

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	22 (1874)
Artikel:	Zweiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1875 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre
Autor:	Peyer, J.F.
Kapitel:	3: Kapitalbeschaffung
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-730493

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: 04.02.2026

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

Getreidetarifes ab Ruffstein transit; d. eines Übernahmestarifes für Getreide aus Ungarn via Marburg-Franzensfeste; e. von Tarifes für Fäfdauben und anderes Nutzholz ab Ruffstein und ab der Österreichischen Staatsbahn nach der Schweiz und Frankreich; f. eines Spezialtarifes für Transporte von Wolle ab Pfeish nach Basel; g. eines Stückgut- und Wagenraumtarifes ab den Bodenseeuferplätzen nach Berlin und Stettin.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Hinblick auf die sich stetsfort mehrenden Anforderungen an den schweizerischen Geldmarkt, namentlich für Eisenbahnzwecke, und die deshalb für die nächstfolgenden Jahre vorauszusehende erhöhte Schwierigkeit, größere Anleihen in der Schweiz unterzubringen, bemühten wir uns, im Berichtsjahr einen ansehnlichen Theil unseres Kapitalbedarfes durch ein größeres Anleihen zu decken und hiesfür das Ausland in stärkerem Maße als bisher zu beteiligen. Dabei erachteten wir die Aufstellung von Bedingungen als wünschbar, welche dem Anleihen besondere Vorzüge vor den bisherigen und die Gewissheit unbedingter Sicherheit gewähren. Zu diesem Ende verständigten wir uns, wie schon im vorhergehenden Abschnitt erwähnt worden ist, mit dem Direktorium der Schweizerischen Zentralbahn, unter solidarer Haft beider Gesellschaften ein gemeinsames Anleihen zu erheben, und setzten sodann dessen Betrag auf 50 Millionen Franken fest, die ungefährre Summe derjenigen Verpflichtungen, welche sie gemeinschaftlich je zur Hälfte zu decken übernommen haben. Über Unterbringung dieses Anleihens einigten wir uns mit einem Konsortium, bestehend aus der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, der Basler Handelsbank und dem Basler Bankverein in Basel, dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M., der Bank für Handel und Industrie in Darmstadt und der Discontogesellschaft in Berlin, im Wesentlichen zu folgenden Bedingungen: 1) Betrag des Anleihens 50 Millionen Franken oder 40 Millionen Mark deutscher Reichswährung, Ausstellung von Obligationen zu 1000 und 500 Fr. gleich 800 und 400 Mark, Verzinsung zu 4 1/2 Prozent in halbjährlichen Raten, Rückzahlung zum Kurswerthe nach 18 Jahren, mit Berechtigung der Bahngesellschaften, die Rückzahlung schon nach 12 Jahren ganz oder theilweise zu bewirken, Einlösung der Zinscoupons und seiner Zeit der Obligationen nicht nur in der Schweiz bei den Hauptkassen der beiden Gesellschaften, sondern in deutscher Währung auch bei den deutschen Mitgliedern des Konsortiums, 4 Mark zu Fr. 5 gerechnet. 2) Sofortige feste und provisionsfreie Übernahme von 30 Millionen Franken durch das Konsortium zum Kurse von 92 mit Einzahlungsfrist bis 1. Juli 1875 und Berechtigung desselben, bis zum gleichen Termin die Option für die übrigen 20 Millionen zum Kurse von 92 1/4 zu erklären; eventuelle Einzahlungsfrist für letztere Summe 1. April 1876. — Am 28. September 1874 waren die ersten 30 Millionen vollständig je zur Hälfte an die beiden Bahngesellschaften einbezahlt; zwei weitere Serien von je 5 Millionen sind seither durch das Konsortium optirt und größtentheils auch bereits einbezahlt worden.

Aus den mitgetheilten Bedingungen für Übernahme des Gemeinschaftsanleihens ergibt sich, daß auf dem Übernahmekurse der erstbezogenen 30 Millionen Franken gegenüber dem Nominalbetrag eine Einbuße von 8 Prozent erwachsen ist. Zu derselben kam der Verlust auf dem in Deutschland in Markwährung zur Verfügung der beiden Bahngesellschaften gestellten Theile des Anleihens. Buzüglich der Auslagen für Druck und Stempelung der Obligationen, Porrii sc. berechnet sich hiernach die Gesamteinbuße auf 9.26 Prozent. Wir verständigten uns mit dem Direktorium der Zentralbahn, diese Einbuße nur theilweise den Baurechnungen zu beladen, in der Weise, daß das Anleihen zum Kurse von 95.74 verrechnet wird; die weiteren 5 Prozent der Einbuße übernehmen die beiden Gesellschaften je zur Hälfte und sorgen nach Gutfinden für deren Deckung. Wir beabsichtigen, die Amortisation des uns hienach zufallenden Betrages von Fr. 771,094 auf die Dauer des Anleihens, also auf 18 Jahre zu verlegen, was für die Betriebsrechnung eine jährliche durchschnittliche Belastung

mit Fr. 42,839 ergibt. Hierdurch glauben wir in ausreichendem Maße dem Umstände Rechnung getragen zu haben, daß durch Ausgabe des Anteihens in 5, statt 4½ Prozentigen Obligationen sich eine Verminderung der Kursseinbuße hätte erzielen lassen.

Im Berichtsjahre erfolgten nachbenannte Einzahlungen auf die Subventionsdarleihen zu ermäßigtem Zinsfuß, welche durch die bei einzelnen der neuen Linien zunächst beteiligten Landesgegenden zugewahrt werden sind:

	Fr. Ct.
Rest der ersten Rate des Anteihens für die Margauische Südbahn, hälftiger Anteil der Nordostbahn	457,751. 50
Rest des Anteihens für die linksufrige Zürichseebahn	2,500,000. —
Anteihen für die rechtsufrige Zürichseebahn, ohne den Anteil des Kantons Zürich	3,600,000. —
Antizipierte Einzahlungen auf das Anteihen für die Linie Glarus-Linththal	1,154,908. 77
Summa	7,712,660. 27

Nach dem im ersten Abschnitt erwähnten Kaufverträge über die Zürichseedampfsboote hatten wir der Dampfschiffahrtsgesellschaft als Kaufpreis auf Neujahr 1875 2300 voll überigte Nordostbahnaktien zu liefern. Um den zur Verfügung stehenden Vorrath solcher Aktien auf die erwähnte Zahl zu erhöhen, entschlossen wir uns mit Zustimmung des Verwaltungsrathes zu einer kleinen Aktienemission, deren Betrag wir im Hinblick auf das statutengemäß den Aktionären zustehende Vorbezugungsrecht auf 2000 Stück ansetzen. Von diesem Rechte wurde zu dem publizirten Übernahmepreise von Fr. 550 für 586 Aktien Gebrauch gemacht. Der Rest wurde gemeinsam mit den noch vorrätigen Aktien II. Emission zur Deckung des Kaufpreises für obige Dampfsboote verwendet. Hierdurch ist der Nominalbetrag der ausgegebenen Aktien der Schweizerischen Nordostbahn mit 1. Januar 1875 auf 39 Millionen Franken erhöht worden.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgesührten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf den Linien der Nordostbahn ausgesührten Bahnzüge haben im Ganzen 1,728,368 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahr mit 1,683,136 Kilometern ergibt sich eine Mehrleistung von 45,232 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1873.	1874.
	Kilometer.	Kilometer.
1) Schnell- und Personenzüge	991,152	1,010,844
2) Güterzüge mit Personenbeförderung	253,697	249,005
3) Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzung- und Extrazüge .	438,287	468,519
Zusammen	1,683,136	1,728,368

Nachstehende Tabelle gibt über die Vertheilung der im letzten Jahr fahrplanmäßig ausgesührten Bahnzüge auf die einzelnen Bahnstrecken Aufschluß: