Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der

Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 16 (1868)

Artikel: Sechszehnter 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: 30.10.2025

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

III. Kapitalbeschaffung.

Da das am 30. September 1857 von der Nordostbahngesellschaft ausgenommene 5% unleihen von 10 Millionen Franken mit 30. Juni 1868 auffündbar wurde, so glaubten wir in Benutzung der damals günstigen Konjunkturen von dem und 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 Anleihens auf 31. Dezember 1868 aufgekündet, den Inhabern der zur Nückzahlung ausgeloosten Obligationen das Recht der Konversion derselben in Obligationen des neuen Anleihens zum Kurse von 98½ eingeräumt und der versügdar bleibende Betrag des neuen Anleihens zum gleichen Kurse zu öffentslicher Substription aufgelegt. Das Ergebniß war, daß Fr. 3,135,000 zur Konversion angemeldet und Fr. 14,752,000 neu gezeichnet wurden, somit eine Ueberzeichnung von 258% ich herausstellte. Angesichts dieses Ergebnisse konnten wir keinen Anstand nehmen, auch die zweite Hälfte des 5 prozentigen Anleihens auf denselben Termin aufzukünden. Bezüglich der Unnwandlung derselben in ein 4½ prozentiges wurde dasselbe Versahren eingeschlagen, mit dem einzigen Unterschiede, daß zwar sir die Konversion der Kurs von 98½ beibehalten, dagegen für die Substription ein solcher von 99 sestgesetzt worden ist. Es wurden sodann mittelsk Konversion Fr. 3,308,000 angemeldet und Fr. 12,881,000 neu gezeichnet, so daß abermals eine Keduktion der Zeichnung, dießmal im Betrage von 224%, vorgenommen werden mußte.

Bei Aufnahme bes letten Anleihens, welches wir im Betrage von 5 Millionen Franken am 22. Juli 1867 gu öffentlicher Substription auflegten, sprachen wir uns dahin aus, daß wir desselben zur Vollendung des Bahnhofes Zürich, bes Bahnhofes Schaffhausen und ber Stationen Brugg, Dietikon, Schlieren, Wallisellen, Märstetten, Bürglen, Sulgen und Amrisweil, sodann zur Ausführung der Romanshorn-Rorschacherbahn, ferner zum Behufe der Betheiligung der Nordoftbahngesellschaft bei ber Begründung ber im vorigen Abschnitte erwähnten Trajektanstalt auf dem Bodensee, sowie endlich jum Zwecke ber Tilgung bes in ratenweiser Rudzahlung begriffenen 3 % Unleihens unferer Gesellschaft bedurfen. Die Baurechnung vom Jahre 1868 schließt nun mit einem Passivsalbo von Fr. 392,677. 37, beziehungsweise (mit Ginrechnung ber 4. Zuschußeinzahlung von Fr. 42,779. 20 an den Bau der Bülach-Regensbergerbahn) von Fr. 435,456. 57, während den eben aufgegählten Zwecken, zu deren Erfüllung das lette Anleihen aufgenommen wurde, noch nicht in ihrem vollen Umfange ein Genüge gethan ift. Man könnte glauben, aus diesem Thatbestande den Schluß ziehen zu müssen, daß die Boranschläge für die Bauten, zu deren Bestreitung das letzte Anleihen aufgenommen worden ift, sehr erheblich überschritten worden seien. Diese Annahme wäre aber eine unrichtige, wenn wir auch nicht in Abrede stellen wollen, daß bie fraglichen Boranschläge nicht gang werben eingehalten werben können. Jener Thatbestand findet vielmehr wesentlich in ben zwei Umftanben seine Erklärung, daß vorerst für Dedung ber zur Ausführung ber oben erwähnten Bauten und zur Rückzahlung des 3 % Anleihens erforderlichen Geldmittel nicht bloß auf das neue Anleihen von 5 Millionen Franken, fondern auch auf die Reservefonds der Nordostbahn, der Eisenbahn Zürich: Zug-Luzern und der Bülach: Negensberger: bahn, sowie auf den Aftivsaldo der Baurechnung der Gisenbahn Zürich:Zug-Luzern, soweit diese Posten als verfügbar erscheinen, Rechnung zu machen ist, und daß sodann namentlich für Vermehrung des Transportmateriales mittlerweile Berausgabungen erfolgen mußten, welche im Sommer 1867 bei der Aufnahme des neuen Anleihens 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 Behuse einer noch weitern Bervollständigung des Transportmateriales nothwendig werden durften, sowie zur Bestreitung ber Rosten bes Baues ber Gisenbahn Romanshorn-Areuglingen (Schweizergrenze), falls Sie die Uebernahme desselben in der bevorstehenden Generalversammlung beschließen sollten, wird wieder auf die Aufnahme eines Unleihens Bedacht zu nehmen sein.

Wir haben schon tadelnd hervorheben hören, daß die Nordostbahn nicht gleich von Anfang an zu völligem Ausbaue gebracht worden sei und daß in Folge dessen im Lause der Zeit fortgesetzte, theilweise sehr belangreiche Vervollständigungs-arbeiten ausgesührt werden mußten. Dieses Versahren scheint uns jedoch bei einer Bahn, deren Verkehr sich, wie dieß bei der Nordostbahn der Fall ist, innerhalb eines Jahrzehends ungesähr verdoppelt hat, vollsommen gerechtsertigt zu sein. Wir halten nämlich dasür, daß eine mit dem wachsenden Bedürfnisse Schritt haltende Erweiterung und Vervollständigung der Vahnbauten 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 hätte belastet werden sollen, für welche sich das Bedürfniß erst im Lause der Jahre geltend gemacht hat.

IV. Betrieb.

A. Aebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

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

Es fallen:

		1867	1868
		Rilom.	Rilom.
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, Ergänzungs: und Extrazüge	278,862	311,659
	zusammen	1,153,113	1,222,297

Aus nachstehender Tabelle ift die Vertheilung der im letten Jahre fahrplanmäßig ausgeführten Bahnzuge auf die einzelnen Bahnstrecken ersichtlich: