Finanzverwaltung

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **28 (1880)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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

Der im letztjährigen Geschäftsbericht in Aussicht gestellte Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen über Gültigerklärung der Personenbillete zwischen Stationen der Tössthalbahn, der Glatthalbahn und der Linie Effretikon-Hinweil einerseits und denen der Linie Näfels-Glarus-Lintthal anderseits sowohl über Niederurnen als über Weesen wurde am 27. April 1880 abgeschlossen und erhielt die verwaltungsräthliche Genehmigung.

Nachstehend folgt noch eine Übersicht der wichtigeren Tarifarbeiten des Berichtsjahres, soweit dieselben nicht bereits besprochen sind:

a) Güterverkehr. 1) Revision der Taxen für Romanshorn transit im internen und direkten schweizerischen Güterverkehr, im Sinn ihrer Erhöhung auf die Taxen der Konkurrenzrouten und entsprechende Revision auch der Lindauertaxen. 2) Revision des Bodenseegütertarifs, behufs Durchführung der in der deutschen Waarenklassifikation eingetretenen Änderungen. 3) Neuauflage des Tarifs Basel-Bodenseeuferorte, ebenfalls behufs Durchführung der ebenerwähnten Änderungen, ferner Einstellung der Nationalbahnstation Singen. 4) Neue Taxen für St. Margrethen transit und Buchs transit (Vorarlberg) mit der Schweizerischen Centralbahn und weiter. 5) Umarbeitung des Spezialtarifs für Kochsalz in Wagenladungen ab den Stationen Pratteln, Augst, Rheinfelden und Möhlin nach der Nordostbahn. 6) Neuer Gütertarif mit der Jura-Bern-Luzernbahn. 7) Gütertarif Konstanz-Bregenz via St. Margrethen, in Gleichstellung mit den bezüglichen Bodenseetaxen. 8) Erstellung direkter Taxen für den Verkehr Bayern-Delle transit (Frankreich). 9) Zusammenstellung der zur Zeit gültigen Frachtsätze im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr. 10) Einbeziehung neuer Verbandstationen in die österreichisch-ungarisch-schweizerischen Ausnahmstarife für Getreide, Wein und Holz. 11) Neuer Getreidetarif Böhmen-Genf transit (Frankreich). 12) Erweiterung des russisch-schweizerisch-französischen Gütertarifs durch Aufnahme von Stationen der Moskau-Bresterbahn. 13) Getreidetarif mit den Fürstlich Rumänischen Eisenbahnen via Verciorova. 14) Ausnahmstarife für den schlesisch-schweizerischen Güterverkehr. 15) Tarif commun für den Transport von Orangen, Citronen und Granaten in Wagenladungen ab Marseille und Cette nach Romanshorn transit und einigen bayerischen Stationen. 16) Neuausgabe des Exporttarifs für frisches Fleisch nach Paris und Einbeziehung des Artikels „frische Butter“ in denselben. 17) Einführung ermässigter Frachtsätze für Rohzuckertransporte aus Böhmen nach Marseille.

b) Personen- und Gepäckverkehr. Erstellung neuer Personentarife: 1) mit der Tössthalbahn; 2) mit den Vereinigten Schweizerbahnen; 3) mit der Eisenbahn Wald-Rüti; 4) mit der Emmenthalbahn; 5) mit der Bödelibahn; 6) mit den Westschweizerischen Bahnen und der Simplonbahn; 7) mit den Pfälzischen Bahnen; 8) mit den belgischen und englischen Bahnen via Luxemburg; 9) im Transit über die Nordostbahn zwischen den Vereinigten Schweizerbahnen und den Westschweizerischen Bahnen, Centralbahn, Appenzellerbahn und Wald-Rüti.

III. Finanzverwaltung.

Unser vorjährige Geschäftsbericht gab Ihnen Kenntniss von der mit der Eisenbahnbank abgeschlossenen Konvention vom 20./21. November 1879 behufs Rückzahlung der in den Jahren 1882 und 1884 fälligen älteren Anleihen. Von dem ihr in Art. 1 dieser Übereinkunft eingeräumten Rechte, die Kündung beider Anleihen vor deren Verfallzeit zu verlangen, hat die Eisenbahnbank schon im Berichtsjahr Gebrauch gemacht. Das 10 Millionen Anleihen vom 1. Juli 1868 wurde demzufolge auf den 15. November 1880, das 5 Millionen Anleihen vom 7. Juni 1869 auf den 31. Januar 1881 gekündigt. Zum Zwecke der Durchführung dieser Operationen beschloss der Verwaltungsrath am 28. Oktober v. J. eine zweite Emission von Obligationen des 160 Millionen Anleihens im Nominal-

betrage von 17 Millionen Franken mit dem Datum vom 1. Oktober 1880 und mit Coupons per 1. April und 1. Oktober.

Die Einzahlungen der Eisenbahnbank betrugen während des Berichtsjahres:

1. Auf Rechnung der Emission von 68 Millionen, d. d. 1. Februar 1879,

a) für Rückzahlung des Restes der Subvention für die rechtsufrige Zürichseebahn .	Fr.	400,000
b) für Einzahlungen auf die Aargauische Südbahn	„	300,000
c) für Rückzahlung der Subvention der Bötzberggemeinden	„	1,000,000
effektiv	Fr.	1,700,000

wofür zu 54/68 die entsprechende Anzahl Obligationen verrechnet oder verabfolgt wurden im Nominalbetrage von Fr. 2,141,000.

2. Auf Rechnung der Emission von 17 Millionen, d. d. 1. Oktober 1880,

für Rückzahlung des 10 Millionen Anleihens vom 1. Juli 1868 effektiv	„	9,314,000

wofür zu 100/111 für nominell Fr. 10,338,500 Obligationen gegeben oder verrechnet wurden.

Obige Zahlungen ergeben somit eine effektive Einnahme von	Fr.	11,014,000
einen Kursverlust von	„	1,465,500
eine Obligationenschuld von	Fr.	12,479,500
und abzüglich der zweiten Amortisationsquote von	„	120,000
eine Vermehrung der Obligationenschuld des neuen Anleihens von	Fr.	12,359,500
Diese Schuld betrug am 1. Januar 1880	„	55,410,500
Gesammtbetrag des neuen Anleihens am 31. Dezember 1880. . . .	Fr.	67,770,000

wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von 135,540 Obligationen erhalten hat.

Von diesen Obligationen sind durch die Eisenbahnbank 44,400 Stück zur öffentlichen Subscription gebracht worden, von denen die Hälfte oder 22,200 Stück den Gegenwerth des auf den 15. November gekündeten 10 Millionen Anleihens vom 1. Juli 1868 bildeten. An dieser Hälfte war die Nordostbahn gemäss Konvention vom 20./21. November 1879 in der Weise betheiligt, dass der Mehrerlös auf obigen 22,200 Obligationen über Fr. 460 per Titel zwischen ihr und der Eisenbahnbank zu theilen war, nach Abzug der Verkaufsspesen und der Kosten für Cotirung dieser Titel an der Pariser Börse. Diese Kosten waren aber so bedeutend, dass der Nordostbahn nur noch ein Überschuss von Fr. 19,047. 60 Cts. zu gut kommt, welcher im laufenden Jahre verrechnet wird. Dagegen wird sich die Abrechnung über die 11,000 Obligationen, welche als Gegenwerth des auf 31. Januar 1881 gekündigten 5 Millionen Anleihens gegeben wurden, bedeutend günstiger gestalten.

In der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 war für die Bedürfnisse der Nordostbahn auf Rechnung des 68 Millionen Anleihens bis Ende 1880 eine Summe von 50 Millionen Franken vorgesehen; die effektiven Bezüge erreichten aber auf obigen Termin nur den Betrag von Fr. 45,790,000, und da nach derselben Übereinkunft bis 1885 im Ganzen 54 Millionen Franken zu beziehen sind, also noch Fr. 8,210,000, so wünschte die Eisenbahnbank, bestimmte Zusicherungen über die Bezugstermine dieser Summe zu erhalten. Die Direktion konnte dieses Verlangen nicht unbillig finden, da es keinem Zweifel unterliegt, dass die Nordostbahn zur Abnahme der ganzen Darleihenssumme von 54 Millionen Franken verpflichtet ist. Ihr Bestreben ging daher bloss dahin, die nicht sofort verwendbaren Einzahlungen möglichst hinauszuschieben, und es kam eine Übereinkunft zu Stande, wonach die erwähnten Einzahlungen zu folgenden Terminen stattfinden sollen:

Fr. 1,500,000	im	Jahr	1881	für Bahnhof Winterthur, Gotthardsubvention und Aargauische Südbahn.
„ 1,000,000	„	„	1882	
„ 5,000,000	„	„	1884	(Rückzahlung der Subvention für die linksufrige Zürichseebahn).
„ 710,000	„	„	1885	für Diverses.
Fr. 8,210,000.				

In dem der Konvention von 1878 zu Grunde gelegten Programm über die Bedürfnisse der Nordostbahn bis 1885 war die Rückzahlung des Subventionsdarleihens für die linksufrige Zürichseebahn von 5 Millionen Franken nicht inbegriffen; voraussichtlich wird es aber möglich werden, auch hiefür in den bis 1885 zu beziehenden 54 Millionen Deckung zu finden.

Die Bilanz von Ende 1880 zeigt, verglichen mit derjenigen von 1879, folgende wesentliche Veränderungen:

Aktiva. Der Baukonto des Stammnetzes hat sich um Fr. 16,809. 77 Cts. vermehrt, herrührend von der Übernahme und Zuleitung des Quellwassers in Albisrieden, von pendenten Entschädigungen an Bauunternehmer und abzüglich verschiedener Rückvergütungen.

Der Baukonto der neuen Linien ist erhöht um Fr. 161,088. 43 Cts., hauptsächlich Vollendungskosten der Linie Glarus-Lintthal.

Neu erscheint die Position: Ankauf der Schweizerischen Nationalbahn, ausschliesslich Transportmaterial, mit Fr. 5,500,000, gemäss der Rechnung auf Seite 10.

Der Konto: Transportmaterial und Werkstätten ist erhöht um den Betrag des von der Nationalbahn übernommenen Rollmaterials, gewerthet auf Fr. 964,100, und um die auf die Schiffswerfte in Wollishofen verwendeten Kosten von Fr. 137,455. 03 Cts., dagegen vermindert um verschiedene im Abschnitt „Betrieb“ näher bezeichnete Abschreibungen im Betrage von Fr. 66,479. 65 Cts. Der Erlös des Werfteplatzes im Seefeld, welcher den Gegenwerth der obigen Verwendung für die Schiffswerfte in Wollishofen bildet, wird im Jahr 1881 zur Verrechnung kommen.

Die Betheiligung bei andern Bahnunternehmungen ist gestiegen um den Betrag der für den Bau der Aargauischen Südbahn geleisteten Einzahlungen von Fr. 695,000, hat sich dagegen vermindert in Folge der Vereinbarung mit der Centralbahn, die Baurechnungen der Bötzhergbahn und der Linie Koblenz-Stein zu schliessen, um den Betrag der betreffenden hälftigen Bausaldi von Fr. 25,633. 77 Cts. und Fr. 805. 83 Cts.

Die Gotthardbahnsubvention ist um die im Berichtsjahr geleistete Einzahlung von Fr. 684,491. 36 Cts. gestiegen auf Fr. 3,325,517. 11 Cts.

Die Betheiligung der Nordostbahn an der Beschaffung des Baukapitals für die Gotthardbahn hat im Jahreslauf die Übernahme von Obligationen der IV. Serie im Restbetrage von Fr. 960,000 erfordert. Der Buchsaldo dieses Konto ist dadurch am Ende des Jahres auf Fr. 1,160,884. 25 Cts. angewachsen; zur Zeit der Berichterstattung war jedoch wieder ein Theil dieser Titel veräussert. Die übrigen Werthpapiere haben sich vermehrt durch den Ankauf von 1000 Stück Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern zu Fr. 500 al pari. Wir haben die Erwerbung dieser Titel im Interesse der Gesellschaft gelegen erachtet, damit nicht durch deren möglichen Übergang in unbekannte Hände allfällige künftige Unterhandlungen mit den Obligationsinhabern erschwert werden. Die Verminderungen auf diesem Konto rühren von Rückzahlungen und Abtretung von Titeln an die Unterstützungskassen her. Der Buchsaldo beläuft sich auf Fr. 704,670.

Vom Liegenschaftenkonto der Nordostbahn haben Verkäufe und Übertragungen stattgefunden im Betrage von Fr. 139,318. 41 Cts. mit einem Mehrerlös über den Inventarwerth von Fr. 25,489. 15 Cts. Dieser Betrag nebst dem Überschuss der Einnahmen auf der Korrentrechnung dieses Konto von Fr. 15,097. 89 Cts. ist

auf dem Inventarwerth der Gebäulichkeiten abgeschrieben worden. — Eine Erhöhung dieses Konto ist durch die Übernahme verkäuflicher Liegenschaften der Nationalbahn verursacht im Betrage von Fr. 19,776. Der Saldo desselben Ende 1880 beträgt Fr. 1,286,637. 99 Cts.

Vom Villenquartier in Enge ist im Berichtsjahr nichts verkauft worden; der Konto desselben ist daher nur um die Mehreinnahmen auf der Korrentrechnung vermindert und beläuft sich noch auf Fr. 747,304. 54 Cts.

Von den auf Baukonto stehenden Landabschnitten sind 15,589 Quadratmeter verkauft worden um den Betrag von Fr. 8,457.

Der Konto Materialvorräthe ist abermals um Fr. 49,412. 67 Cts. zurückgegangen.

Unter den Passiven begegnet uns zuerst die Erhöhung des Aktienkapitals auf 53 Millionen Franken, wovon bereits früher anlässlich der Berichterstattung über die Erwerbung der Nationalbahn die Rede war.

Die alten Obligationen haben sich durch die Rückzahlung des Anleihens vom 1. Juli 1868 vermindert um 10 Millionen Franken.

Die Subventionsdarleihen sind vermindert um 1 Million Franken durch Rückzahlung des Anleihens der Bötzberggemeinden und um Fr. 250,000 durch Restitution dieses Betrages an die Subvention des Kantons Glarus. Vermehrt ist dieser Titel durch die Einzahlung der aargauischen Südbahngemeinden von Fr. 500,000.

Die Vermehrung der Schuld auf dem 160 Millionen Anleihen ist weiter oben behandelt worden.

Neu hinzugekommen ist das 2 bis 4%ige Anleihen von 3 Millionen Franken I. Hypothek auf die Ostsektion der Nationalbahn, wovon ebenfalls schon die Rede war.

Von den übrigen Passivposten mögen hier noch die ausstehenden Obligationen im Betrage von Fr. 1,300,000 erwähnt werden. Trotz vielfacher Publikationen blieb die Kündigung des Anleihens von 10 Millionen auf den 15. November 1880 doch von einer so grossen Zahl von Kreditoren unbeachtet, dass Ende Dezember noch mehr als der achte Theil dieser Obligationen nicht eingelöst war. Gleichwohl musste die Präsentation dieser Titel täglich erwartet werden, und war desshalb ein verhältnissmässig hoher Kassenstand erforderlich.

Die ausstehenden Coupons und Ratazinse beziehen sich grösstentheils auf die am 1. Februar fällig werdenden Halbjahrzinse der Obligationen des 68 Millionen Anleihens.

Für die Betriebsrechnung verweisen wir auf die weiter unten (Abschnitt IV D) folgende vergleichende Übersicht des Finanzergebnisses mit dem Vorjahr.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien, einschliesslich der um eine Pauschalsumme gepachteten Linie Sulgen-Gossau, sowie der ins Eigenthum der Nordostbahn übergegangenen ehemaligen Nationalbahn (Westsektion vom 1. Juni, Ostsektion vom 1. Oktober an), ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,288,578 Kilometer zurückgelegt. Die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge dieser Linien betrug 469 Kilometer, indem zu dem letztjährigen Durchschnitt von 401 Kilometer weitere 6 Kilometer der nun das ganze Jahr in Betrieb gestandenen Linie Glarus-Lintthal und 62 Kilometer durchschnittlich betriebene Betriebslänge der Nationalbahnlinien hinzukommen. Auf den durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer bezogen, wurden somit 374, ohne Einbeziehung der Nationalbahn 73 Zugskilometer weniger zurückgelegt, als im Vorjahr.