

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	6 (1858)
Artikel:	Sechster Geschäftsbericht der Direktion der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1859 statt findende Generalversammlung der Aktionäre
Autor:	Escher, A.
Kapitel:	3: Capitalbeschaffung
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-730485

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: 08.01.2026

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

„ausschließlichen Gebraüche dienenden Gebäulichkeiten, Materialablagerungsplätze u. s. w. erkaufte Areal gegen „Ersatz des dafür bezahlten Kaufpreises, sowie die auf demselben hergestellten Gebäude und Gegenstände des „Oberbaues sammt Zubehörden, gegen Vergütung des dannzumaligen Werthes derselben zu übernehmen.“ Wir sind nunmehr einer rückantwortlichen Erklärung über diesen Vertragstext seitens der Abordnung der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen gewärtig.

III. Capitalbeschaffung.

Nachdem gegen den Schluß des Berichtsjahres verschiedene noch schwedende Baufragen von erheblicher finanzieller Tragweite hatten zur Erledigung gebracht werden können und da uns nun zum Theile in Folge dessen in Betreff der sämmtlichen noch nicht zu Ende geführten oder erst noch in Angriff zu nehmenden Bauten unserer Unternehmung verbindliche Uebernahmsverträge von Unternehmern oder doch genauer ausgearbeitete Kostenvoranschläge vorgelegt werden konnten, sahen wir uns in die Lage gesetzt, auf zuverlässigen Grundlagen, als es früher nie der Fall sein konnte, eine Zusammenstellung des für die gänzliche Vollendung der Nordostbahn erforderlichen Kapitales zu veranstalten. Die Anfertigung einer solchen Zusammenstellung erschien aber um so dringlicher, als die Konjunkturen für die Aufnahme eines Schlußanleihehns sich äußerst vortheilhaft gestalteten und darum, sollte der günstige Augenblick nicht unbenußt verstreichen, die erforderlichen Einleitungen zum Abschluß des Anleihehns, wozu die Feststellung seines Betrages vor Allem gehörte, ohne Verzug zu treffen waren. Ein von uns angefertigtes und auch dem Verwaltungsrath vorgelegtes Tableau ergab, daß, falls weitere Hochbauten auf dem Bahnhofe Zürich auf spätere Zeit verschoben werden, was als durchaus thunlich und auch in mehrfacher Beziehung als zweckmäßig erscheint, noch ein Schlußanleihe von Fr. 2,970,029 oder in runder Summe von 3 Millionen Franken aufgenommen werden müsse. Dabei heben wir hervor, daß in dieses Tableau theils eine Summe von Fr. 500,000 für „Unvorhergesehenes“, wozu noch Fr. 29,971, um welche der Betrag des Anleihehns zum Zwecke der Abrundung der zu entlehnden Summe erhöht wurde, hinzuzurechnen sind, theils eine Position von Fr. 352,000 für „Legung des zweiten Geleises zwischen Wallisellen und Zürich“ für den Fall des Abschlusses des von uns der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen anerbotenen Vertrages betreffend Mitbenutzung der Bahnstrecke Wallisellen-Zürich aufgenommen wurde, worin zum größten Theile die Erklärung dafür zu finden ist, daß der Schlußbedarf der Nordostbahn-Unternehmung nunmehr auf 3 Millionen Franken angeschlagen wird, während der letzjährige Geschäftsbericht bloß 2 Millionen in Aussicht nahm. Der Verwaltungsrath beschloß auf unsern Vorschlag dann wirklich, ein Schlußanleihe im Betrage von 3 Millionen Frkn. pari und zu 4½ % verzinslich aufzunehmen, wobei es die Meinung haben solle, daß vermittelst desselben der gänzliche Ausbau des Nordostbahnenzuges zu bewerkstelligen und nur die Ausführung weiterer Hochbauten auf dem Bahnhofe Zürich einer späteren Zeit vorzubehalten sei, und ebenso trat der Verwaltungsrath unserm Antrage bei, das Anleihe mit Rücksicht auf den verhältnismäßig geringen Betrag der zu entlehnden Summe und im Hinblicke auf die günstigen Konjunkturen, die damals obwalteten, nicht zu fester Uebernahme zu begeben, sondern einfach auf dem Bureau der Nordostbahn und ferner gegen Zusicherung der üblichen Provision von ½ % für Entgegennahme der Bezeichnungen bei verschiedenen Geldinstituten und Bankhäusern zu freier Unterzeichnung

öffentlicht aufzulegen. Statt der verlangten 3 Millionen Franken wurden Frs. 6,529,000 gezeichnet, so daß eine Reduktion der erfolgten Subscriptionen nothwendig wurde, welche nach den schon bei den früheren Anleihen der Nordostbahn in Anwendung gebrachten Grundsätzen bewerkstelligt ward. Dieses Ergebniß durften wir als einen in der untrüglichsten Weise geleisteten und darum um so ermunternden Beweis für das Zutrauen, welches das Publikum in die Solidität unserer Unternehmung setzt, begrüßen. Wir erwähnen noch, daß der Betrag der für die Aufnahme dieses letzten Anleihens von uns bezahlten Provisionen sich auf die geringe Summe von Frk. 13,547. 50 beläuft.

Werfen wir zum Schluß noch einen Blick auf die gesammte Finanzlage der Nordostbahn-Unternehmung, wie sie sich nunmehr endgültig gestalten dürfte, so stellt sich folgendes Ergebniß heraus:

Das Aktienkapital beträgt in 57,416 volleinbezahlten Actien Fr. 28,708,000. —

Das Obligationenkapital beträgt

an 5prozentigen Obligationen Fr. 17,100,000

an 4½ " " " 3,000,000

an 3 " " " 817,950

Fr. 20,917,950. —

Das für den Ausbau des Nordostbahnnetzes (abgesehen von weiteren Hochbauten auf dem Bahnhofe in Zürich) erforderliche Actien- und Obligationenkapital beläuft sich also auf Fr. 49,625,950. —

Wird von der letztern Summe der ungefähre Betrag der von andern Eisenbahnverwaltungen vertragsgemäß an die Nordostbahn-Gesellschaft zu 5 % zu verzinsenden oder derselben zu ersezenden Quoten des von dieser Gesellschaft für Bahnhöfe und Doppeldämme, welche von jenen Verwaltungen mitbenutzt werden, in vollem Umfange ausgelegten Kapitales mit Fr. 1,300,000

und der Kostenbetrag der Dampfschiffe der Nordostbahn, welcher sich gemäß der auf 31. Dezember 1858 abgeschlossenen Hauptrechnung auf " 817,357

beläuft, somit im Ganzen Fr. 2,117,357. — abgezogen,

und wird die restirende Summe von Fr. 47,508,593. — auf die 178 Kilometer, aus welchen das gesammte Netz der Nordostbahn besteht, vertheilt, so stellen sich die Baukosten der letztern per Kilometer auf Fr. 266,902.

Wollte aber, wohl nicht ganz richtiger Weise, zu den Baukosten der Eisenbahn der Kostenbetrag der Dampfschiffe mit Fr. 817,357. —

hinzugerechnet werden, so würde die in Folge dessen sich ergebende Summe von . . . Fr. 48,325,950. — auf die 178 Kilometer des Nordostbahnnetzes vertheilt, einen Kostenbetrag per Kilometer von Fr. 271,494 herausstellen.

Uebertrag : Fr. 48,325,950. —

Uebertag: Fr. 48,325,950. —

Um Schlusse dieser Darstellung der Finanzlage unserer Unternehmung glauben wir noch darauf aufmerksam machen zu sollen, daß 5prozentige Obligationen der Nordostbahn-Gesellschaft im Betrage von Fr. 7,100,000 schon nach Umfluß von ein Paar Jahren gekündet werden können und daß die dannzumalige Beschaffung dieser Summe zu einem niedrigern Zinsfuße wohl in sichere Aussicht genommen werden darf. Ebenso lassen wir hier nicht unerwähnt, daß sich unsere Unternehmung, obgleich noch in der Periode des Baues begriffen, bereits im Besitze eines Reservefondes befindet, der sich mit 31. Dezember 1858 auf die freilich noch nicht sehr hohe Summe von Fr. 140,561. 94 beläuft.

Noch erübrigt uns, in dieser Abtheilung zu erwähnen, daß der von den Gebrüdern Rothschild in Paris gegen uns angehobene die Begebung einer gewissen Anzahl von Nordostbahnaktien betreffende Prozeß bis zur Stunde noch nicht ausgetragen ist.

IV. Betrieb.

1. Bahnbetrieb.

Die gegen den Schluß des Jahres 1857 ausgebrochene große Handelskrise, deren lähmende Wirkungen auf Handel und Verkehr weit in das Jahr 1858 herüberreichte, hat auf die letzjährigen Betriebsergebnisse unserer Unternehmung einen höchst nachtheiligen Einfluß ausgeübt, welcher um so empfindlicher verspürt werden mußte, als auch der Getreideverkehr, der sonst einen nicht unerheblichen Faktor für die Alimentation unserer Linien bildet, während des letzten Jahres sehr darnieder gelegen hatte. Zwar stellt sich nichtsdestoweniger die Kilometrische Brutto-Einnahme etwas höher als diejenige des Vorjahres; allein dieses Ergebniß ist hauptsächlich der am 1. Mai v. J. erfolgten Eröffnung der Strecke Brugg-Aarau zu verdanken, durch welche das Netz der Nordostbahn in unmittelbare Verbindung mit den Linien der Schweizerischen Centralbahnen von Aarau nach Basel, Biel, Bern und Luzern gebracht worden ist. Wesentlich in Folge jener Ausdehnung unseres Bahnbetriebes und der Herstellung direkter Bahnanschlüsse in westlicher Richtung haben sich von der Mitte des Berichtsjahres an die Betriebseinnahmen beträchtlich gehoben, und wir befreuen uns, durch nachstehende vergleichende Ziffern konstatiren zu können, daß der Verkehr auf unserer Bahn nunmehr in einem Wachsthum begriffen ist, welcher zu den erfreulichsten Erwartungen für die Zukunft berechtigt: