

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band: 20 (1872)

Artikel: Zwanzigster Geschäftsbericht der Direction der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die den 28. Juni 1873 stattfindende Generalversammlung der Actionäre
Autor: Peyer, J.F.
Kapitel: 3: Capitalbeschaffung
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730476>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

Mit Ausnahme des Tarifes für den directen Verkehr mit Württemberg sind sämtliche genannte Tarife bereits in Kraft getreten; die Inkraftsetzung desjenigen für Württemberg wird voraussichtlich auf den 1. Juli nächstkünftig erfolgen. Durch die erwähnten Tarifarbeiten ist das Tariffbureau unserer Verwaltung in außerordentlichem Maße in Anspruch genommen gewesen, zumal der Haupttheil der bezüglichen Arbeiten, insbesondere auch die Leitung und Ueberwachung des Druckes der Reglemente und Tarife, demselben obgelegen hat.

Die gemachten Erfahrungen haben bei der Generaldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten und bei uns die Ueberzeugung hervorgebracht, daß die im gemeinschaftlichen Güterdienst auf der Route Lindau-Romanshorn verwendeten, im Eigenthum unserer beiden Anstalten stehenden drei Traject-Schleppfähne zur Bewältigung eines größeren Güterverkehrs nicht ausreichend seien. Mit Befriedigung können wir hier mittheilen, daß die Generaldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten im Laufe des Berichtsjahres ihre Zustimmung zur Anschaffung einer großen Traject-Dampffähre für die erwähnte Route auf gemeinsame Kosten ausgesprochen hat. In Folge dessen wurde ein Vertrag vereinbart, dessen definitiver Abschluß jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr fällt und über dessen Inhalt wir somit in unserm nächsten Jahresberichte Aufschluß zu ertheilen haben werden.

III. Capitalbeschaffung.

Durch die beiden im Jahr 1871 emittirten Anleihen und die Subventionsdarleihen, welche für die linksufrige Zürichseebahn und die aargauische Südbahn in Aussicht standen, erschien der Geldbedarf des Unternehmens der Nordostbahn noch über das Berichtsjahr hinaus als gedeckt. Im Hinblick auf die Verpflichtungen, welche in den folgenden Jahren zu erfüllen sind, unterließen wir indessen nicht, den fortdauernd günstigen Stand des Geldmarktes zur Vermehrung der verfügbaren Mittel zu benutzen. Es geschah dies durch Vermehrung der Zahl der Gesellschaftsactien von 57,416 mit einem Nennwerthe von Fr. 28,708,000 auf 76,000 mit einem Nennwerthe von Fr. 38,000,000. Die Emission der 18,584 Actien erfolgte zum Course von 120. Zu deren Uebernahme waren nur die Inhaber der bisherigen Actien berechtigt, in der Art, daß je auf 3 bisherige Actien 1 neue Actie gezeichnet werden konnte. Vorausgesetzt, daß für keine bisherige Actie das hienach eröffnete Bezugsrecht unbenutzt geblieben wäre, hätte sich die Gesamtzahl der Zeichnungen auf 19,138 belaufen können; es ließ sich indessen, da eine erhebliche Zahl von Actienbesitzern weniger als 3 Actien hat und andere, welche eine größere Zahl von Actien besaßen, für eine Restzahl von 1 oder 2 das Bezugsrecht nicht ausüben konnten, leicht voraussehen, daß unter keinen Umständen die Zeichnung den Gesamtbedarf von 18,584 Actien überschreiten werde. In der That stieg beim Ablaufe der Frist, welche den Actionären vom 8. bis 20. Juli zur Geltendmachung des Rechtes eröffnet worden war, die Gesamtsumme der Zeichnungen nur auf 17,406. Wir glauben immerhin, daß bei Inbetrachtung der erwähnten Umstände dieses Ergebniß als ein sehr befriedigendes bezeichnet zu werden verdient und als ein deutlicher Beweis für das Vertrauen der Actionäre in die Zukunft des Unternehmens betrachtet werden darf. Was den hienach verbleibenden Rest der neuen Actien betrifft, so wäre im Berichtsjahre möglich gewesen, denselben zu einem etwas höhern Course als dem den bisherigen Actionären bewilligten zu begeben; allein wir zogen vor, diese Actien einstweilen auf Rechnung der Gesellschaftscasse zu übernehmen und ihren Verkauf auf später zu verschieben. Es bestimmte uns hiezu der doppelte Umstand, daß ohnedies die Summe unserer verfügbaren Geldmittel zur Zeit ziemlich groß ist, und daß wohl mit Grund vermuthet werden darf, der Coursverth der neuen Actien, der bisher erheblich unter

denjenigen der alten Actien blieb, werde sich dem letztern auf den Zeitpunkt mehr annähern, wo sie, statt des ihnen zunächst zugesicherten festen Zinses von 5 Procent des jeweiligen einbezahlten Capitals, im Verhältnisse dieses Capitals gleiches Anrecht mit den alten Actien auf den Jahresertrag des Unternehmens erhalten; nach dem Emissionsprospect wird dies vom 1. Januar 1874 an der Fall sein.

Durch die Actienemission haben sich die verfügbaren Mittel des Unternehmens um Fr. 11,150,400 vermehrt, wovon im Berichtsjahre selbst und unmittelbar nach Schluß desselben ein Drittel einzubezahlen war; die weiteren zwei Drittel werden wir gemäß dem Prospect nach Bedürfniß in den Jahren 1873 bis 1875 je in Raten von Fr. 100 per Actie einfordern.

IV. Betrieb.

A. Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Im Berichtsjahre haben die auf der Nordostbahn ausgeführten Bahnzüge zusammen 1,594,855 Kilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Vorjahre, in welchem die zurückgelegten Kilometer sich im Ganzen auf 1,489,127 beliefen, zeigt sich sonach eine Zunahme von 105,728 Kilometern.

Von der Totalsumme der zurückgelegten Kilometer fallen auf:

	1871	1872
	Kilometer	Kilometer
1. Schnell- und Personenzüge	844,081	948,399
2. Gemischte Züge und Güterzüge mit Personenbeförderung	288,518	257,319
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung, Ergänzungs- und Extrazüge	356,528	389,137
	<hr/>	<hr/>
zusammen	1,489,127	1,594,855

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