Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 23 (1875)

Artikel: Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 29. Juni 1876 stattfindende Generalversammlung der Aktionäre

Autor: Peyer, J.F.

Kapitel: 3: Kapitalbeschaffung

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730447

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: 19.08.2025

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

erzielt werden konnte, ein Plan über eine provisorische Erweiterung dieses Bahnhofes vereinbart, welcher durch Beschluß des Bundesrathes vom 29. März 1875 genehmigt und, unter Kautionsleistung für Betheiligung an der Kapitalbeschaffung Seitens der neu einmündenden Bahnen, der Nordostbahn zur Ausführung überbunden wurde. Hierauf wurden unterm 30. April 1875 mit der Tößthalbahngesellschaft und unterm 30. Juni gl. J. mit der Nationalbahngesellschaft Verträge über die Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch die genannten Bahnen für die Dauer des Provisoriums beziehungsweise von der Inbetriebsetzung ihrer Linien bis zur Herstellung der definitiven Bahnhofanlage vereinbart, welche Verträge am 15. Dezember 1875 die Genehmigung des Verwaltungsrathes erhalten haben.

III. Kapitalbeschaffung.

Im Berichtsjahre flossen der Unternehmung zur Deckung ihrer Bauausgaben folgende Kapitalien zu:

	Fr.
Resteinzahlungen auf 18,584 Aktien II. Emission, abzüglich der zu späterer Verwendung in Reserve gestellten zweiten Hälfte des Agioerlöses im Betrage von Fr. 929,200	4,646,000
Einzahlung von 2000 Aktien III. Emission, abzüglich des auch hier in Reserve gestellten Agioerlöses von Fr. 100,000	1,000,000
Hälftiger Antheil an zwei vom Konsortium optirten Serien von je 5 Millionen Franken des Gemeinschaftsanleihens der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn . . .	5,000,000
Einzahlungen des Kantons Zürich auf das Subventionsdarleihen der rechtsufrigen Zürichseebahn . .	140,000
Antizipirte Einzahlungen des Kantons Glarus auf das Subventionsdarleihen für die Linie Glarus-Linthal	2,045,091
	12,831,091
Hiezu der Aktivsaldo per 31. Dezember 1874	6,250,235
Total	19,081,326

Diese Summe war nicht ausreichend, um dem außerordentlich hohen Kapitalbedarf des Berichtsjahres für Bauzwecke zu genügen, und außerdem mußte unser Bestreben dahin gehen, auch für die Bedürfnisse der nächstfolgenden Jahre in möglichst vollständiger Weise schon jetzt vorzusorgen. Wir ermangelten nicht, zu diesem Zwecke im Laufe des Berichtsjahres nachdrucksam die geeignet scheinenden Schritte zu thun, nachdem auf Grund des damals vorliegenden Materials der vom Jahr 1876 an erlaufende Kapitalbedarf folgender Maßen beziffert worden war:

I. Im Bau stehende Linien.

	Fr.
Winterthur-Koblenz, Rest	6,200,000
Niederglatt-Wettingen (einschließlich der beiden Limmatüberbrückungen), Rest	3,600,000
Rechtsufrige Zürichseebahn, Rest	7,900,000
Muri-Rothkreuz, hälftiger Antheil der Nordostbahn, Rest	1,200,000
Wohlen-Bremgarten, Antheil der Nordostbahn, Rest	365,000
Effretikon-Wetzikon-Hinweil, Antheil der Nordostbahn, Rest	1,200,000
Wädensweil-Einsiedeln, Betriebsmaterial	300,000
	20,765,000

II. Projektirte Linien.

	Fr.
Glarus-Lintthal (vollständig durch das Subventionsdarlehen gedeckt)	—
Bülach-Schaffhausen	5,600,000
Dielsdorf-Niederweningen	1,050,000
Thalweil-Zug	5,000,000
Rothkreuz-Immensee, hälftiger Antheil der Nordostbahn	800,000
Brugg-Hendschikon, " " " "	900,000
Koblenz-Stein, " " " "	3,200,000
Etzweilen-Schaffhausen, " " "	3,615,000
	20,165,000

	Fr.
Totalbedarf für neue Linien somit	40,930,000
Rest der Gotthardbahn-Subvention	2,700,000
Bauten am alten Netz	7,370,000
	51,000,000
Hiezu kommt die Auslösung der gekündeten Obligationen der Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg in runder Summe mit	4,000,000
Gesammtbedarf hienach	55,000,000

Dieser Bedarf verlegt sich nach Maßgabe der konzessionsgemäßen Fristen und der von der Nordostbahngesellschaft über einen Theil obiger Leistungen abgeschlossenen Verträge auf die einzelnen Jahre in folgender Weise:

	1876.	**1877.**	**1878.**	**1879.**	**1880.**	**1881.**	**Total.**
Winterthur-Koblenz	6,200,000	—	—	—	—	—	6,200,000
Niederglatt-Wettingen	2,700,000	900,000	—	—	—	—	3,600,000
Rechtsufrige Zürichseebahn	1,000,000	2,000,000	2,000,000	2,900,000	—	—	7,900,000
Muri-Rothkreuz	400,000	400,000	400,000	—	—	—	1,200,000
Wohlen-Bremgarten	365,000	—	—	—	—	—	365,000
Effretikon-Wetzikon-Hinweil	1,200,000	—	—	—	—	—	1,200,000
Wädensweil-Einsiedeln	300,000	—	—	—	—	—	300,000
Bülach-Schaffhausen	—	—	2,000,000	3,600,000	—	—	5,600,000
Dielsdorf-Niederweningen	—	—	500,000	550,000	—	—	1,050,000
Thalweil-Zug	—	—	—	1,000,000	2,000,000	2,000,000	5,000,000
Rest der Südbahn	—	—	—	—	850,000	850,000	1,700,000
Koblenz-Stein	500,000	1,800,000	900,000	—	—	—	3,200,000
Etzweilen-Schaffhausen	—	—	500,000	1,500,000	1,615,000	—	3,615,000
Gotthardbahn-Subvention	600,000	600,000	600,000	600,000	300,000	—	2,700,000
Bauten am alten Netz	1,175,000	1,200,000	2,000,000	1,000,000	1,000,000	995,000	7,370,000
Auskauf der Oblig. der Filialbahnen	4,000,000	—	—	—	—	—	4,000,000
	18,440,000	6,900,000	8,900,000	11,150,000	5,765,000	3,845,000	55,000,000

Selbstverständlich können vorstehende Ziffern nur auf approximative Richtigkeit Anspruch machen. Was zunächst die Höhe des Baubedarfes betrifft, so machen wir namentlich aufmerksam, daß die Ausgaben für Ausbau des Stammnetzes in hohem Maße durch die, unmöglich vorauszubestimmende Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes und des Eisenbahnverkehres bestimmt werden und auch von Entschließungen der Bundesbehörden wesentlich beeinflußt werden können; daß ferner für die erst im Stadium der Projektirung sich befindenden Linien die nöthigen Anhaltspunkte für völlig zuverlässige Voranschläge noch mangeln, und daß die Kurseinbußen, welche auf den noch zu emittirenden Anleihen voraussichtlich erwachsen werden, einstweilen außer Betracht geblieben sind. Immerhin glauben wir auf Grund der Erfahrungen, welche wir rücksichtlich der Voranschläge unseres technischen Bureau mit den bisher erstellten Linien bei zum Theil sehr ungünstigen Verhältnissen zu machen im Falle waren, der Hoffnung Ausdruck verleihen zu dürfen, daß die mitgetheilten Bedarfsziffern im Großen und Ganzen sich als ausreichend erweisen werden, zumal wenn die bedeutende Verminderung der Preise für Schienen, Transportmaterial ꝛc., welche sich in den zwei letzten Jahren vollzogen hat, in den nächsten Jahren noch anhält. Auch rücksichtlich der Vertheilung des Baubedarfes auf die einzelnen Jahre werden voraussichtlich erhebliche Änderungen, jedoch in einem der Deckung des Kapitalbedarfes günstigen Sinne eintreten. Schon die Abschlüsse der Baurechnungen von 1875 treffen mit dem Tableau des Kapitalbedarfes, wofür die Vorarbeiten aus der Mitte des Berichtsjahres datiren, insofern nicht überall zusammen, als der mit Ende 1875 bereits verausgabte Theil des Gesammtbedarfes für die im Bau stehenden Linien in Folge rascheren Fortschreitens der Bauten sich höher stellt, als damals vorausgesetzt wurde; dadurch ergiebt sich für die betreffenden Linien vom Neujahr 1876 an, dem Ausgangstermin des Bedarfstableau, ein verminderter Bedarf und bleibt somit eine Kapitalreserve, welche jedenfalls für die nachträglich noch nöthig werdenden Bauten an der Bötzbergbahn und der linksufrigen Zürichseebahn einen ausreichenden Gegenwerth bilden sollte. Außerdem werden, abgesehen von allfälliger sonstiger Verhinderung der Bauvollendung einzelner Linien innert der dem Tableau zu Grunde gelegten Konzessionstermine, namentlich in der Ausführung der Gotthardbahn voraussichtlich Änderungen eintreten, welche der Nordostbahn vertragsgemäß bei einigen Linien die Befugniß eröffnen, deren Ausführung in ausreichendem Maße hinauszuschieben, um den in den Jahren 1876 bis 1881 wirklich zu deckenden Baubedarf ganz erheblich unter 55 Millionen zu reduziren.

Als Deckung dieses Betrages, soweit er in der näheren Zeit zu verausgaben sein wird, und des noch ungedeckten Theiles des Jahresbedarfes von 1875 glaubten wir folgende Einnahmen in beinahe gewisse Aussicht nehmen zu dürfen:

	Fr.
Hälftiger Antheil an dem noch nicht optirten Reste des Gemeinschaftsanleihens	5,000,000
Emission des Restes der bei der Statutenrevision von 1872 vorgesehenen, nominell im Ganzen Fr. 22,292,000 betragenden neuen Aktien, deren successive Ausgabe in das Ermessen des Verwaltungsrathes gestellt ist, und wovon bisher Fr. 11,292,000 begeben worden sind, also	11,000,000
	16,000,000
Daneben hofften wir auf die Mitwirkung des gleichen Konsortiums, mit welchem das Gemeinschaftsanleihen der Central- und Nordostbahn vereinbart worden war, zur Unterbringung eines neuen Anleihens von etwa	20,000,000
Total	36,000,000

Ziemlich zeitig im Berichtsjahre geschahen für diese Geldbeschaffung nach allen drei Richtungen Schritte, allein nicht mit dem gewünschten Erfolg. Das erwähnte Konsortium, statt auf Grund der ihm gemachten Eröffnungen zu einer neuen Anleihensoperation die Hand zu bieten, sah sich gegentheils durch die mittlerweile an Deutschland herangetretene Geschäfts- und Finanzkrise veranlaßt, eine Erstreckung der Optionsfrist für den Rest des Gemeinschaftsanleihens zu beanspruchen und schließlich die Option abzulehnen. Auch die Aktienemission schien uns besser verschoben

zu werden, da der Aktienkurs sich schon in der ersten Hälfte des Jahres dem Parikurse Schritt um Schritt näherte und in der zweiten Hälfte des Jahres unter denselben herabging; wir gaben der Annahme Raum, daß, wenn die gehoffte Eröffnung der Bötzbergbahn und der linksufrigen Zürichseebahn auf die große Reisesaison gelinge, an Hand der Betriebsergebnisse das Vertrauen in die Zukunft des Unternehmens aufleben und damit auch der Aktienkurs sich wieder ausreichend bessern werde, um die Aktienemission, namentlich wenn die Unterstützung von Finanzinstituten dafür gewonnen werden könne, mit mehr Vertrauen in den Erfolg vorzunehmen. Leider zog sich aber die Eröffnung beider Bahnen in den Spätsommer hinaus und übte schließlich, als die linksufrige Zürichseebahn kaum dem Betrieb übergeben worden war, der Unfall in Horgen einen so außerordentlich ungünstigen Einfluß, daß augenblicklich, da mittlerweile die Finanzlage Deutschlands immer schlimmer geworden war und ihre starken Schatten auch nach der Schweiz herüberzuwerfen begann, von jeder Aktienemission Umgang genommen werden mußte, wenn man sich nicht der ernstlichen Gefahr eines für die Folge verhängnißvollen Mißerfolges aussetzen wollte.

Um dessen ungeachtet die Mittel zu beschaffen, fernerhin allen baulichen Verpflichtungen zu genügen, und zugleich um die erforderliche Zeit zur Anknüpfung neuer Beziehungen für definitive Deckung des vorliegenden Kapitalbedarfes zu gewinnen, entschlossen wir uns zur Erhebung vorübergehender Anleihen, theils mittels direkten Appells an das Publikum, theils durch Vermittlung von Bankhäusern. In beiden Richtungen bewies der Erfolg, daß das Unternehmen der Nordostbahn noch eines festbegründeten Kredites genieße, indem die uns anerbotenen Kapitalien über den Bedarf hinausgingen und deshalb zum Theil zurückgewiesen wurden. Gleichzeitig nahmen wir von der Wahrnehmung, daß Frankreich, im Gegensatz zu Deutschland, sich einer sehr befriedigenden und sich fortwährend noch verbessernden Lage des Geldmarktes erfreue, zu persönlichen Schritten in Paris Anlaß, um Fühlung mit dortigen größeren Finanzinstituten zu bekommen und dieselben zur Mitwirkung bei der finanziellen Konsolidation unsers Unternehmens zu bestimmen. Noch vor Jahresschluß waren zu diesem Ende Unterhandlungen mit denselben in vollem Gange, und wir geben der Erwartung Raum, daß im laufenden Jahre die im Berichtsjahr stattgefundenen, vorübergehend an der Ungunst der Zeitverhältnisse gescheiterten Bemühungen zur definitiven Sicherung des größten Theils des noch restirenden Kapitalbedarfs zu einem befriedigenden Ziele gelangen werden.

Wir haben im Vorstehenden eines im laufenden Jahre zu deckenden Bedarfes von rund 4 Millionen Franken für Auslösung von Obligationen der Eisenbahnunternehmungen Zürich-Zug-Luzern und Bülach-Regensberg erwähnt. Daher dürfte es sich rechtfertigen, den hierüber erforderlichen Aufschluß hier unmittelbar folgen zu lassen. Die fragliche Auslösung, zu der wir uns mit Ermächtigung des Verwaltungsrathes auf Ende 1876 verpflichtet haben, fand ihre Veranlassung in den steigenden Reinerträgen der beiden Unternehmungen, welche für die Jahre 1873, 1874 und 1875 an die Obligationäre von Zürich-Zug-Luzern die Entrichtung eines Jahreszinses von $4^2/_5$, $5^2/_5$ und $5^1/_2$ Prozent, an diejenigen von Bülach-Regensberg diejenige eines Zinses von $1^2/_5$, $3^4/_5$ und 6 Prozent ermöglichten, und in der Voraussicht, daß die Betriebsergebnisse in der nächsten Zeit bei Zürich-Zug-Luzern sich noch mehr verbessern, bei Bülach-Regensberg aber nach Eröffnung der Linie Winterthur-Koblenz wenigstens annähernd die erreichte Höhe bleibend behalten werden. Im Hinblick hierauf lag die Annahme sehr nahe, daß die Obligationäre in der näheren Zukunft, vielleicht schon mit Ende 1876 von ihrem vertragsgemäßen Kündungsrechte Gebrauch machen werden, in welchem Falle bei beiden Unternehmungen das Obligationenkapital erheblich über seinem Nominalbetrage, nämlich nach dem zwanzigfachen Betrage des durchschnittlichen Zinses der drei dem Heimzahlungstermine vorausgegangenen Betriebsjahre hätte ausgelöst werden müssen. Statt dessen löst die Nordostbahn nunmehr auf Grund der seiner Zeit über Ausführung der beiden Unternehmungen abgeschlossenen Verträge das Obligationenkapital von Bülach-Regensberg zum Nominalbetrage aus, und für dasjenige von Zürich-Zug-Luzern hat sie zunächst ebenfalls nur den Nominalbetrag zu bezahlen, in der Meinung, daß der Betrag, um welchen die bisher den Obligationären bezahlten Jahreszinse unter dem Durchschnitte von $4^1/_2$ Prozent

geblieben sind, denselben successiv aus den über diesen Betrag hinausgehenden künftigen Jahreserträgnissen zu vergüten bleibt, immerhin in der Meinung, daß die Nordostbahngesellschaft für ihren bisherigen Antheil am Obligationenkapital an den jeweiligen Überschüssen ebenfalls partizipirt. Im Hinblick hierauf kann kaum einem Zweifel unterliegen, daß die in Frage stehende Maßnahme bei beiden Unternehmungen sich schon vom rein finanziellen Standpunkte aus vollkommen rechtfertigte, davon abgesehen, daß namentlich bei der Linie Örlikon-Bülach-Dielsdorf die Rolle eines Verbindungsgliedes, welche derselben zwischen den Linien Baden-Zürich-Winterthur, Niederglatt-Wettingen, Winterthur-Bülach-Koblenz und Bülach-Eglisau-Schaffhausen zufällt, sehr wünschbar machte, sie als integrirenden Bestandtheil des Nordostbahnnetzes behandeln zu können. Bei der Linie Zürich-Zug-Luzern tritt letztere Änderung noch nicht ein, weil zufolge einer am 5. Mai 1873 mit dem Kanton Zürich getroffenen Vereinbarung von dem Obligationenkapital Fr. 2,374,000, welche dem Kanton Zürich, zürcherischen Gemeinden und Privaten gehören, einstweilen noch in ihrer bisherigen Rechtsstellung verbleiben, um erst auf Ende desjenigen Jahres, in welchem die Erdarbeiten für die Linie Thalweil-Zug beginnen werden, gegen 4½ prozentige, nach 12 Jahren heimzahlbare Obligationen auf die Nordostbahn umgetauscht zu werden.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge, welche in nachstehender Tabelle nach den einzelnen Linien näher angegeben sind, haben im Ganzen 1,918,733 Kilometer zurückgelegt.

Die Mehrleistung von 190,365 Kilometern gegenüber dem Vorjahre fällt namentlich auf die linksufrige Zürichseebahn, ferner auf die Bahnstrecke Zürich-Brugg-Aarau, in Folge und im Zusammenhange mit der Eröffnung der Bötzbergbahn.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1874. Kilometer.	1875. Kilometer.
1) Schnell- und Personenzüge	1,010,844	1,161,508
2) Güterzüge mit Personenbeförderung	249,005	271,893
3) Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge .	468,519	485,332
	1,728,368	1,918,733