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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 27 (1879)

**Artikel:** Siebenundzwanzigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1879

**Autor:** Studer

**Kapitel:** 3: Finanzverwaltung

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-730439

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 11.07.2025

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

Schweizerbahnen, zur Durchführung der am Distanzenzeiger der Bötzbergbahn und Nordostbahn eingetretenen Änderungen und zugleich zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit der Bötzbergroute gegenüber den dermaligen Gütertaxen ab dem badischen Bahnhof Basel über Waldshut. *i)* Entsprechende Neuerstellung des Gütertarifs zwischen dem badischen Bahnhof Basel und Waldshut einer- und der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen anderseits. *k)* Revision und Ergänzung des Tarifs zwischen Basel, Bötzbergbahn und Badische Bahn, und den Bodenseeuferorten, einschliesslich Schaffhausen. *l)* Erstellung eines Transittarifs über Delle, Verrières und Genf mit Schaffhausen, Konstanz und Romanshorn. *m)* Reexpeditionstarife zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel und der Ostschweiz für den Verkehr mit Mannheim und Ludwigshafen, ferner zwischen Singen und der Ostschweiz via Schaffhausen für belgische und holländische Güter. *n)* Tarif für Brennmaterialien, Roheisen, Baumaterialien, Getreide etc. zwischen Winterthur und Wald via Illnau. *o)* Nachtrag zum Tarif Commun Nr. 442 mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, zur Sicherung der hiesigen Eisenbahnagentur für Güter nach der Levante gegenüber eingetretenen Konkurrenzen. *p)* Revision des Tarifs für Fleischtransporte nach Paris. *q)* Einbeziehung der Stationen Ennenda bis Lintthal in die Saarkohlentarife, ferner Erstellung von Spezialtarifen für Steinkohlen und Roheisen ab Mannheim und Ludwigshafen nach dem Vorarlberg. *r)* Neuerstellung des Tarifs zwischen Basel und Schaffhausen einer- und den bayerischen Staatsbahnen anderseits, ferner Revision und Ergänzung des gleichartigen Tarifs mit Sachsen. *s)* Spezialtarife für den Holzexport nach der Schweiz und Frankreich mit Bayern, der Kaiserin Elisabethbahn, der österreichischen Südbahn, Galizien und der Bukowina. *t)* Neue Spezialtarife für den Getreideexport nach der Schweiz und Frankreich mit Bayern und mit Österreich-Ungarn, einschliesslich Böhmen. *u)* Spezialtarife für den Weinexport aus Österreich-Ungarn nach der Schweiz und nach Frankreich. *v)* Spezialtarife für mineralische Kohlen, Kartoffeln und Zucker mit den böhmischen Bahnen, ferner für mineralische Kohlen der Kronprinz Rudolfbahn. *w)* Revision und Ergänzung der Gütertarife mit Südrussland via Podwoloczyska und Brody und mit Rumänien via Suczawa, einschliesslich des Exporttarifs für metallurgische Produkte aus Südfrankreich nach Russland. *x)* Einbeziehung der Stationen Romanshorn und Rorschach via Konstanz in verschiedene mittel- und norddeutsche Tarifverbände.

---

## III. Finanzverwaltung.

Der letztjährige Geschäftsbericht reichte bis zur Konstituirung der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel und ihrer Übernahme aller der Verpflichtungen, welche in der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 der Nordostbahn zugesichert waren. Soweit die Bedürfnisse der letztern es erheischten, sind diese Verpflichtungen seither auch immer mit grosser Pünktlichkeit erfüllt worden, und es war der Verkehr mit dem genannten Institut überhaupt stets ein sehr angenehmer.

Während des Berichtsjahres wurden von der Eisenbahnbank folgende Zahlungen geleistet:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Fr. 3,000,000 | Valor | 31. Januar 1879 | auf Rechnung der | Rückzahlung des 3 Millionen-Anleihens vom 1. Febr. 1859, |
| „ 20,000,000 | „ | 1. Febr. „ | „ „ „ | Übernahme der Vorschüsse des Comptoir d'Escompte, |
| „ 500,000 | „ | 28. „ | „ „ „ | Gotthardsubvention pro 1878, |
| „ 2,000,000 | „ | 1. Mai „ | „ „ „ | Rückzahlung der Subvention vom rechten Seeufer, |
| „ 3,500,000 | „ | 15. Aug. „ | „ „ „ | „ des 5 Millionen-Anleihens vom 28. Okt. 1867, |
| „ 400,000 | „ | 1. Nov. „ | „ „ „ | Gotthardsubvention pro 1879, |
| „ 1,500,000 | „ | 10. „ | „ „ „ | Rückzahlung des 5 Millionen-Anleihens vom 28. Okt. 1867, |
| „ 200,000 | „ | 10. „ | „ „ „ | „ der Subvention vom rechten Ufer, |
| „ 12,990,000 | „ | 31. Dezbr. „ | „ „ des | Rückkaufs der Titel des schweiz. Konsortiums. |
| Fr. 44,090,000 | effektiv. | | | |

Da nach der Konvention für baar zu empfangende 54 Millionen Franken 136,000 Obligationen à Fr. 500 zu $4^1/_2$% verzinslich und mit erster Hypothek auf das Nordostbahnnetz, also nominell 68 Millionen Franken der Eisenbahnbank zu überlassen sind, so belauft sich die Schuld der Nordostbahn an letztere für obige Fr. 44,090,000 à 54/68 auf Fr. 55,520,500, und es ergibt sich darauf ein Kursverlust von Fr. 11,430,500.

Nach Art. 7 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 sollten die gesammten 136,000 Obligationen der Eisenbahnbank sofort nach ihrer Konstituirung übergeben werden, immerhin in der Meinung, dass der Zins jeweilen nur auf derjenigen Zahl von Titeln zu vergüten sei, welche den effektiven Einzahlungen entspreche, und mit dem Vorbehalt einer Kontrole des Bundesrathes über die zu verabfolgende Zahl von Obligationen. Durch Beschluss des h. Bundesrathes wurden aber je nur so viel neue Titel zum Eintrag ins eidgenössische Pfandbuch zugelassen, als abbezahlte ältere Obligationen zur Löschung kämen. Gleichwohl überstieg die Zahl der letzteren diejenige, welche den effektiven Einzahlungen entsprach, wie sich aus nachstehender Übersicht ergibt:

Es kamen im Laufe des Berichtsjahres successiv zur Einlösung und wurden hierauf am eidgenössischen Pfandbuche gelöscht:

| | | |
|---|---|---|
| *a)* Vom 3 Millionen-Anleihen von 1859: | 5950 Stück oder . . . . . | Fr. 2,975,000 |
| *b)* „ 5 „ „ „ 1867: | 9770 „ „ . . . . . | „ 4,885,000 |
| *c)* Die dem Comptoir d'Escompte für seine Vorschüsse von 20 Millionen zu Faustpfand gegebenen Obligationen des 5% 50 Millionen sogenannten Pariser Anleihens von 1876 . . | | „ 36,000,000 |
| *d)* Der Rest dieses Anleihens, welcher seiner Zeit vom schweizerischen Konsortium übernommen worden war . . . . . | | „ 14,000,000 |
| *e)* Die vom Konsortium überdies besessenen 5 Millionen des mit der Schweizerischen Centralbahn gemeinschaftlichen $4^1/_2$% Anleihens von 50 Millionen mit . . . . . | | „ 5,000,000 |
| Im Ganzen wurden im Pfandbuche von älteren Obligationen gelöscht für . . . . . | | Fr. 62,860,000 |
| und dagegen von neuen Obligationen des 68 Millionen-Anleihens eingetragen 125,720 Stück à Fr. 500 | | „ 62,860,000 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Von diesen neuen Obligationen . . . . . | Fr. 62,860,000 | oder | 125,720 | Stück à Fr. 500 |
| wurden als Gegenwerth der ersten Amortisationsquote abermals im Pfandbuch gelöscht . . . . . | „ 110,000 | „ | 220 | „ „ „ 500 |
| so dass sich im Besitz der Eisenbahnbank befinden für . . | Fr. 62,750,000 | oder | 125,500 | Stück. |
| d. h. mehr als unsere verzinsliche Schuld per 31. Dezember . | „ 7,229,500 | „ | 14,459 | „ |

Die neuen Obligationen des 68 Millionen-Anleihens konnten zwar erst im September abgeliefert werden, da zuerst die Feststellung ihres Textes längere Verhandlungen mit der Eisenbahnbank veranlasste, und sodann auch deren Anfertigung und Unterzeichnung erhebliche Zeit in Anspruch nahm. Die ersten Zahlungen der Eisenbahnbank wurden daher durch provisorische Schuldscheine von je Fr. 500,000 gedeckt, aber auch diese mussten zuerst ins eidgenössische Pfandbuch eingetragen und beim Austausch gegen definitive Obligationen wieder gelöscht werden.

In dem bundesräthlichen Verpfändungsbeschluss vom 8. November 1878 sind, ausser den 160 Millionen, auf welche die I. Hypothek auf das Nordostbahnnetz beschränkt ist, noch 25 Millionen des mit der Centralbahn gemeinschaftlichen Anleihens von 50 Millionen einbezogen, welche von dieser Gesellschaft geschuldet werden, und von diesen 25 Millionen lagen noch 5 Millionen, welche nie emittirt worden waren, in den Händen der Centralbahn. Die entsprechenden 5 Millionen der Nordostbahn waren anno 1876 mit Zustimmung der Centralbahn dem schweizerischen Konsortium abgetreten worden; nach deren Rückkauf durch die Eisenbahnbank und dem Austausch derselben gegen neue Obligationen des 68 Millionen-Anleihens erschien es wünschenswerth, diese Titel nicht weiter zu emittiren, sondern das Gemeinschaftsanleihen um dieselben zu vermindern. In Übereinstimmung mit der Centralbahn und in

Anwesenheit von Abgeordneten beider Gesellschaften, sowie des eidgenössischen Pfandbuchführers, wurden daher diese 10 Millionen nebst den zugehörigen eingelösten und nicht eingelösten Coupons durch Feuer vernichtet. Das Gleiche war zum Theil schon früher ebenfalls in Anwesenheit des eidgenössischen Pfandbuchführers mit den 50 Millionen des 5 % Pariseranleihens geschehen; über diese Operationen sind gehörige Protokolle aufgenommen worden, und es sind dieselben auch vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement in Nr. 14 des Bundesblattes vom 3. April 1880 amtlich publizirt worden.

Die vorstehend bezeichneten Operationen sind indessen nicht ohne erhebliche Auslagen bewerkstelligt worden, von denen hier die bedeutendsten Posten Erwähnung finden mögen:

An die eidgenössische Staatskasse:

| | |
|---|---|
| für Pfandbucheintrag des 160 bezw. 185 Millionen-Anleihens à 20 Cts. per Fr. 1000 . . . | Fr. 37,000. — |
| „ Löschung von Titeln im Pfandbuch 62,970,000 à 20 Cts. per Fr. 1000 . . . . . | „ 12,594. — |
| „ Abstempelung von Titeln, 16,084 Stück à 2 Cts. . . . . | „ 321. 68 |
| | Fr. 49,915. 68 |

An die zürcherische Stempelverwaltung:

| | |
|---|---|
| für Stempelgebühren auf 136,300 Titeln à 10 Cts. . . . . | „ 13,630. — |

An Orell Füssli & Co.:

| | |
|---|---|
| für Papier und Druck der provisorischen und definitiven Titel . . . . . | „ 15,131. 50 |

Von diesen Kosten fällt ein kleinerer Theil auf die Rechnung des Jahres 1880; die Rechnung für 1879 ist davon belastet mit Fr. 74,683. 03.

Durch Art. 10 der Konvention vom 11. März /10. Dezember 1878 ist der Eisenbahnbank das Recht gewahrt, die später fälligen Anleihen der Nordostbahn auf den Zeitpunkt ihrer Verfallzeit zu konvertiren, insofern wenigstens ein Jahr vor diesem Zeitpunkt auf diesfällige Anzeige der Bank hin eine Spezial-Übereinkunft mit der Nordostbahn zu Stande kommen sollte.

Gestützt auf diesen Artikel machte die Eisenbahnbank gegen Ende des Berichtsjahres Vorschläge für Konversion des 1882 verfallenden 10 Millionen Anleihens vom 1. Juli 1868, eventuell auch des im Jahr 1884 zur Rückzahlung kommenden 5 Millionen Anleihens vom 7. Juni 1869. Die Direktion konnte sich nicht verhehlen, dass es zur Zeit für die Nordostbahn noch ein Wagniss wäre, ohne Mithülfe eines Finanzinstituts den Versuch zur Aufnahme eines Anleihens zu machen; war aber die Vermittlung eines solchen Instituts angezeigt, so konnte auch über die Wahl desselben kaum ein Zweifel herrschen, vorausgesetzt, dass die Bedingungen der Eisenbahnbank überhaupt als annehmbar erscheinen. Berücksichtigte man nun aber, dass Obligationen mit 75-jähriger Rückzahlungsfrist in der Ostschweiz mit Ausnahme einiger Anleihen der Vereinigten Schweizerbahnen bisher nicht häufig umgesetzt wurden und sich erst noch einbürgern müssen, dass selbst die 1895 fälligen 4½ % Nordostbahn-Obligationen im November v. J. nicht höher als 92½ notirt waren, so musste das Offert der Eisenbahnbank, unsere neuen Obligationen zu 90 % zu übernehmen, als den Umständen angemessen betrachtet werden, und es erhielt die nachstehende Konvention vom 20/21. November 1879 auch die einstimmige Genehmigung des Verwaltungsrathes. Immerhin ist zu bemerken, dass der Kurs von 90 % gegenüber dem Abschluss des 68 Millionen Anleihens zu 79,4 % einen bedeutenden Fortschritt konstatirt. Dem Abschluss der Konvention vom 20/21. November ist es auch ohne Zweifel zuzuschreiben, dass die Kurse der Nordostbahn-Obligationen seither einen weiteren Aufschwung erhalten haben, und die Hoffnung erscheint berechtigt, künftige Konversionen noch unter erheblich günstigeren Bedingungen bewerkstelligen zu können.

# „Convention.

**„Entre la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse,**
représentée par Mr. STUDER, président de la Direction
d'une part,
**„et la Banque des Chemins de fer Suisses,**
représentée par Mr. J. J. SCHUSTER-BURCKHARDT, l'un de ses vice-présidents
d'autre part

„il a été convenu, sous réserve des ratifications des Conseils d'Administration respectifs, ce qui suit, concernant le remboursement de l'emprunt de la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse, échéant en 1882, et d'une partie des emprunts échéants en 1884.

„Art. 1.

„La Banque des Chemins de fer Suisses se charge du remboursement de l'emprunt $4^1/_2$ % de la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse du 1er Juillet 1868, s'élevant à 10,000,000 francs, remboursable le 30 Septembre 1882 au plus tard.

„La Banque des Chemins de fer Suisses a la faculté d'effectuer ce remboursement à une époque antérieure moyennant un avertissement en mains de la Compagnie du Nord-Est Suisse, d'au moins six mois, et, le cas échéant, la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse prendra les mesures nécessaires pour dénoncer l'emprunt à temps.

„Art. 2.

„En compensation de l'engagement pris dans le précédent article par la Banque des Chemins de fer Suisses, la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse lui remet 22,200 Obligations de 500 francs, jouissant de la même garantie hypothécaire et émises aux mêmes conditions d'intérêt et d'amortissement que les 136,000 Obligations dont la Banque des Chemins de fer Suisses s'est chargée par suite de la Convention de Paris des 11 Mars et 10 Décembre 1878.

„La remise de ces Obligations devra toujours avoir lieu en sommes proportionnées au remboursement de l'emprunt mentionné à l'article premier et la jouissance des intérêts prendra cours à partir de l'époque correspondante.

„Art. 3.

„Les frais concernant la vente des sus-dites Obligations, y compris les frais à faire pour obtenir la cote des titres à la Bourse de Paris, tombent exclusivement à la charge de la Banque des Chemins de fer Suisses.

„Toutefois, la différence au-dessus de 460 francs par Obligation qui pourrait être obtenue par la vente des 22,200 Obligations, sera affectée en tout premier lieu au remboursement des dits frais.

„L'excédant de cette différence sera réparti par moitié entre la Banque des Chemins de fer Suisses et la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse.

„Après avoir pris l'avis de la Direction de la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est Suisse, la Banque des Chemins de fer Suisses ou le Syndicat de vente qu'elle se réserve d'instituer à cet effet, fixera librement l'époque et les conditions de la vente des Obligations.

„Art. 4.

„La Banque des Chemins de fer Suisses ou le Syndicat de vente ont le droit jusqu'au 31 Décembre 1880 de comprendre aussi dans cette transaction l'emprunt de $4^1/_2$ % de la Compagnie du Chemin de fer du Nord-Est

Suisse de 5,000,000 francs du 7 Juin 1869, remboursable le 30 Novembre 1884 au plus tard. Si elle fait usage de ce droit, le nombre des Obligations qui, d'après l'article 2, doit lui être remis par la Compagnie du Nord-Est, sera augmenté de 11,000 c'est-à-dire porté à 33,200. Dans ce cas, les dispositions de la présente Convention seront appliquées respectivement à cette cession ultérieure d'Obligations.

„Art. 5.

„La Banque des Chemins de fer Suisses en vue de la meilleure exécution de ce traité, se réserve de substituer à ses droits comme à ses charges un Syndicat de vente. Toutefois la Banque demeure responsable vis-à-vis de la Compagnie du Nord-Est de l'accomplissement des engagements qu'elle contracte par la présente convention.

„Bâle, le 21 Novembre 1879.

„Zurich, le 20 Novembre 1879.

Pour la Banque des Chemins de fer Suisses:

J. J. SCHUSTER-BURCKHARDT.

Pour la Direction du Chemin de fer du Nord Est-Suisse:

STUDER.“

Die wirkliche Ausführung der Konversion des im Jahr 1882 fälligen Anleihens wird Gegenstand eines künftigen Geschäftsberichtes bilden.

Es ist weiter oben erwähnt worden, dass an die Amortisation des neuen Anleihens eine erste Quote von Fr. 110,000 bezahlt worden sei. Da diese Quote etwas gering erscheinen dürfte, die Art der Amortisation überhaupt den Aktionären der Nordostbahngesellschaft noch nie offiziell zur Kenntniss gebracht worden ist, so mag es hier am Platze sein, etwas näher darauf einzutreten. — In Art. 5 der Konvention vom 11. März/10. Dezember 1878 ist für die erste Hypothek auf das Netz der Nordostbahn ein Gesammtanleihen von 160 Millionen Franken in Aussicht genommen, welches in 75 Jahren durch Amortisation nach einem festzustellenden Plan getilgt werden soll. Die Amortisation soll im Jahr 1879 beginnen, und die jährliche Quote bis zum Jahr 1885 inclusive auf Fr. 103,000 beschränkt werden dürfen. Der Gesellschaft ist vorbehalten, die Amortisation zu beschleunigen. Die Beschränkung der Amortisation während der ersten sieben Jahre ist darin begründet, dass die Nordostbahn nach Art. 8 der Konvention während dieser Zeit der Bank eine jährliche Kommissionsgebühr von Fr. 250,000 zu entrichten hat, und das Minimum von Fr. 103,000 ist so berechnet, dass durch jährliche Leistung dieses Betrages in 75 Jahren ein Anleihen von 60 Millionen getilgt würde, das gesammte Anleihen also sich auf 100 Millionen reduzirte. In dem nachfolgenden Amortisationsplan ist obiges Minimum auch während der ersten sieben Jahre etwas überschritten, um in dieser Zeit wenigstens eine Million zu tilgen. Vom Jahr 1886 an ist die Amortisation auf das gesammte Anleihen ausgedehnt. Die zu tilgende Summe beträgt dann noch 159 Millionen, die Dauer des Anleihens 68 Jahre, die jährlich erforderliche Quote berechnet sich auf Fr. 377,604. Diesem Betrage sind jährlich die auf den bereits amortisirten Titeln ersparten Zinse beizufügen. Ganz genau würde sich daher die Amortisation auf den 1. Februar

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1887 | zu Fr. | 377,604 stellen | | oder auf | 755 | Obligationen. |
| 1888 | „ „ | 377,604 + 16,992 | | „ „ | 789 | „ |
| 1889 | „ „ | 377,604 + 16,992 + 17,757 | | „ „ | 824 | „ |

Um aber je Serien von 20 Obligationen ausloosen zu können, sind obige Zahlen in der Tabelle so auf- und abgerundet, dass sie durch 20 theilbar sind, und die Differenzen sich ausgleichen. In 75 Jahren wird also auf diese Weise das Gesammtanleihen von 160 Millionen zurückbezahlt. Die Zahl dieser Jahre ist so gewählt, dass sie ungefähr mit den ersten Konzessionen der Nordostbahn, nämlich im Jahre 1953, zu Ende geht.

Amortisationstabelle.

| Zeit der Rückzahlung | Zahl der Obligationen | Zeit der Rückzahlung | Zahl der Obligationen | Zeit der Rückzahlung | Zahl der Obligationen | Zeit der Rückzahlung | Zahl der Obligationen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Februar | à Fr. 500 | 1. Februar | à Fr. 500 | 1. Februar | à Fr. 500 | 1. Februar | à Fr. 500 |
| | | Report | 13,660 | | 50,880 | | 136,800 |
| 1880 | 220 | 1899 | 1,280 | 1918 | 2,960 | 1937 | 6,800 |
| 1881 | 240 | 1900 | 1,340 | 1919 | 3,080 | 1938 | 7,100 |
| 1882 | 260 | 1901 | 1,400 | 1920 | 3,220 | 1939 | 7,420 |
| 1883 | 280 | 1902 | 1,460 | 1921 | 3,380 | 1940 | 7,760 |
| 1884 | 300 | 1903 | 1,520 | 1922 | 3,520 | 1941 | 8,120 |
| 1885 | 320 | 1904 | 1,600 | 1923 | 3,680 | 1942 | 8,500 |
| 1886 | 380 | 1905 | 1,660 | 1924 | 3,860 | 1943 | 8,900 |
| 1887 | 760 | 1906 | 1,740 | 1925 | 4,020 | 1944 | 9,300 |
| 1888 | 780 | 1907 | 1,820 | 1926 | 4,200 | 1945 | 9,740 |
| 1889 | 820 | 1908 | 1,900 | 1927 | 4,400 | 1946 | 10,180 |
| 1890 | 860 | 1909 | 1,980 | 1928 | 4,600 | 1947 | 10,620 |
| 1891 | 900 | 1910 | 2,080 | 1929 | 4,800 | 1948 | 11,080 |
| 1892 | 940 | 1911 | 2,180 | 1930 | 5,020 | 1949 | 11,560 |
| 1893 | 980 | 1912 | 2,280 | 1931 | 5,240 | 1950 | 12,080 |
| 1894 | 1,020 | 1913 | 2,380 | 1932 | 5,480 | 1951 | 12,620 |
| 1895 | 1,080 | 1914 | 2,480 | 1933 | 5,720 | 1952 | 13,200 |
| 1896 | 1,120 | 1915 | 2,600 | 1934 | 5,980 | 1953 | 13,800 |
| 1897 | 1,180 | 1916 | 2,700 | 1935 | 6,240 | 1954 | 14,420 |
| 1898 | 1,220 | 1917 | 2,820 | 1936 | 6,520 | | |
| Transport | 13,660 | | 50,880 | | 136,800 | Total | 320,000 |

Es kann noch die Frage aufgeworfen werden, ob die Nordostbahn auch diese gänzliche Amortisation zu tragen vermöge, da die jährliche Quote immer zu wachsen scheint. Das Letztere ist aber in der That nicht der Fall, Zins und Amortisation betragen immer gleich viel, und es gibt ein Maximum, über welches diese beiden Beträge zusammen nie hinausgehen können. Dieses Maximum ist gleich 159 Millionen $\times \frac{4^1/_2}{100} +$ Fr. 377,604 oder $=$ Fr. 7,532,604, und es kann dasselbe erst eintreten, wenn sämmtliche 160 Millionen emittirt sind. In der Rechnung für 1879 betragen Verzinsung und Amortisation zusammen Fr. 6,613,254. 39 Cts., darunter sind Fr. 56,516. 23 Cts. als Amortisation der Kursverluste auf dem Gemeinschaftsanleihen, welche mit dem Jahre 1892 zu Ende geht. In unserm ungünstigen Berichtsjahre belauft sich die Differenz zwischen den Einnahmen und den Betriebsausgaben noch auf mehr als 8 Millionen Franken; selbst dieses Resultat würde daher beim Eintritt des obigen Maximums noch immer eine bescheidene Einlage in den Erneuerungsfond ermöglichen. Eine Besserung der Verkehrsverhältnisse darf aber wohl mit allem Grund erwartet werden.

Die am Schlusse unseres Berichtes beigefügten Rechnungen schliessen sich ganz an die des Vorjahres an; nur sind die Überschriften theilweise modifizirt. So ist der Titel „Generalbaurechnung“ in den einer „Rechnung über

den Kapitalverkehr der Nordostbahn" umgeändert; diese Rechnung enthält zwar wie früher nur die Mutationen auf den Posten der Hauptbilanz, während auf dem besondern Conto der verfügbaren und Betriebskapitalien ebenfalls bedeutende Kapitalbewegungen stattgefunden haben, die zu erwähnen hier am Platze sein mag.

Es erscheinen in den Rechnungen über die Liegenschaften als Netto-Einnahmen

| | |
|---|---|
| auf dem Liegenschaften-Conto | Fr. 288,305. 47 |
| „ „ Villenquartier- „ | „ 262,318. 16 |
| Zusammen | Fr. 550,623. 63 |

um welche Summe sich diese Aktiven vermindert haben. Dagegen ist der Passivposten „Anleihen gegen Verpfändung von Liegenschaften," welcher in der vorjährigen Rechnung noch . . . . . Fr. 1,660,142. —

| | | |
|---|---|---|
| betrug, reduzirt durch Baarzahlungen von . . . . . | Fr. 1,244,642. — | |
| „ Überträge „ . . . . . | „ 400,000. — | um „ 1,644,642. — |
| | | auf Fr. 15,500. — |

Von obigen Überträgen schuldet die Nordostbahn auf einem Personal-Conto . . . . . „ 250,000. —

so dass die Gesammtschuld aus Liegenschaften noch beträgt . . . . . Fr. 265,500. —

welche im laufenden Jahr grösstentheils ebenfalls zur Abzahlung kommen werden.

Die wirklichen Verkäufe von Liegenschaften im Berichtsjahr betragen auf dem Liegenschaften-Conto

| | |
|---|---|
| für Gebäude . . . . . | Fr. 281,856. 75 |
| „ Grundstücke und Abschnitte . . . . . | „ 9,550. 30 |
| | Fr. 291,407. 05 |
| gegenüber dem Inventarwerth von . . . . . | „ 263,454. 20 |
| Der Mehrerlös von . . . . . | Fr. 27,952. 85 |

wurde auf den übrigen Inventarposten, namentlich auf Gebäulichkeiten abgeschrieben.

Von den noch auf Bau-Conto befindlichen Abschnitten wurden verkauft: 32,495 Quadratmeter für Fr. 20,900; überdies sind auf Rechnung von Expropriationen für den Bau der Schweizerischen Nationalbahn von der Massaverwaltung Fr. 270,000 eingegangen.

| | |
|---|---|
| Die Verkäufe auf dem Villenquartier belaufen sich im Ganzen auf . . . . . | Fr. 507,865. 70 |
| also für die Hälfte der Nordostbahn auf. . . . . | „ 253,932. 85 |

Es bleiben von diesem Komplex noch disponibel 40,110 Quadratmeter, gemeinsam mit der Schweizerischen Kreditanstalt.

In Folge der erwähnten Liegenschaftenverkäufe und der Übernahme von aus denselben herrührenden Schuldbriefen hat sich der Bestand der eigenen Werthpapiere vermehrt um Fr. 93,285. Eine bedeutendere Vermehrung dieses Conto, nämlich um Fr. 391,400, ist verursacht durch die vertragliche Übernahme von Gotthardbahnobligationen IV. Serie; ein Theil dieser Titel von früheren Serien ist dagegen im laufenden Jahre veräussert worden.

Als im Laufe des Berichtsjahres die Möglichkeit einer Erwerbung der Nationalbahn durch die Nordostbahn näher trat, die endliche Liquidation aber noch in unbestimmter Ferne lag, wurden der Direktion von verschiedenen Bauunternehmern dieser Bahn deren privilegirte Forderungen, aus Garantierücklässen bestehend, zum Kaufe angeboten. Nachdem wir bereits durch den Cessionsvertrag vom 14. März die Hälfte der auf der Ostsektion haftenden Hypothekar-

forderungen unter Ratifikationsvorbehalt erworben hatten, konnten wir kein Bedenken tragen, auch die dieser Hypothek vorgängig kollozirten Forderungen zu übernehmen, um so mehr, als der dafür zu bezahlende Preis von 80 % annehmbar erschien. Die hiefür gemachte Auslage belauft sich auf Fr. 454,966. 71 Cts.

Der Titel „Materialvorräthe“ hat im Berichtsjahr eine wesentliche Reduktion erfahren, nämlich von Fr. 3,375,650. 32 Cts. auf Fr. 2,247,552. 76 Cts., theils durch allmälige Verwendung und Verkauf der vorhandenen Vorräthe, theils durch Aufhebung der Bureaux des Oberingenieurs für den Bahnbau und Vereinigung des Inventars desselben mit demjenigen des Oberingenieurs für den Betrieb. Bei dieser Verschmelzung konnten die aus der Zeit hoher Materialpreise stammenden Ansätze des Bauinventars nicht wohl auf das Betriebsinventar übertragen werden, sondern es mussten dieselben einer erheblichen Reduktion unterliegen, wobei sich ein Defizit von Fr. 110,630. 73 Cts. ergab, von dessen Verrechnung weiter unten die Rede sein wird.

Die übrigen Posten der Bilanz und der Rechnung über den Kapitalverkehr erfordern keine besondere Beleuchtung; für die Betriebsrechnung verweisen wir auf den Abschnitt „Finanzergebniss“ auf Seite 69.

---

# 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, ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,106,673 Kilometer zurückgelegt. Die im Jahresdurchschnitt betriebene Länge dieser Linien betrug 401 Kilometer, indem zu dem letztjährigen Durchschnitt von 391 Kilometer (vgl. die erläuternde Bemerkung im Eingang von Titel „C. Ausgaben und Statistik des Betriebs“) 10 Kilometer durchschnittlich betriebene Betriebslänge der am 1. Juni eröffneten 16 Kilometer langen Linie Glarus-Lintthal hinzukommen.

| Von der Totalsumme der ausgeführten Zugskilometer fallen auf: | **1878.** Kilometer. | **1879.** Kilometer. |
|---|---|---|
| 1. Fahrplanmässige Züge: | | |
| Schnell- und Personenzüge . . . . . | 1,323,358 | 1,360,841 |
| Gemischte Züge . . . . . | 628,944 | 517,071 |
| Güterzüge ohne Personenbeförderung . . . . . | 206,449 | 185,340 |
| | 2,158,751 | 2,063,252 |
| 2. Ergänzungs- und Extrazüge . . . . . | 45,522 | 43,421 |
| | 2,204,273 | 2,106,673 |