Kapitalbeschaffung

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **5 (1857)**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bahnen abgeschlossen haben. Da der direkte Verkehr zwischen der Nordostbahn und der Württembergischen Bahn durch die Dampfschifffahrt zwischen Romanshorn und Friedrichshafen vermittelt werden muß und da die Güterbeförderung auf dieser Seestrecke zu Mißhelligkeiten zwischen der Württembergischen Centralbehörde und der Nordostbahngesellschaft in ihrer Eigenschaft als Inhabern von Dampfbootunternehmungen geführt hatte, welche wir im Interesse der Aufrechthaltung freundnachbarlicher Beziehungen zu heben wünschten, so wurde bei Anlaß des Abschlusses des Vertrages über direkten Verkehr zwischen der Nordostbahn und der Württembergischen Bahn auch eine Vereinbarung über gemeinschaftliche Besorgung des Seetransportes zwischen Romanshorn und Friedrichshafen getroffen. Unter diesen Umständen und da die Nordostbahn um ihres eigenen Netzes willen und gemäß dem von uns eingerichteten direkten Verkehre mit den andern hauptsächlichen Eisenbahnlinien der Schweiz für die Württembergische Südbahn von großer Wichtigkeit ist, dürfen wir einer ebenso freundlichen als gegenseitig fruchtbringenden Gestaltung der Verkehrsbeziehungen der beiderseitigen Bahnen entgegensehen. — Auch mit der Generaldirektion der Bayerischen Verkehrsanstalten haben wir betreffend Einrichtung eines direkten Verkehres zwischen der Nordostbahn und den Bayerischen Eisenbahnen, beziehungsweise den beiderseits rückwärts liegenden Bahnen, Unterhandlungen angeknüpft, die wir als dem Abschlusse nahe bezeichnen können. — Endlich dürfen wir nicht unerwähnt lassen, daß in dem oben erwähnten Vertrage, den wir mit dem Großherzogthum Baden betreffend Herstellung der Verbindungsbahn Turgi-Waldshut abgeschlossen, die beiderseitigen Verwaltungen sich verbindlich gemacht haben, alsbald nach Eröffnung der Verbindungsbahn einen direkten Verkehr herzustellen und sich hiebei gegenseitig alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren.

Bei den wiederholten Conferenzen, welche behufs Feststellung des Fahrtenplanes für die Bodenseedampfschifffahrt, zum Zwecke der Verständigung über die von den verschiedenen Unternehmungen auszuführenden Fahrten und behufs Vereinbarung der Tarife im Berichtsjahre abgehalten wurden, waren wir jeweilen durch Abordnungen, denen wir die erforderlichen Instruktionen ertheilt hatten, vertreten.

Wir schließen diesen Abschnitt mit der Mittheilung, daß Unterhandlungen, welche wir im Berichtsjahre mit der Centralbahngesellschaft betreffend die auf dem Bahnhofe Aarau auszuführenden Bauten und sonst zu treffenden Einrichtungen zu pflegen hatten, zu einer Verständigung geführt haben, während Verhandlungen mit der Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Winterthur durch diese Gesellschaft noch nicht zum Abschlusse gebracht werden konnten.

III. Kapitalbeschaffung.

Sahen wir im Laufe des Berichtsjahres die für den Weiterbau unsers Eisenbahnnetzes verfügbaren Geldmittel immer mehr zur Neige gehen, so hatten wir unsere Aufmerksamkeit der Beschaffung der weitern zu jenem Zwecke erforderlichen Fonds zuzuwenden. Allgemein wurde der Frühherbst als der geeignetste Zeitpunkt hiefür betrachtet. Man konnte nicht voraussehen, daß gerade dannzumal die Krise, welche so große Störung in alle Geldverhältnisse brachte, hereinbrechen werde.

Wir hatten uns selbstverständlich zunächst die Frage vorzulegen, wie viel Kapital es zum Baue des Nordostbahnnetzes in seinem ganzen Umfange bedürfen werde. War anläßlich des

am 13. Dezember 1856 gefaßten Beschlusses einer Fusion mit der Rheinfallbahn ein zu jenem Zwecke erforderliches Kapital von 42½ Millionen Franken in Aussicht genommen worden, so hatten Thatsachen, die erst mittlerweile eingetreten waren, und technische Erhebungen, die erst seither gemacht werden konnten, uns zur Gewißheit gebracht, daß ein erheblich größeres Kapital nothwendig sein werde. Erst seit jenem Zeitpunkte hatten wir, um über Rupperswyl statt über Lenzburg bauen zu können, dem Kanton Aargau eine Summe von Frk. 700,000 versprechen und bezahlen müssen. Die Expropriation auf der Eisenbahnlinie von Holderbank bis Aarau, die erst im Frühlinge des Berichtsjahres bewerkstelligt werden konnte, nahm, wie hoch auch der Voranschlag war, den wir für dieselbe in Aussicht genommen hatten, gleichwohl trotz aller Anstrengungen unsers Expropriations-Commissariates eine erheblich höhere Summe in Anspruch. War auch in der oben erwähnten Summe von 42½ Millionen Franken ein Ansatz von zwei Millionen für die Vergrößerung des Bahnhofes in Zürich, die zu diesem Ende hin erforderliche Erweiterung der Ueberbrückung der Sihl und die Reparaturwerkstätten im Vorbahnhofe enthalten, so zeigt es sich nun, daß auf den Bahnhof in Zürich, wenn er seiner Bestimmung genügen soll, eine wesentlich größere Summe verwendet werden muß. Ganz besonders aber ist die Erbauung der Eisenbahnlinie von Turgi bis zur Schweizerischen Grenze in der Richtung nach Waldshut mit viel mehr Kosten verbunden, als früher angenommen worden ist. Der Voranschlag der ehemaligen Nordbahngesellschaft für diese Linie, der freilich nur die Bahn bis Koblenz in sich begriff und von dem Rheinübergange, beziehungsweise den mit dem letztern zusammenhängenden Bauten, gänzlich Umgang nahm, lautete auf Frk. 3,200,000, und mit dieser Summe war auch jene Linie in den auf 42½ Millionen Franken lautenden Voranschlag des für die Nordostbahnunternehmung erforderlichen Kapitales aufgenommen worden. Die mittlerweile aufgestellten Voranschläge, denen erst nach der nunmehr erfolgten Vereinbarung mit Baden betreffend diese Linie die wünschbare Bestimmtheit gegeben werden konnte, lauten nun aber ungefähr auf das Doppelte der bisanhin budgetirten Summe. Unter diesen Umständen — minder erheblicher, die aber auch in Rechnung zu bringen waren, hier nicht einmal zu gedenken — glaubten wir die der Nordostbahngesellschaft für den Bau ihres gesammten Bahnnetzes voraussichtlich erwachsenden Kosten auf 48½ Millionen Franken ansetzen zu sollen.

Die weitere Frage, *welche Summe nunmehr noch zu beschaffen sei*, um in den Besitz der sämmtlichen für den Bau des Nordostbahnnetzes erforderlichen Geldmittel zu gelangen, war unschwer zu beantworten. Gegenüber dem erforderlichen Kapitale von . . . . . Frk. 48,500,000.—
befand sich die Nordostbahngesellschaft mit der in ihr aufgegangenen Rheinfallbahngesellschaft im Besitze nachfolgenden Aktien- und Obligationenkapitals:

57,416 Aktien	Frk. 28,708,000	
3prozentige Obligationen	„ 817,950	
5 „ „	„ 7,100,000	„ 36,625,950. —
Es waren somit noch zu beschaffen:		Frk. 11,874,050. —

Wir glaubten aus verschiedenen Gründen uns vor der Hand auf die Beschaffung von 10 Millionen Franken beschränken zu sollen, konnten wir ja in bestimmte Aussicht nehmen, daß die spätere Vervollständigung des nothwendigen Kapitales mit den ca. 2 Millionen Franken, deren wir noch bedürfen, keinerlei Schwierigkeiten unterworfen sein werde.

Handelte es sich endlich noch um die Frage, wie jene Summe von 10 Millionen Franken zu beschaffen sei, so konnte bei dem damaligen Kurse unserer Aktien nicht darauf abgestellt werden, sie auf dem Wege der Emission weiterer Aktien in einer für die Gesellschaft vortheilhaften Weise erhältlich zu machen. Während wir in sichere Aussicht nehmen durften, die erforderlichen Fonds gegen fünfprozentige Obligationen pari bei mäßiger Provisionsvergütung zu erhalten, war an die Emission von Aktien zu diesen Bedingungen nicht zu denken. Da wir nun nicht daran zweifeln, daß unsere Aktien mindestens eine Dividende von fünf Prozent ihres Nennwerthes abwerfen werden, so waren wir darauf angewiesen, die uns fehlende Summe durch Ausgabe weiterer Obligationen zu beschaffen. Wir erhielten Seitens der Regierung von Zürich die hiezu erforderliche Ermächtigung. Die Bedingungen, welche wir für das Anleihen aufstellen zu sollen glaubten, sind im wesentlichen folgende: Der Zins des Anleihens beträgt fünf Prozent. Die Zinszahlung erfolgt halbjährlich je auf Ende März und auf Ende September. Das Anleihen ist zehn Jahre lang, vom 30. Juni 1858 an gerechnet, unaufkündbar. Nach Ablauf dieses Zeitraumes steht der Nordostbahngesellschaft das Recht beliebiger Rückzahlung nach vorhergegangener halbjährlicher Kündung zu. Die Rückzahlungen dürfen aber jeweilen nicht weniger als eine Million Franken betragen und bis 30. Juni 1888 soll das ganze Anleihen zurückbezahlt sein. Falls die Rückzahlung in Abtheilungen erfolgt, sind die Obligationen, welche zurückbezahlt werden sollen, durch das Loos zu bezeichnen. Die Obligationen haben gleich den früher emittirten drei- und fünfprozentigen Obligationen der Nordost- und ehemaligen Rheinfallbahngesellschaft selbstverständlich ein Vorrecht auf das Eigenthum der Gesellschaft vor den Gesellschaftsaktien, und es dürfen später keine Obligationen ausgegeben werden, welchen ein Vorrecht gegenüber denjenigen dieses Anleihens eingeräumt würde. Endlich wurde freigestellt, die Obligationen voll oder ratenweise auf Termine, welche sich vom 30. September 1857 bis 31. Dezember 1858 erstrecken, einzubezahlen. Bei dem großen Betrage des Anleihens und da es in eine Zeit fiel, in welcher sich die Anfänge der Krise, die später einen so hohen Grad erreichte, bereits fühlbar machten, glaubten wir nicht lediglich Listen zur Unterzeichnung auf das Anleihen öffentlich auflegen zu dürfen, ohne irgend welche Maßregeln zur Sicherung des Erfolges zu ergreifen. Im Fernern setzten wir einen großen Werth darauf, daß eine thunlichst belangreiche Betheiligung auswärtigen Kapitales bei dem Anleihen erzielt werde, damit es so wenig als möglich störend auf die hiesigen Kreditverhältnisse einwirke. Diesen Zweck und den andern der Garantie des Gelingens des Anleihens erreichten wir dadurch, daß wir mit der Württembergischen Hofbank, mit dem Bankhause Dörtenbach und Komp. in Stuttgart und mit der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich einen ersten Vertrag, gemäß welchem jeder dieser drei Mitkontrahenten zwei Millionen Franken des Anleihens fest übernahm, und sodann mit der Schweizerischen Kreditanstalt noch einen weitern Vertrag abschlossen, gemäß welchem dieselbe sich verpflichtete, auch den noch übrig bleibenden, vier Millionen Franken betragenden Rest des Anleihens, soweit derselbe bei der darauf eröffneten Subscription, bei welcher übrigens den Aktionären der Nordostbahn das Vorrecht eingeräumt wurde, nicht unterzeichnet werden sollte, zu übernehmen. Nur unter der Bedingung, daß auch dieser zweite Vertrag abgeschlossen werde, hatten sich die ausländischen Kontrahenten des ersten Vertrages zu diesem letztern herbeigelassen. Auf diese Weise war das Gelingen des Anleihens, bevor es zur öffentlichen Unterzeichnung aufgelegt wurde, und überdieß eine starke Betheiligung des Auslandes bei demselben gesichert. Die Uebernahme des Anleihens erfolgte pari

gegen Vergütung einer Provision von zwei Prozent. Vergleichen wir diese Bedingungen mit denjenigen, welche die solidesten Schweizerischen Eisenbahngesellschaften in viel günstigern Zeitpunkten des Berichtsjahres bei dem Abschlusse von Anleihen einzugehen im Falle waren, so stellen sich jene erheblich vortheilhafter als diese heraus. Die Unterzeichnung auf die zur öffentlichen Subscription aufgelegten vier Millionen Franken lieferte ein überraschendes, das Zutrauen des Publikums zu unserer Unternehmung in erfreulicher Weise bethätigendes Ergebniß. Es erfolgten Unterzeichnungen im Betrage von Frk. 9,118,000. Die durch diese Ueberzeichnung nothwendig gewordene Reduktion geschah in der Weise, daß die Subscriptionen in den kleinen Beträgen von Frk. 500 und Frk. 1000 in ihrem ganzen Umfange, die übrigen Subscriptionen aber nur bis auf 57 Prozent der gezeichneten Summen angenommen wurden. Daß die Einzahlungen auf das Anleihen auch in dem schwierigen Zeitpunkte, auf welchen dieselben gefallen, mit der größten Pünktlichkeit erfolgten, bedarf wohl kaum noch besonderer Erwähnung.

Der mit den Gebrüdern Rothschild in Paris betreffend die Begebung einer gewissen Zahl von Nordostbahnaktien obschwebende Prozeß, von dem in unserm letzten Geschäftsberichte die Rede war, ist noch nicht zur Erledigung gediehen. Wie die Aktenlage in demselben sich mittlerweile gestaltet hat, glauben wir auf einen für unsere Unternehmung nicht ungünstigen Ausgang des Prozesses hoffen zu dürfen.

Noch erwähnen wir in diesem Abschnitte in Ermanglung eines geeignetern, daß wir im Berichtsjahre die erforderlichen Schritte gethan haben, um die Aufnahme der Aktien der Nordostbahn in das offizielle Kursblatt der Pariser Börse, der einzigen Börse, auf welcher bisanhin Geschäfte in Schweizerischen Eisenbahnaktien gemacht worden sind, oder, wie man dieß zu nennen pflegt, die Cotirung unserer Aktien an der Börse in Paris zu erwirken.

Endlich glauben wir hier am passendsten darauf aufmerksam zu machen, daß, obgleich unsere Gesellschaftsstatuten nur vorschreiben, es sollen nach eröffnetem Betriebe der „ganzen" Bahn von dem jährlichen Reinertrage wenigstens 3 und höchstens 8 Prozent in einen Reservefond gelegt werden, der Verwaltungsrath auf unsern Antrag gleichwohl beschlossen hat, von den Nettobetriebseinnahmen, welche seit der Gründung unserer Gesellschaft und somit auch während der Zeit, während welcher nur kleine Abtheilungen der Nordostbahn dem Betriebe übergeben waren, erzielt worden sind, 3 % dem Reservefonde unserer Unternehmung einzuverleiben. In Folge dessen ist denn auch unter den Rechnungen, welche wir der Generalversammlung mit diesem Geschäftsberichte vorlegen, zum ersten Male unter Litt. D. eine „Rechnung über den Reservefond" enthalten.

IV. Bahnbetrieb.

Die Betriebsrechnung vom Jahr 1857 umfaßt das Ergebniß des Bahnbetriebes auf der durchlaufenen Bahnstrecke Romanshorn-Brugg vom ganzen Jahr 1857 und der neu eröffneten Bahnstrecke Schaffhausen-Winterthur vom 16. April (beziehungsweise 1. Mai) bis 31. Dezember.