

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	16 (1868)
Artikel:	Sechszehter Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 30. April 1869 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre
Autor:	Escher, A.
Kapitel:	3: Kapitalbeschaffung
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-730435

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: 15.01.2026

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

III. Kapitalbeschaffung.

Da das am 30. September 1857 von der Nordostbahngesellschaft aufgenommene 5% Anleihen von 10 Millionen Franken mit 30. Juni 1868 aufkündbar wurde, so glaubten wir in Benutzung der damals günstigen Konjunkturen von dem uns zustehenden Rechte Gebrauch machen und dieses Anleihen in ein 4½ prozentiges umwandeln zu sollen. Zu diesem Ende hin wurde zunächst die erste Hälfte des genannten Anleihe auf 31. Dezember 1868 aufgekündigt, den Inhabern der zur Rückzahlung ausgelösten Obligationen das Recht der Konversion derselben in Obligationen des neuen Anleihe zum Kurse von 98½ eingeräumt und der verfügbare bleibende Betrag des neuen Anleihe zum gleichen Kurse zu öffentlicher Subskription aufgelegt. Das Ergebnis war, daß Fr. 3,135,000 zur Konversion angemeldet und Fr. 14,752,000 neu gezeichnet wurden, somit eine Überzeichnung von 258% sich herausstellte. Angesichts dieses Ergebnisses konnten wir keinen Anstand nehmen, auch die zweite Hälfte des 5 prozentigen Anleihe auf denselben Termin aufzukündigen. Bezuglich der Umwandlung derselben in ein 4½ prozentiges wurde dasselbe Verfahren eingeschlagen, mit dem einzigen Unterschiede, daß zwar für die Konversion der Kurs von 98½ beibehalten, dagegen für die Subskription ein solcher von 99 festgesetzt worden ist. Es wurden sodann mittels Konversion Fr. 3,308,000 angemeldet und Fr. 12,881,000 neu gezeichnet, so daß abermals eine Reduktion der Zeichnung, diesmal im Betrage von 224%, vorgenommen werden mußte.

Bei Aufnahme des letzten Anleihe, welches wir im Betrage von 5 Millionen Franken am 22. Juli 1867 zu öffentlicher Subskription auflegten, sprachen wir uns dahin aus, daß wir derselben zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, des Bahnhofes Schaffhausen und der Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sülgen und Amriswil, sodann zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behufe der Beteiligung der Nordostbahngesellschaft bei der Begründung der im vorigen Abschnitte erwähnten Trajetanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich zum Zwecke der Tilgung des in ratenweiser Rückzahlung begriffenen 3% Anleihe unserer Gesellschaft bedürfen. Die Baurechnung vom Jahre 1868 schließt nun mit einem Passivsaldo von Fr. 392,677. 37, beziehungsweise (mit Einrechnung der 4. Zuschuzeinzahlung von Fr. 42,779. 20 an den Bau der Bülach-Regensbergerbahn) von Fr. 435,456. 57, während den eben aufgezählten Zwecken, zu deren Erfüllung das letzte Anleihen aufgenommen wurde, noch nicht in ihrem vollen Umfange ein Genüge gethan ist. Man könnte glauben, aus diesem Thatbestande den Schlüß ziehen zu müssen, daß die Voranschläge für die Bauten, zu deren Bestreitung das letzte Anleihen aufgenommen worden ist, sehr erheblich überschritten worden seien. Diese Annahme wäre aber eine unrichtige, wenn wir auch nicht in Abrede stellen wollen, daß die fraglichen Voranschläge nicht ganz werden eingehalten werden können. Jener Thatbestand findet vielmehr wesentlich in den zwei Umständen seine Erklärung, daß vorerst für Deckung der zur Ausführung der oben erwähnten Bauten und zur Rückzahlung des 3% Anleihe erforderlichen Geldmittel nicht bloß auf das neue Anleihen von 5 Millionen Franken, sondern auch auf die Reservesonds der Nordostbahn, der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern und der Bülach-Regensbergerbahn, sowie auf den Aktivsaldo der Baurechnung der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern, soweit diese Posten als verfügbar erscheinen, Rechnung zu machen ist, und daß sodann namentlich für Vermehrung des Transportmaterials mittlerweile Herausgaben erfolgen müßten, welche im Sommer 1867 bei der Aufnahme des neuen Anleihe nicht vorausgesehen wurden und auch der Natur der Sache nach nicht wohl vorausgesehen werden konnten. Zur Deckung dieser Ausgaben und neuer solcher, welche hauptsächlich zum Behufe einer noch weitern Vervollständigung des Transportmaterials notwendig werden dürften, sowie zur Bestreitung der Kosten des Baues der Eisenbahn Romanshorn-Kreuzlingen (Schweizergrenze), falls Sie die Übernahme derselben in der bevorstehenden Generalversammlung beschließen sollten, wird wieder auf die Aufnahme eines Anleihe Bedacht zu nehmen sein.

Wir haben schon tadelnd hervorheben hören, daß die Nordostbahn nicht gleich von Anfang an zu völligem Ausbau gebracht worden sei und daß in Folge dessen im Laufe der Zeit fortgesetzte, theilweise sehr belangreiche Vervollständigungsarbeiten ausgeführt werden müßten. Dieses Verfahren scheint uns jedoch bei einer Bahn, deren Verkehr sich, wie dies bei der Nordostbahn der Fall ist, innerhalb eines Jahrzehends ungefähr verdoppelt hat, vollkommen gerechtfertigt zu sein. Wir halten nämlich dafür, daß eine mit dem wachsenden Bedürfnisse Schritt haltende Erweiterung und Vervollständigung der Bahnbauten der Weg der naturgemäßen Entwicklung und darum der richtige sei, und hinwieder vermögen wir nicht einzusehen, warum unsere Unternehmung schon von Anfang an mit Bauausgaben belastet werden sollen, für welche sich das Bedürfnis erst im Laufe der Jahre geltend gemacht hat.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Laufe des Berichtsjahres haben sämtliche auf der Nordostbahn zur Ausführung gelangte Bahnzüge in Summa 1,222,297 Kilometer zurückgelegt, was gegenüber dem Jahre 1867 (mit 1,153,113 Zugskilometern) eine Zunahme von 69,184 Kilometern erzeigt.

Es fallen:

	1867	1868
	Kilom.	Kilom.
1. auf Schnell- und Personenzüge	655,835	680,480
2. auf gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung . . .	218,416	230,158
3. auf Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzung- und Extrazüge	278,862	311,659
zusammen	1,153,113	1,222,297

Aus nachstehender Tabelle ist die Vertheilung der im letzten Jahre fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken ersichtlich: