Name der Gesellschaft
Breslau=Schweidnitz=Freiburger Eisenbahngesellschaft

会社名
ブレスラウ＝シュバイトニッツ＝フライブルグ鉄道会社

会計年度
1856.

業種
鉄道

掲載文献等
Berliner Börsen-Zeitung, 1857.5.22,S.1100.

ファイル名
18570522BSFE.PDF

Thurneyssen hatte bis jetzt einen ausgezeichneten Namen in der Finanzwelt?

— **Gothaer Feuerversicherungsbank für Deutschland.** Aus dem so eben veröffentlichten 36. Rechnungsabschlusse geht hervor, dass die Gesammteinnahme von 1,679,960 ℛ 2 gGr., vorzüglich durch eine Einnahme an Prämien von 1,066,994 ℛ 14 gGr. und an Zinsen von 42,819 ℛ 17 gGr. sowie durch Prämienübertrag vom Jahre 1855 im Belaufe von 535,067 ℛ 3 gGr. erzielt worden sei. Die Gesammtausgabe stellt sich auf 1,001,673 ℛ 19 gGr., worunter 331,555 ℛ 9 gGr. für Vergütung von 471 Brandschäden im Jahre 1856; 49691 ℛ 14 gGr. an Verwaltungskosten und 532,435 ℛ 6 ₰ zur Deckung des Risico der im künftigen Jahr überlaufenden Versicherungen mitbegriffen sind. Die Vergleichung der Gesammteinnahme und Gesammtausgabe ergiebt einen reinen Einnahmeüberschuss v. 678,386 ℛ 13 gGr., der eine Dividende von 60 pCt. für das Jahr 1856 möglich macht; die Gesammtsumme der Versicherungen in dem genannten Jahre betrug 359,210,618 ℛ. Der Rechnungsabschluss erinnert auch daran, dass die unerhobenen Dividendenantheile vom Jahre 1851 verfassungsmässig verjähren, wenn deren Erhebung nicht im laufenden Jahre erfolgt.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Geschäfts-Bericht pr. 1856.

Der 15. Jahresbericht der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft für die auf den 27. Mai anberaumte General-Versammlung ist erschienen und liefert folgende Aufschlüsse über das Verwaltungsjahr 1856. Mit der am 1. December 1855 erfolgten Eröffnung der Linie „Schweidnitz-Reichenbach" wurde dem verflossenen Betriebsjahre eine Bahnlänge (Breslau-Freiburg-Waldenburg resp. Hermsdorf, Königszelt-Schweidnitz-Reichenbach) von überhaupt 13¾ Meilen überwiesen und gewährte nachstehende Resultate:

Die Einnahmen betrugen .	553073 ℛ	1 ℊ	7 ₰
Die Ausgaben betrugen . .	285227 „	6 „	7 „
An Reinertrag ergiebt sich demnach	267845 ℛ	25 ℊ	— ₰
Davon sind gezahlt:			
1) an Zinsen (Dividende) des Stamm-Actien-Capitals von 1,700,000 ℛ a 9 % .			153000 —
2) an Zinsen des Prioritäts-Actien-Capitals von 400,000 ℛ a 4 %			16000 —
3) Amortisation der letzteren, 10 Stück a 200 ℛ			2000 —
4) an Zinsen des Prioritäts-Obligationen-Capitals von 700,000 ℛ a 4 %			28000 —
5) Amortisation der letzteren, 35 Stück a 100 ℛ			3500 —
6) an Zinsen des Prioritäts-Obligationen-Capitals von 800,000 ℛ a 4 % . .			32000 —
7) Amortisation der letzteren, 40 Stück a 100 ℛ			4000 —
8) an den Beamten-Pensions-Fonds .			1300 —
9) an den Reservefonds 10,000 ℛ Schlesische Pfandbriefe			9983 10
10) Eisenbahnsteuer pro 1856 . . .			18062 15
In Summa	267845	25	

Der Reserve-Fonds, welcher am Schlusse des Jahres 1855 aus 80,000 ℛ in Schlesischen und Posener Pfandbriefen, Schlesischen Rentenbriefen, Breslauer Kämmerei- und Breslau-Freiburger Prioritäts-Obligationen bestand, wurde um 10,000 ℛ in Schlesischen Pfandbriefen vermehrt, und beläuft sich daher jetzt auf 90,000 ℛ. Es gestaltete sich zunächst der Personenverkehr günstiger als je, und zwar brachte die Beförderung von 322,648 Personen, einschliesslich Gepäck-Ueberfracht, Equipagen- und Vieh-Transport, überhaupt 173,118 ℛ 20 ℊ 8 ₰, oder pro Bahnmeile 12,595 ℛ 16 ℊ, wogegen im Jahre 1855 auf einer Bahnlänge von 11¼ Meilen für die Beförderung von 246,530 Personen etc. nur eine Einnahme von 130,118 ℛ 20 ℊ oder pro Bahnmeile 11,566 ℛ 3 ℊ erzielt wurden.

Ferner hat der Güterverkehr eine Einnahme von überhaupt 343,891 ℛ 19 ℊ 4 ₰ ergeben, somit die im Jahre 1855 dafür erreichte, welche beiläufig 298,986 ℛ 15 ℊ 4 ₰ betrug, um 44,905 ℛ 4 ℊ überschritten. Das Gewicht des Gesammt-Güter-Transports pro 1856 beläuft sich auf überhaupt 6,470,368 Ctr., übersteigt mithin das des Jahres 1855, welches nur 5,616,238 Ctr. betrug, um 854,130 Ctr., und umfasst allein 4,384,536 Ctr. Kohlen. Der Güterverkehr auf der Strecke „Königszelt-Liegnitz", obgleich erst seit kurzer Zeit eröffnet, liefert bereits erfreuliche Resultate, und nehmen insbesondere die Sendungen von und nach Reichenbach täglich zu. Gleich günstige Resultate lassen sich von der in Angriff zu nehmenden Verlängerung bis Frankenstein sowohl für die Personenfrequenz als für den Güterverkehr erwarten. Ueber den Bau der Schweidnitz-Reichenbacher und Liegnitz-Königszelter Bahn sah sich die Verwaltung ausser Stande, eine vollständige Baurechnung vorzulegen, da noch viele Angelegenheiten in der Schwebe sind, namentlich Processe der Grundbesitzer bezüglich der Terrain-Abtretungen. Nach einer summarischen Uebersicht betrugen die Anlagekosten für sämmtliche neue Bahnstrecken bis Ende December 1856: 6501290 ℛ 2 ℊ 4 ₰, und war zur ferneren Deckung noch ein Bestand von 152,588 ℛ 3 ℊ 3 ₰ vorhanden. Bezüglich der Reichenbach-Frankensteiner Bahn wird besonders hervorgehoben, wie das dazu speciell bearbeitete Project dem Königl. Eisenbahn-Commissariat bereits am 22. Februar d. J. eingereicht, auch so weit als irgend thunlich alle sonstigen zur schleunigen Inangriffnahme und nachhaltigen Ausführung nöthigen Vorbereitungen getroffen wurden, so dass gleich nach erfolgter hoher Genehmigung mit dem Bau sofort begonnen werden kann. Für die nach dreijähriger Amtsdauer ausscheidenden, aber wieder wählbaren Mitglieder des Verwaltungsrathes, und zwar a) Mitglieder: Stadtrath Becker, Banquier v. Wallenberg-Pachali, Kaufmann Voigt, Appellations-Gerichtsrath v. Uechtritz, Kaufmann Simmichen, Banquier Eichhorn, Director Gebauer, Oberst-Lieutenant v. Schlieben, Banquier Ullmann; b) Stellvertreter: Rechtsanwalt Dr. Hayn, Kaufmann Walther und Justizrath Salzmann — ist in der bevorstehenden General-Versammlung eine Neuwahl zu vollziehen.

Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft.

Letzte General-Versammlung vom 10. Mai c.

Da unter dem 5. März v. J. die Verschmelzung der Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Allerhöchste Genehmigung gefunden, und der Beschluss der aussergewöhnlichen General-Versammlung vom 15. Februar c. bezüglich der Verzichtleistung auf getrennte Comptabilität für die Strecke Köln-Bingen der Bestätigung entgegen sieht, so hat am 19. Mai c. die letzte General-Versammlung der in Rede stehenden Gesellschaft in Bonn als solche stattgefunden, und wird der darin erstattete Geschäftsbericht über die jetzt in Betrieb sich befindende Strecke den Schluss über einen zwölfjährigen Betrieb bilden. Ehe wir zur Mittheilung dieses Berichtes übergehen, wollen wir vorher die Verwendung des Anlage-Kapitals von 1872170 ℛ nachweisen. Für Grunderwerbung wurden in den Jahren 1845 bis incl. 1856 382830, für Erdarbeiten 162193, für Böschungen u. s. w. 3864, für Einfriedigungen 16488, für Wegeübergänge 22005, für Brücken und Durchlässe 69420, für den Oberbau 463205, für Signale 7448, für Bahnhöfe und Wärterwohnungen 238868, für ausserordentliche Anlagen 22319, für Betriebsmittel 324132, für Verwaltungskosten und Zinsen während der Bauzeit 159398 ℛ verausgabt, welche Summe durch das Stamm-Actien-Kapital von 1051200, durch die Prioritäts-Anleihen von 750000 und der Rest von 70970 ℛ durch spätere Regulirung ihre Deckung finden. Bezüglich des Baues von Bonn rheinaufwärts ist zu bemerken, dass bis Unkel gegenüber von 1382 Parzellen 1286 erworben, 96 noch zu acquiriren sind und dass der Bau bis Rolandseck den Kosten-Anschlag um 95875 ℛ 22 ℊ 4 ₰ überschreitet. Das Betriebs-Inventar der Gesellschaft bestand am Schlusse 1856 aus 10 Locomotiven, 48 Personenwagen, 7 sechsrädrigen Gepäckwagen, 2 sechsrädrigen und 12 vierrädrigen verdeckten Güterwagen und 12 offenen vierrädrigen Güterwagen. Auf den Verkehr der Bahn in 1856 übergehend, bemerke ich, dass mit 4682 fahrplanmässigen und 118 Extrazügen 785365 Personen befördert worden sind, wofür 156664 ℛ 18 ℊ 1 ₰ vereinnahmt wurden. Die Beförderung des Reisegepäcks, Equipagen etc. hat sich in Folge der Aufhebung des Fr gepäcks gegen 1855 um 4078 ℛ 7 ℊ 9 ₰ erhöht und beträgt 9480 ℛ 6 ₰, die Einnahme für die Beförderung von 197584 Zoll Ctr. Güter beträgt 16145 ℛ 2 ℊ 4 ₰, die Einnahme für den Transport von 13900 Ctr. Vieh 1370 ℛ 20 ℊ, und für nicht postzwangspflichtige Postgüter 3807 ℛ 2 ℊ 10 ₰, so dass, wenn man zu diesen Einnahmen noch die aussergewöhnliche in einem Betrage von 5400 ℛ 19 ℊ 11 ₰ rechnet, sich eine Gesammt-Einnahme von 192868 ℛ 12 ℊ 8 ₰ herausstellt. Die gesammten Betriebs-Ausgaben, excl. der Eisenbahnabgabe und excl. der aus dem Reservefonds geleisteten Ausgaben belaufen sich für die Bahnunterhaltung 21384 ℛ 1 ℊ 1 ₰ = 24,11 %, für die Transport-Verwaltung 58453 ℛ 10 ₰ = 66,11 % und für die allgemeine Verwaltung 8452 ℛ 2 ℊ 11 ₰ = 9,11 %, also zusammen 88289 ℛ 4 ℊ 10 ₰, so dass sich ein Betriebs-Ueberschuss von 104579 ℛ 7 ℊ 10 ₰ herausstellt. Davon weiter 5 % Zinsen der 1051200 ℛ Stamm-Actien mit 52560 ℛ, und die Zinsen und Amortisation der Prioritäts-Obligationen mit 32188 ℛ 15 ℊ 2 ₰ ab, bleibt ein Gewinn-Saldo von 19830 ℛ 22 ℊ 8 ₰. Von diesem Gewinn wurde von der General-Versammlung 1 % als Superdividende mit 10512 ℛ zu verwenden beschlossen, und der Rest von 9318 ℛ 22 ℊ 8 ₰ zur Bestreitung der Eisenbahnsteuer, Tantième für den Verwaltungsrath und als Zuschuss zum Reservefonds, der Ende 1856 mit einem Bestande von 7155 ℛ 13 ℊ 8 ₰ abschliesst, reservirt.

Deutsche Continental-Gas-Gesellschaft zu Dessau.

Zur General-Versammlung vom 19. Mai 1857.

(Schluss.)

Nachdem der Bericht noch der Leistungen der Ingenieure und Angestellten, sowie des befriedigenden Verhältnisses zu den Mitcontrahenten und den Organen der städtischen Verwaltungen rühmend erwähnt, bemerkte derselbe schliesslich über die Finanzlage der Gesellschaft, dass diese eine ganz geordnete und befriedigende sei, Dank der im vorigen Jahre im richtigen Zeitpunkt erfolgten Emission der zweiten Million des Actien-Capitals. Das rasche Fortschreiten so vieler gleichzeitig im Bau begriffener Anstalten (durchschnittlich seien in den bisher beleuchteten Städten nur 6—7 Monate zwischen dem Beginn des Baues und der Erleuchtung verflossen) habe allerdings, insbesondere in letzter Zeit, eine rasche Aufeinanderfolge der Einzahlungen auf die Actien Litt. C. nothwendig gemacht. Da indess von jetzt ab auch die Actien Litt. A. und B. an den weiteren Einzahlungen participirten, so wäre es thunlich, die vier noch rückständigen Raten von je 10 % in längeren Zwischenräumen als bisher einzufordern. Der Contract mit Nordhausen, sowie der Rücktritt der Oesterreichischen Gasbeleuchtungs-Actien-Gesellschaft von der Betheiligung an Krakau und Lemberg, verbunden mit der theils durch Vertheuerung des Baumaterials und der Löhne, theils durch Vergrösserung über den ursprünglichen Plan hinaus verursachten Ueberschreitung der in früheren Berichten aufgeführten, in runden Zahlen gegriffenen Bausummen einzelner Anstalten, würden zwar möglicherweise eine kleine Ueberschreitung des bisher emittirten Capitals von 2 Millionen Thalern zur Folge haben, jedoch keineswegs eine solche, wodurch die Nothwendigkeit einer weiteren Emission der statutenmässigen dritten Million bereits irgendwie bedingt wird. Diese Nothwendigkeit würde vielmehr nur dann eintreten, wenn sich Gelegenheit zu weiteren bedeutenden Abschlüssen biete, und hätte eine künftige ordentliche oder ausserordentliche General-Versammlung alsdann Beschluss darüber zu fassen. Im Voraus dürfe die General-Versammlung überzeugt sein, dass ihr Directorium in dieser Frage nicht blos mit allen durch die gegenwärtige Lage des Geldmarktes gebotenen Rücksichten zu Werke gehen, sondern auch seiner Zeit für die eventuelle Emittirung der dritten Million nur solche Modalitäten in Vorschlag bringen werde, die den Inhabern der bisher emittirten Actien, während der Zeit der Einzahlung und Verwendung der dritten Million, den Vollgenuss des Ertrages aus den für die ersten zwei Millionen erbauten Anstalten sicherten.

Das Directorium schliesst seinen Bericht mit den besten Hoffnungen für die Zukunft des Unternehmens und spricht, gestützt auf die bisherigen Geschäftserfahrungen, seine volle Ueberzeugung dahin aus, dass die finanziellen Erfolge die bei der Gründung gehegten Erwartungen der Actionaire nicht bloss befriedigen, sondern sogar übertreffen dürften. Es werde seine Aufgabe und sein Stolz sein, das Unternehmen so zu leiten, dass der Name der Deutschen Continental-Gas-Gesellschaft unter den solidesten Actien-Gesellschaften Deutschlands stets in vorderster Reihe steht.

Nachdem hierauf Präsident Nulandt die Frage, ob noch irgendwie Auskunft über den eben vernommenen Geschäftsbericht erfordert werde? gestellt und Niemand sich gemeldet hatte, ging man zum andern Punkte der Tagesordnung: die Wahl einer Prüfungscommission nach § 34 der Statuten, über. Es wurde aber auf ergangene Anfrage die Einsetzung einer solchen Commission einstimmig abgelehnt. Der Vorsitzende erblickte hierin mit Recht ein ehrendes Vertrauensvotum für das Directorium und dankte Namens desselben herzlichst hierfür. Die General-Versammlung gab durchaus ihre Befriedigung mit dem Stande der Geschäfte zu erkennen, um so mehr, da die Herbst-Versammlung Beschluss wegen Feststellung einer ansehnlichen und soliden Dividende (man gab hierfür zehn Procent an) zu fassen haben wird. Ehre und Achtung den Gründern und Stützen dieses gemeinnützigen Instituts!

Die Gesellschaft war durch 5440 Actien mit 1081 Stimmen vertreten.

Zum Schluss lassen wir die Bilanz nach dem Berichte folgen:

Bilanz-Conto.

Debet.	ℛ	ℊ	₰
An Actien-Conto, für noch rückständige Einzahlungen	969596	20	—
An Cassa-Conto, für Cassa-Bestand	50242	26	10
An Wechsel-Conto, für Wechsel im Portefeuille	2533	10	—
An Immobilien-Conto, für Ausbau des im Jahre 1857 angekauften Hauses	1232	9	9
An Mobilien-Conto, für Bureau-Mobilien	817	6	5
An Cautions-Conto, für Cautionen	26159	27	6
An Effecten-Conto, für Staatspapiere und Actien	3775	—	—
An Zinsen-Conto, für ausstehende Zinsenforderungen	328	25	8
An Actien-Conto der Oesterreichischen Gasbeleuchtungs-Actien-Gesellschaft für 300 Actien à 250 fl. mit Zins-Coupons von 1856 ab	52500	—	—
An Oesterreich. Gasbeleuchtungs-Actiengesellschaft, für unser Guthaben	90360	17	6
An Conto-Corrent-Conto, für unser Guthaben an 14 Debitoren . . .	61333	10	11
An Conto pro Diverse	188	—	3
An Conti der 11 Gas-Anstalten, für Bau- u. Betriebs-Capitalien derselben:			
1. Frankfurt a. O. ℛ 183333 2 9			
2. Mülheim a. d. Ruhr 78135 1 7			
3. Potsdam . . . 168905 22 4			
4. Dessau . . . 98867 — 8			
5. Luckenwalde . . . 94888 15 6			
6. Gladbach-Rheydt 75398 23 9			
7. Hagen 34477 21 3			
8. Warschau . . . 135534 13 2			
9. Lemberg . . . 11218 28 4			
10. Krakau . . . 37177 19 6			
11. Erfurt 14562 20 5			
	932999	19	3
An Conto zur Ausgleichung, f. Saldo des Gewinn- und Verlust-Conto's zur Vertheilung auf vorstehende 11 Conti	22041	2	5
	2214108	26	6
Credit.			
Per Capital-Conto	2000000	—	—
Per Amortisations-Conto zur Amortisirung der in Betrieb befindlichen An-			