

# Finanzverwaltung

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **29 (1881)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.

Die im vorhergehenden Geschäftsbericht in Aussicht gestellte Umarbeitung des internen Personentarifs der Nordostbahn mit Einbeziehung der Linien der ehemaligen Nationalbahn ist im Berichtsjahr erfolgt; desgleichen die Umarbeitung sämtlicher direkter Personentarife mit den westlich von der Nordostbahn gelegenen Bahnen und im Transit über die Nordostbahn. Im internationalen Personenverkehre haben u. A. die Tarife aus Elsass und von den Rhein-Bahnen und der mitteldeutsch-schweizerische Tarif, dann der belgisch-englische und der italienisch-deutsch-schweizerische via Brenner eine Umgestaltung erlitten. Verhandlungen mit der französischen Ostbahn über Einrichtung eines neuen Verkehrs mit London durch Frankreich, desgleichen solche mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über Einführung eines sehr ausgedehnten, Frankreich, die Schweiz, Deutschland und Oesterreich, theilweise Belgien und Italien umfassenden Rundreiseverkehrs sind zwar im Berichtsjahre zum Abschluss gelangt, die Ausgabe der Billete aber auf die nächste Saison verschoben worden.

Die bedeutendern Tarifarbeiten im Personenverkehr sind oben schon angedeutet; daneben sind eine grössere Zahl von Tarifen und Tarifnachträgen geringern Umfangs und Belangs in Kraft getreten, deren namentliche Anführung kein Interesse bieten kann.

### III. Finanzverwaltung.

Der Verkehr mit der Eisenbahnbank ging seinen durch die Verträge geregelten Gang. Gemäss denselben betragen die Einzahlungen der Bank während des Berichtsjahres:

1. Auf Rechnung der Emission von 17 Millionen vom 1. Oktober 1880:

a) Restzahlung auf das per 15. November 1880 gekündete 10 Millionen Anleihen vom	
1. Juli 1868 . . . . .	Fr. 686,000
b) Rückzahlung des per 31. Januar 1881 gekündeten 5 Millionen Anleihens vom	
7. Juni 1869 . . . . .	„ 5,000,000

2. Auf Rechnung der Emission von 68 Millionen vom 1. Februar 1879:

a) für Zahlung der Gotthardsubvention, im Monat Oktober 1881 . . . . .	„ 500,000
b) für diverse Baukosten laut Protokoll vom 30. November 1880 (Einzahlungen auf die Aargauische Südbahn etc.) . . . . .	„ 1,000,000

Effektive Einzahlung Fr. 7,186,000

Dagegen wurden der Bank an Obligationen verabfolgt:

Für Fr. 686,000 à 100/111 . . . . .	Fr. 761,500
„ „ 5,000,000 à 100/110 . . . . .	„ 5,500,000
„ „ 1,500,000 à 54/68 . . . . .	„ 1,888,500
	<u>Fr. 8,150,000</u>

Abzüglich der dritten Amortisationsquote pro 1881 (1. Februar 1882) . . . . . „ 130,000

hat sich das neue 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% 160 Millionen Anleihen vermehrt um . . . . . Fr. 8,020,000

Diese Schuld betrug am 1. Januar 1881 . . . . . „ 67,770,000

und beträgt auf Ende 1881 . . . . . Fr. 75,790,000

wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat. Wir haben im vorjährigen Bericht erwähnt, dass laut Konvention vom 20/21. November 1880 die Nordostbahn am Verkauf von 33,200 dieser Obli-

gationen, welche von der Eisenbahnbank zur öffentlichen Subskription gebracht wurden, in der Weise beteiligt sei, dass der Mehrerlös über Fr. 460 per Titel nach Abzug der Spesen zwischen ihr und der Eisenbahnbank getheilt werde. Die erste Abrechnung über 22,200 Titel hatte nur einen diesfälligen Überschuss von Fr. 19,047. 60 Cts. ergeben, während durch die Abrechnung über die letzten 11,000 Obligationen der Gesamtgewinn sich auf Fr. 147,945. 60 Cts. erhöht, die wir an den Kursverlusten für das 160 Millionen Anleihen in Abschreibung bringen. Diese Kursverluste betragen am 31. Dezember 1880 . . . . . Fr. 13,166,000. — sie erhöhen sich um die Differenz zwischen den effektiven Einzahlungen der Eisenbahnbank und dem Betrag der dafür verabfolgten Obligationen im Jahre 1881 . . . . . „ 964,000. —

Fr. 14,130,000. —

und vermindern sich um die dritte Amortisationsquote . . . . . Fr. 130,000. —

und obige . . . . . „ 147,945. 60 Fr. 277,945. 60

sie betragen daher Ende 1881 . . . . . „ 13,852,054. 40

Für Tilgung dieser und der auf dem Rest des Anleihe noch bevorstehenden Kursverluste ist bekanntlich durch das Amortisationstableau des letzteren vorgesorgt. Wir verwenden alle Jahres-Amortisationsquoten zunächst ausschliesslich für Deckung dieser Bilanzpost, welche hiedurch spätestens bis im Jahr 1910 ihre Ausgleichung findet.

Die übrigen Bilanzposten zeigen gegenüber dem Abschluss per Ende 1880 folgende wesentliche Mutationen:

**Aktiva.**

Der Bauconto des Stammnetzes ist gestiegen um Fr. 243,754. 09 Cts., von der Erweiterung des Bahnhof Winterthur herrührend, nach Abzug einiger Einnahmen für verkauftes Stationsmobiliar, sowie für veräusserte, entbehrliche Landabschnitte.

Der Bauconto der neuen Linien hat sich vermehrt um Fr. 30,663. 97 Cts. in Folge Erledigung einer Expropriationspendenz in Glarus, noch herrührend vom Bau der Linie Glarus-Lintthal, und Übertrag der Kosten für Herstellung von Lagerplätzen auf Station Wollishofen; dagegen hat sich der Conto Transportmaterial und Werkstätten vermindert um Fr. 408,711. 65 Cts. in Folge Verkauf von 118 Güterwagen der Nationalbahn, Abschreibung von 4 ausrangirten Gepäckwagen, Assekuranzentschädigung für einen verbrannten Personenwagen und Abschreibung von alten Schleppbooten, ferner durch Verkauf des frühern Werfteplatzes im Seefeld und endlich durch Abschreibung des Gewinns auf dem Betrieb der Imprägniranstalt an den Gebäuden und Maschinen derselben.

Die Beteiligung bei andern Bahnunternehmungen hat zugenommen um den Betrag der Einzahlungen auf die Aargauische Südbahn von Fr. 1,000,000, dagegen abgenommen um Fr. 4,050. 05 Cts. für Einnahmen auf der Bötzbahn.

Die Gotthardsubvention hat sich um die geleistete Einzahlung von Fr. 563,988. 82 Cts. vermehrt auf Fr. 3,889,505. 93 Cts.

Die eigenen Werthpapiere, einschliesslich Gotthardbeteiligung, sind durch Verkauf vermindert um Fr. 348,861. 50 Cts., dagegen steht das Wechselportefeuille, einschliesslich Kassa- und Giro-Conti um Fr. 1,521,790. 43 Cts. höher als im Vorjahr.

Vom Liegenschafteneonto der Nordostbahn sind Bauplätze und Landabschnitte verkauft worden für Fr. 61,013. 57 mit einem Mehrerlös von Fr. 14,558. 98 Cts. über den Inventarwerth. Dieser Betrag nebst dem Überschuss auf dem Correntverkehr der Liegenschaften von Fr. 19,662. 98 Cts. ist wie in frühern Jahren

vom Inventarwerth der Gebäulichkeiten abgeschrieben worden. Die Rechnung schliesst mit einem Saldo von Fr. 1,203,889. 52 Cts.

Vom Villenquartier in Enge sind im Berichtsjahre 8,261,9 <sup>m</sup><sup>2</sup>, verkauft worden, und der hälftige Antheil der Nordostbahn am Kaufpreise belauft sich auf Fr. 205,684. 10 Cts. Der Saldo des Conto beträgt nebst Kaufrestanzen noch Fr. 587,931. 74 Cts. oder nach Abzug der letzteren Fr. 543,621. 74 Cts.

Der Material- und Werkstätte-Conto ist abermals reduzirt und von Fr. 2,198,140. 09 Cts. auf Fr. 1,979,455. 15 Cts. zurückgegangen.

Dass der Posten „Diverse Hauptbuch-Debitoren“ um nahezu eine Million höher steht als voriges Jahr, beruht auf einer annähernd gleich grossen Vorauszahlung an die Eisenbahnbank auf Rechnung der am 1. Februar 1882 fälligen Obligationenzinse.

#### Passiva.

Das Aktienkapital ist unverändert auf dem Betrag von 53 Millionen Franken geblieben.

Die ältern Obligationen-Anleihen haben sich durch Rückzahlung desjenigen vom 7. Juni 1869 um 5 Millionen vermindert und betragen noch Fr. 56,100,000.

Die Subventions-Darleihen sind durch Rückzahlung von Fr. 50,000 an den Kanton Glarus auf Fr. 9,900,000 reduzirt.

Dagegen haben die Einzahlungen auf das neue Anleihen von 160 Millionen I. Hypothek den Betrag dieser Schuld wie oben erwähnt auf Fr. 75,790,000 erhöht. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn ist auf Fr. 4,446,945. 70 Cts. angestiegen. Als neuer Posten erscheint hier die beschlossene, aber durch Einsprache verschobene Zahlung einer Dividende pro 1880 auf den Prioritätsaktien im Betrag von Fr. 635,800 nebst Zins für 6 Monate zu 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>‰ Fr. 14,305. 50 Cts., ferner ein Dubiosen-Conto von Fr. 232,862. 28 Cts., auf welchen das Defizit der Linie Effretikon-Hinwil getragen wurde. Wir haben weiter oben über den Stand dieser Angelegenheit berichtet. Neu ist ferner ein Ansatz von Fr. 100,000 als Reserve für die definitive Stationsanlage in Horgen, worüber ebenfalls an andern Orte berichtet wird.

Der Posten „Ausstehende Coupons und Ratazinse“ enthält u. a., wie im letztjährigen Geschäftsbericht erwähnt, auch die Marchzinse sämtlicher ältern Obligationen vom Couponverfalltage bis 31. Dezember, sowie die Ratazinse auf den beiden Anleihen von 68 und 17 Millionen, ebenfalls bis 31. Dezember berechnet.

Über die Betriebsrechnung verweisen wir auf die unter Abschnitt IV D folgende Vergleichung des Finanzergebnisses pro 1881 mit demjenigen des Vorjahrs.

---

#### IV. Betrieb.

Auf Grundlage der kontradiktorischen Vermessung des Bahnnetzes der Schweizerischen Nordostbahn, welche im Jahr 1881 in Verbindung mit dem technischen Inspektorat des schweizerischen Eisenbahndepartements zu Ende geführt worden ist, sind die Längen der einzelnen Betriebssektionen und des ganzen Netzes, welche für die statistischen Aufstellungen über Lokomotiv- und Zugskilometer, über Betriebs-Einnahmen und Ausgaben etc. anzuwenden sind, festgesetzt worden, wie folgt: