiedenen Unternehmungen auszuführenden Fahrten und behufs Bereinbarung der Tarife im Berichtsjahre abgehalten wurden, waren wir jeweilen durch Abordnungen, denen wir die erforderlichen Instruktionen ertheilt hatten, vertreten.

Wir schließen diesen Abschnitt mit der Mittheilung, daß Unterhandlungen, welche wir im Berichts=
jahre mit der Centralbahngesellschaft betreffend die auf dem Bahnhofe Aarau auszuführenden Bauten
und sonst zu treffenden Einrichtungen zu pflegen hatten, zu einer Verständigung geführt haben, während
Berhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung des Bahn=
hofes Winterthur durch diese Gesellschaft noch nicht zum Abschlusse gebracht werden konnten.

III. Kapitalbeschaffung.

Sahen wir im Laufe des Berichtsjahres die für den Weiterbau unsers Cisenbahnneges verfügbaren Geldmittel immer mehr zur Neige gehen, so hatten wir unsere Ausmerksamkeit der Beschaffung der weitern zu jenem Zweide erforderlichen Fonds zuzuwenden. Allgemein wurde der Frühherbst als der geeignetste Zeitpunkt hiefur betrachtet. Man konnte nicht voraussehen, daß gerade dannzumal die Krise, welche so große Störung in alle Geldverhältnisse brachte, hereinbrechen werde:

Wir hatten uns selbstverständlich zunächst die Frage vorzulegen, wie viel Kapital es zum Baue des Nordostbahnneges in seinem ganzen Umfange bedürfen werde. War anläßlich des

am 13. Dezember 1856 gefagten Befdluffes einer Fufion mit ber Rheinfallbahn ein zu fenem 3mede erforberliches Rapital von 42 1/2 Millionen Franken in Aussicht genommen worden, fo hatten Thatsachen, bie erft mittlerweile eingetreten maren, und technische Erhebungen, bie erft feither gemacht werben konnten, und zur Gewißheit gebracht, daß ein erheblich größeres Rapital nothwendig fein werbe. Erft feit jenem Beitpunkte hatten wir, um über Rupperswyl ftatt über Lengburg bauen gu konnen, bem Kanton Aargau eine Summe von Frt. 700,000 verfpreden und bezahlen muffen. Die Expropriation auf der Gifenbahnlinie bon Holderbank bis Aarau, Die erft im Fruhlinge bes Berichtsjahres bewerkstelligt werden konnte, nahm, wie hoch auch ber Boranfchlag war, ben wir fur bieselbe in Ausficht genommen hatten, gleichwohl trop aller Anstrengungen unsers Erpropriations-Commissariates eine erheblich höhere Summe in Anspruch. War auch in der oben erwähnten Summe von 421/2 Millionen Franken ein Anfat von zwei Millionen für bie Bergrößerung bes Bahnhofes in Burich, Die gu biefem Ende bin erforderliche Erweiterung ber Ueberbruckung ber Gihl und bie Reparaturwerfftatten im Borbahnhofe enthalten, fo zeigt es fich nun, bag auf ben Bahnhof in Burid, wenn er feiner Beftimmung genugen foll, eine wefentlich großere Summe verwendet werden muß. Gang befonders aber ift bie Erbauung der Cifenbahnlinie von Turgi bis gur Schweizerischen Grenze in ber Richtung nach Balbshut mit viel mehr Koften verbunden, als fruher angenommen worden ift. Der Boranichlag ber ehemaligen Nordbahngesellschaft fur biese Linie, ber freilich nur die Bahn bis Robleng in fich begriff und bon bem Rheinübergange, beziehungsweise den mit dem lettern zusammenhängenden Bauten, gänzlich Umgang nahm, lautete auf Frf. 3,200,000, und mit dieser Summe war auch jene Linie in den auf 42 1/2 Millionen Franken lautenden Voranschlag bes fur die Nordostbahnunternehmung erforderlichen Kapitales aufgenommen worden. Die mittlerweile aufgestellten Boranfdläge, benen erft nach ber nunmehr erfolgten Bereinbarung mit Baben betreffend diese Linie die wunschbare Bestimmtheit gegeben werden konnte, lauten nun aber ungefähr auf bas Doppelte ber bisanbin budgetirten Summe. Unter diefen Umftanden - minder erheblicher, die aber auch in Rechnung zu bringen waren, bier nicht einmal zu gedenken — glaubten wir die ber Mordoftbahngefellichaft fur den Bau ihres gefammten Bahnneges voraussichtlich erwachsenden Koften auf 48 1/2 Millionen Franken ansehen zu sollen.

Die weitere Frage, welche Summe nunmehr noch zu beschaffen sei, um in den Besty der sämmtlichen für den Bau des Nordostbahnnetzes erforderlichen Geldmittel zu gelangen, war unschwer zu beantworten. Gegenüber dem erforderlichen Kapitale von . . Frk. 48,500,000.— befand sich die Nordostbahngesellschaft mit der in ihr aufgegangenen Rheinfallbahn=
gesellschaft im Besitze nachfolgenden Aktien= und Obligationenkapitals:

Wir glaubten aus verschiedenen Gründen uns vor der Hand auf die Beschaffung von 10 Millionen Franken beschränken zu sollen, konnten wir ja in bestimmte Aussicht nehmen, daß die spätere Vervollsständigung des nothwendigen Kapitales mit den ca. 2 Millionen Franken, deren wir noch bedürfen, keinerlei Schwierigkeiten unterworfen sein werde.

handelte es fich endlich noch um die Frage, wie jene Summe von 10 Millionen Franken Bu beichaffen fei, fo konnte bei bem bamaligen Rurfe unferer Aktien nicht barauf abgestellt werben, fie auf bem Wege ber Emiffion weiterer Aftien in einer fur bie Gefellichaft vortheilhaften Beife erhaltlich gu machen. Bahrend wir in fichere Aussicht nehmen burften, Die erforderlichen Fonds gegen funfprozentige Obligationen pari bei mäßiger Provisionsvergutung zu erhalten, war an die Emission von Aftien zu Diesen Bedingungen nicht zu benten. Da wir nun nicht baran zweifeln, bag unsere Aftien mindeftens eine Dividende von funf Brogent ihres Nennwerthes abwerfen werden, fo waren wir barauf angewiesen, die uns fehlende Summe burch Ausgabe weiterer Obligationen zu beschaffen. Wir erhielten Seitens ber Regierung von Burich bie hiezu erforderliche Ermächtigung. Die Bedingungen, welche wir fur bas Unleihen aufftellen gu follen glaubten, find im wesentlichen folgende: Der Bine bes Anleihens beträgt funf Prozent. Die Binezahlung erfolgt halbjährlich je auf Ende März und auf Ende September. Das Anleihen ift zehn Jahre lang, vom 30. Juni 1858 an gerechnet, unauffundbar. Nach Ablauf Diefes Zeitraumes fieht ber Nordoftbahn= gefellschaft bas Recht beliebiger Rudzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Rundung zu. Die Rud= zahlungen burfen aber jeweilen nicht weniger als eine Million Franken betragen und bis 30. Juni 1888 foll bas gange Anleihen zurudbezahlt fein. Falls die Rudzahlung in Abtheilungen erfolgt, find bie Obligationen, welche zurudbezahlt werden follen, burch bas Loos zu bezeichnen. Die Obligationen haben gleich ben früher emittirten drei = und funfprozentigen Obligationen der Nordoft = und ehemaligen Rheinfallbahn= gefellicaft felbstverftanblich ein Borrecht auf bas Eigenthum ber Gefellichaft vor ben Gefellichaftsaktien, und es durfen fpater feine Obligationen ausgegeben werben, welchen ein Borrecht gegenüber denjenigen biefes Anleihens eingeräumt murbe. Endlich murbe freigeftellt, die Obligationen voll ober ratenweise auf Termine, welche fich wom 30. September 1857 bis 31. Dezember 1858 erftreden, einzubezahlen. Bei bem großen Betrage bes Anleihens und da es in eine Beit fiel, in welcher fich bie Anfange ber Krife, bie fpater einen fo hoben Grad erreichte, bereits fühlbar machten, glaubten wir nicht lediglich Liften zur Unterzeichnung auf bas Unleiben öffentlich auflegen zu burfen, ohne irgend welche Magregeln zur Sicherung bes Erfolges zu ergreifen. Im Fernern festen wir einen großen Werth barauf, daß eine thunlichst belang= reiche Betheiligung auswärtigen Kapitales bei bem Anleihen erzielt werbe, bamit es fo wenig als möglich ftorend auf die hiesigen Kreditverhaltniffe einwirke. Diefen Zwed und ben andern der Garantie des Ge= lingens des Anleihens erreichten wir baburch, bag wir mit ber Burttembergifden Sofbank, mit bem Bankhause Dörtenbach und Komp, in Stuttgart und mit der Schweizerischen Areditanstalt in Zürich einen ersten Bertrag, gemäß welchem jeber bieser brei Mitkontrahenten zwei Millionen Franken bes Anleihens fest übernahm, und sodann mit der Schweizerischen Kreditanstalt noch einen weitern Vertrag abschlossen, gemäß welchem biefelbe fich verpflichtete, auch ben noch übrig bleibenden, vier Millionen Franken betragenden Reft des Anleihens, soweit berfelbe bei ber barauf eröffneten Subscription, bei welcher übrigens ben Aftionären der Nordoftbahn das Vorrecht eingeräumt wurde, nicht unterzeichnet werden sollte, zu übernehmen. Nur unter ber Bedingung, daß auch bieser zweite Bertrag abgeschloffen werde, hatten fich bie ausländischen Kontrabenten bes erften Bertrages zu biefem lettern berbeigelaffen. Auf biefe Beife war bas Gelingen bes Anleihens, bebor es zur öffentlichen Unterzeichnung aufgelegt murbe, und überbieß eine ftarke Betheiligung bes Auslandes bei demfelben gefichert. Die Uebernahme bes Anleihens erfolgte pari

gegen Bergutung einer Provision von zwei Prozent. Bergleichen wir diese Bedingungen mit benjenigen, welche die solidesten Schweizerischen Eisenbahngesellschaften in viel günstigern Zeitpunkten des Berichts jahres bei dem Abschlusse von Anleihen einzugehen im Falle waren, so stellen sich jene erheblich vortheils hafter als diese heraus. Die Unterzeichnung auf die zur öffentlichen Subscription aufgelegten vier Millionen Franken lieserte ein überraschendes, das Zutrauen des Publikums zu unserer Unternehmung in erfreulicher Weise bethätigendes Ergebniß. Es erfolgten Unterzeichnungen im Betrage von Frk. 9,118,000. Die durch diese Ueberzeichnung nothwendig gewordene Reduktion geschah in der Weise, daß die Subscriptionen in den kleinen Beträgen von Frk. 500 und Frk. 1000 in ihrem ganzen Umfange, die übrigen Subscriptionen aber nur dis auf 57 Prozent der gezeichneten Summen angenommen wurden. Daß die Einzahlungen auf das Anleihen auch in dem schwierigen Zeitpunkte, auf welchen dieselben gesallen, mit der größten Pünktslichkeit erfolgten, bedarf wohl kaum noch besonderer Erwähnung.

Der mit den Gebrüdern Rothschild in Paris betreffend die Begebung einer gewissen Zahl von Nordostbahnaktien obschwebende Prozes, von dem in unserm letten Geschäftsberichte die Rede war, ift noch nicht zur Erledigung gediehen. Wie die Aktenlage in demselben sich mittlerweile gestaltet hat, glauben wir auf einen für unsere Unternehmung nicht ungünstigen Ausgang des Prozesses hoffen zu dürfen.

Noch erwähnen wir in diesem Abschnitte in Ermanglung eines geeignetern, daß wir im Berichtsjahre bie ersorderlichen Schritte gethan haben, um die Aufnahme ber Aktien ber Nordostbahn in bas offizielle Aursblatt ber Barifer Borse, der einzigen Borse, auf welcher bisanhin Geschäfte in Schweizerischen Gisenbahnaktien gemacht worden sind, oder, wie man dieß zu nennen pflegt, die Cotizung unserer Aktien an der Borse in Paris zu erwirken.

Endlich glauben wir hier am paffenoften darauf aufmerksam zu machen, daß, obgleich unsere Gesellschaftsstatuten nur vorschreiben, es sollen nach eröffnetem Betriebe der "ganzen" Bahn von dem jährlichen Reinertrage wenigstens 3 und höchstens 8 Prozent in einen Reservesond gelegt werden, der Berwalstungsrath auf unsern Antrag gleichwohl beschloffen hat, von den Nettobetriebseinnahmen, welche seit der Gründung unserer Gesellschaft und somit auch während der Zeit, während welcher nur kleine Abtheilungen der Nordostbahn dem Betriebe übergeben waren, erzielt worden sind, 3 % dem Reservesonde unserer Untersnehmung einzuverleiben. In Folge bessen ist denn auch unter den Rechnungen, welche wir der Generalsversammlung mit diesem Geschäftsberichte vorlegen, zum ersten Male unter Litt. D. eine "Rechnung über den Reservesond" enthalten.

IV. Bahnbetrieb.

Die Betriebsrechnung vom Jahr 1857 umfaßt bas Ergebniß bes Bahnbetriebes auf ber burchlaufenen Bahnstrecke Romanshorn = Brugg vom ganzen Jahr 1857 und ber neu eröffneten Bahnstrecke Schaffhausen= Winterthur vom 16. April (beziehungsweise 1. Mai) bis 31. Dezember.