

# Finanzverwaltung

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **31 (1883)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

## **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.

Neben den erwähnten grossen Arbeiten zur Neuregelung der Verhältnisse des Güterverkehrs nahmen uns diejenigen, welche an den schon bestehenden Gütertarifen zur Berücksichtigung anderwärts eintretender Änderungen oder zu weiterer Verkehrsentwicklung nöthig wurden, stetsfort bedeutend in Anspruch. Indessen glauben wir von näherer Aufzählung derselben Umgang nehmen zu dürfen. Wir begnügen uns zu erwähnen, dass einige Tarifmassnahmen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Gewinnung von Transitverkehr aus und nach dem südlichen Frankreich, speziell Bordeaux, vereinbart wurden, welche bereits beachtenswerthen Erfolg hatten, und dass ermässigte Baumwolltarife ab den westlichen französischen Häfen nach der Ostschweiz zur Einführung gelangten.

Von Verkehrs- und Tarifmassnahmen im Personenverkehre sind neben einer grössern Anzahl minder wichtiger die folgenden erwähnenswerth:

1. Im internen Verkehre. *a)* Ein neues Verfahren für den Nachweis des Eintritts von Passagieren auf die Zürichseeboote beziehungsweise der Abfahrtstation der Reisenden und über Erhebung von Supplementtaxen. *b)* Erweiterung der Zulassung fakultativer Benutzung von Billeten auf verschiedenen Linien. *c)* Einer Anregung, Marken-Abonnements zur Benutzung auf verschiedenen Linien auszugeben, konnte, obwohl solche Abonnements unzweifelhaft zur Vermehrung des Verkehrs beitragen würden, noch nicht Folge gegeben werden, weil sich bis jetzt kein Mittel finden liess, den Verkauf und Gebrauch solcher Marken auf einfache Weise und doch wirksam zu kontrolliren.

2. Im direkten Verkehre erfolgte die Umrechnung einer Anzahl internationaler Tarife, und es haben namentlich die direkten Tarife über die Gotthardbahn wesentliche Erweiterungen erfahren. Die Landesausstellung gab ferner Anlass zum Abschluss einer Vereinbarung mit dem grössern Theil der schweizerischen Bahnen über Ausgabe von Beamtenbilleten zu ermässigten Preisen im direkten Verkehre der schweizerischen Bahnen unter sich.

### III. Finanzverwaltung.

Auf Rechnung des durch die Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 kontrahirten Anleihs von 54 beziehungsweise 68 Millionen Franken hat im Berichtjahr eine Einzahlung der Eisenbahnbank nicht stattgefunden, dagegen war durch Protokoll vom 30. November 1880 vereinbart worden, dass behufs Rückzahlung des auf den 15. Januar 1884 fälligen Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn von Fr. 5,000,000 auf genannten Termin eine Einzahlung in diesem Betrage zu leisten sei; die Restzahlung von Fr. 710,000 wurde zufolge des genannten Protokolls auf das Jahr 1885 verschoben.

Im Laufe des Berichtjahres sprach nun die Eisenbahnbank den Wunsch aus, einen Theil der als Gegenwerth der obigen 5 Millionen Franken ihr zu liefernden Nordostbahnobligationen schon früher zu erhalten, und wir haben mit Ermächtigung unseres Verwaltungsrathes diesem Wunsch entsprochen, wogegen die Eisenbahnbank auf das ihr laut Art. 10 der Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 zustehende Recht verzichtete, die in den Jahren 1886 und 1887 fälligen Anleihen der Nordostbahn von je 5 Millionen Franken zu konvertiren.

Zufolge dieser Übereinkunft lieferten wir der Eisenbahnbank am 1. August 1883 4181 Obligationen von Fr. 500, No. 154,820 bis 159,000, zum Kurse von 54/68 und unter Zinsverrechnung auf 15. Januar 1884, wogegen uns die Eisenbahnbank, ebenfalls Werth 15. Januar, Fr. 1,660,000 schuldig wurde, welche in der Bilanz unter den Aktiven erscheinen, während der entsprechende Obligationenbetrag mit Fr. 2,090,500 als Einzahlung auf das Anleihen von 68 Millionen Franken vom 1. Februar 1879 in die Passiven eingestellt ist, und die Differenz von Fr. 430,500 als Kursverlust auf dieser Einzahlung in der Liquidationsrechnung erscheint.

Wir erwähnen bei diesem Anlass, dass die Rückzahlung des Subventionsanleihe der linksufrigen Seebahn auf den 15. Januar 1884 vermittelt der erwähnten Zahlung der Eisenbahnbank von 5 Millionen Franken an die Zürcher Kantonalbank, welche ein betreffendes Anleihen der Gemeinden des linken Ufers vermittelt hatte, stattgefunden hat, und dass wir der Eisenbahnbank dafür weitere 8412 Obligationen zu Fr. 500, No. 159,001 bis 167,412, verabfolgt haben, welche in der Rechnung für 1884 erscheinen werden.

Nachdem die Eisenbahnbank, wie bereits erwähnt, auf das Recht der Konversion der in den Jahren 1886/87 fälligen beiden Anleihen verzichtet hatte, und unsere disponiblen Mittel in Folge der in den letzten Jahren stattgefundenen Verwendung der Betriebsüberschüsse zu umfangreichen Abschreibungen auf einen erheblichen Betrag angestiegen waren, hielten wir es für zweckmässig, dem Verwaltungsrathe die Kündigung der beiden Anleihen zu beantragen. Mit Ermächtigung desselben vom 19. Juli 1883 fand diese Kündigung am 31. Juli statt:

- 1) für das 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 0/0 Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 30. November 1871, fällig im Jahr 1887, auf den 31. Januar 1884;
- 2) für das 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 0/0 Anleihen von 5 Millionen Franken d. d. 3. April 1871, fällig im Jahr 1886, auf den 15. April 1884.

Gleichzeitig wurde den Obligationeninhabern die Konversion ihrer Titel bis zum Gesamtbetrag von 5 Millionen Franken für beide Anleihen gegen neue Obligationen zu Fr. 500 zum Zinsfusse von 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 0/0 und zum Kurse von 99 0/0 angeboten.

Behufs dieser Konversion bewilligte der h. Bundesrath mit Beschluss vom 7. September 1883 die Eintragung einer dritten Emission von 10 Millionen Franken auf das Gesamtanleihen von 160 Millionen l. Hypothek, und in gleichen Rechten mit den früheren Emissionen, ins eidgenössische Pfandbuch.

Die neuen Titel dieser Emission lauten auf Fr. 500, tragen das Datum vom 15. April 1884 und sind von da an alljährlich zu 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 0/0 mit Fr. 21.25 verzinslich und zwar auf 15. Oktober jedes Jahres mit Fr. 10.60 und auf 15. April mit Fr. 10.65 für den Coupon, erstmals am 15. Oktober 1884.

Von dem Rechte zur Konversion wurde Gebrauch gemacht

für 1701 Obligationen des Anleihe vom 30. November 1871 und  
 „ 1799 „ „ „ „ 3. April 1871

zusammen für 3500 Obligationen zu Fr. 1000 Nominalwerth . . . . . Fr. 3,500,000  
 so dass 6500 „ im Betrag von . . . . . „ 6,500,000

zur Einlösung blieben.

Die auf dieser Operation im Jahr 1883 erlaufenen Druckkosten, Insertions- und Stempelgebühren etc. betragen Fr. 11,708. 30 Cts. und sind im Titel F „Abschreibungen“ der Betriebsrechnung der Nordostbahn begriffen.

Dagegen hat uns diese Operation gestattet, den Titel „Verzinsung der Anleihen“, welcher in der Rechnung für 1883 mit . . . . . Fr. 6,341,327. 50 erscheint, für 1884 nur mit . . . . . „ 6,194,735. 40 zu budgetiren, also mit weniger . . . . . Fr. 146,592. 10  
 Andererseits ist der Ertrag der disponibeln Gelder ebenfalls um . . . . . „ 95,261. — geringer budgetirt als 1883, so dass . . . . . Fr. 51,330. —  
 immerhin als muthmassliche Jahresersparniss übrig bleiben.

Wir greifen der Berichterstattung fürs Jahr 1884 auch hier etwas vor mit der Notiz, dass der Umtausch obiger 3500 Obligationen der gekündigten Anleihen in 7000 neue 4<sup>1</sup>/<sub>4</sub> 0/0 Obligationen zu Fr. 500 durchgeführt, und

dass die Rückzahlung der 6500 nicht konvertirten Obligationen ebenfalls zum grössten Theil bewerkstelligt ist; ferner dass auf den 31. März 1884 auch das 3<sup>1</sup>/<sub>4</sub>% Subventionsdarlehen der Aargauischen Südbahn-Gemeinden im Betrage von Fr. 1,500,000, d. d. 31. März 1874, wovon auf die Nordostbahn die Hälfte mit Fr. 750,000 entfiel, zurückbezahlt worden ist.

Nachdem die Bestellung der Hypothek auf die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn auch auf badischem Gebiet endlich perfekt geworden war, sind die früher ausgestellten 23 Interimsscheine im Gesamtbetrag von Fr. 3,000,000 durch die definitiven, mit Coupons versehenen Obligationen, die von nun an 4% Zins tragen, 3000 Stück zu Fr. 1000, No. 1—3000, ersetzt worden.

Die Kosten für diese Hypothekbestellung, sowie für Druck- und Stempelgebühren der Aktien und Obligationen, welche den Kaufpreis der ehemaligen Nationalbahn (Ost- und Westsektion) repräsentiren, betragen Fr. 3204. 02 Cts. und sind unter Titel F „Abschreibungen“ der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1883 verrechnet.

Die Bilanz der schweizerischen Nordostbahn mit 31. Dezember 1883 zeigt gegenüber dem Vorjahr folgende Veränderungen:

1) Das Anleihen von 160 Millionen Franken I. Hypothek erhöht sich um den Nominalwerth der anticipando an die Eisenbahnbank abgegebenen 4181 Titel zu Fr. 500 = . . . . . Fr. 2,090,500 und reduziert sich hinwieder um die V. Amortisationsquote pro 1883 (1. Februar 1884) . . . . . „ 150,000 also Vermehrung der Schuld um . . . . . Fr. 1,940,500 dieselbe betrug am 31. Dezember 1882 . . . . . „ 76,909,500 und beläuft sich demnach mit 31. Dezember 1883 auf . . . . . Fr. 78,850,000 wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat, während alle bisher ausgelosten Obligationen zur Einlösung präsentirt worden sind.

2) Die Kapitalbeschaffungskosten des Anleihe von 160 Millionen Franken haben mit Ende 1882 betragen . . . . . Fr. 13,471,554. 40 hiezu kommen im Jahre 1883 die Kursverluste auf vorstehende Nom. Fr. 2,090,500 zu 68/54 „ 430,500. — Fr. 13,902,054. 40 Hinwieder fällt in Abzug die V. Amortisationsquote pro 1883 (1. Februar 1884) von . . . . . „ 150,000. — Fr. 13,752,054. 40

3) Von weiteren Bewegungen im Kapitalverkehr der Bilanz ist zu erwähnen:

a) Die Bauausgaben für das Stammnetz der Nordostbahn vermehren sich um . . . . . Fr. 32,441. 81

Hievon entfallen auf die:

|  |                |                |
|--|----------------|----------------|
| 1. Erstellung der Ostzufahrten im Bahnhof Winterthur . . . . .   | Fr. 13,006. 66 |                |
| 2. Abzahlung von Hypotheken auf die im Jahr 1872 angekauften Gebäude im Vorbahnhof Zürich . . . . .          | „ 20,700. —    |                |
| 3. Stationserweiterung in Altstetten (Gründerwerb und Güterschuppen), 1/2 von Fr. 16,008. 81 . . . . .       | „ 8,004. 41    |                |
| 4. Übertrag der Schneepflüge aus dem Inventar des Rollmaterials auf dasjenige für die Bahnaufsicht . . . . . | „ 12,800. —    |                |
| 5. Zahlung für Prozessvergleich in Konstanz (Walser) . . . . .   | „ 500. —       |                |
|  | <hr/>          |                |
| Übertrag   | Fr. 55,011. 07 | Fr. 32,441. 81 |

|  |   |                 |                |
|--|---|-----------------|----------------|
|  | Übertrag . . . . .  | Fr. 55,011. 07  | Fr. 32,441. 81 |
| Hievon ab:   |   |                 |                |
| 6.   | Erlöse für Landverkauf, Minderwerth auf Inventarien und diverse Abschreibungen . . . . .                              | „ 22,569. 26    |                |
|  | Total wie oben  | Fr. 32,441. 81  |                |
| b) Ebenso vermehren sich die Bauausgaben für das Transportmaterial und die Werkstätten um . . . . . „ 22,041. 07 |   |                 |                |
| welche Summe wie folgt ausgewiesen wird:   |   |                 |                |
| 1.   | Für Erweiterung der Werkstätte im Bahnhof Zürich . . . . .  | Fr. 140,277. 84 |                |
| 2.   | Für Vollendungsarbeiten an der Werfte in Wollishofen . . . . .  | „ 385. 78       |                |
|  |   | Fr. 140,663. 62 |                |
| Hievon gehen ab:   |   |                 |                |
| 3.   | Erlös für den Verkauf von 9 Personenwagen (8 an Seethalbahn und 1 Krankenwagen an Gotthardbahn) . . . . .             | Fr. 23,872. —   |                |
| 4.   | Übertrag der Schneepflüge aus dem Inventar des Rollmaterials in dasjenige der Bahnaufsicht . . . . .                  | „ 12,800. —     |                |
| 5.   | Mindererlös und Abschreibung des Minderwerths obiger Personenwagen und Schneepflüge etc. . . . .                      | „ 41,275. 60    |                |
| 6.   | Desgleichen auf Schleppboote auf dem Zürichsee . . . . .  | „ 2,228. 52     |                |
| 7.   | Abschreibung auf dem Anlagekapital der Imprägniranstalt . . . . .   | „ 25,000. —     |                |
| 8.   | Abschreibung ausrangirter Werkzeug-Maschinen der Werkstätte Zürich . . . . .  | „ 13,446. 43    |                |
|  |   | „ 118,622. 55   |                |
|  | Total wie oben  | Fr. 22,041. 07  | Fr. 54,482. 88 |
| c) Dagegen vermindern sich die Bauausgaben für neue Linien um . . . . . „ 4,706. 39                              |   |                 |                |
| hauptsächlich aus Erlösen für Landverkauf und zurückgezogene Materialien und Inventarstücke herrührend.          |   |                 |                |
|  | Die Bauausgaben für 1883 betragen somit . . . . .   |                 | Fr. 49,776. 49 |
| 4)   | Die Betheiligung der Nordostbahn bei anderen Bahnunternehmungen vermindert sich:                                      |                 |                |
| a.   | bei der Bötzbeargbahn um . . . . .  | Fr. 1,220. 62   |                |
|  | als hälftiger Antheil der Nordostbahn aus den Baueinnahmen für Landverkäufe etc. für 1883.                            |                 |                |
| b.   | bei der Linie Effretikon-Hinweil um . . . . .   | „ 20,000. —     |                |
|  | in Folge Reduktion des Bau-Saldos dieser Linie mit Ende 1883, durch Abzahlung am Obligationenkapital der Nordostbahn. |                 |                |
|  | Summa der Verminderung der Betheiligung der Nordostbahn bei anderen Unternehmungen . . . . .                          |                 | Fr. 21,220. 62 |

**A. Aktiven.**

|  |                  |                          |
|--|------------------|--------------------------|
| I. Die Kassa-, Wechsel- und Giro-Conti setzen sich wie folgt zusammen:   |                  |                          |
| 1) Kassabestand mit 31. Dezember 1883 einschliesslich Giro- und Chèque-Conti bei drei Bankinstituten in Zürich und Basel . . . . .   |                  | Fr. 843,808. 89          |
| 2) Bestand des Wechsel-Portefeuille:   |                  |                          |
| a. fällig im Monat Januar 1884 . . . . .   | Fr. 3,225,744. — |                          |
| b. " " " Februar " . . . . .   | " 1,721,881. 20  |                          |
| c. " " " März " . . . . .  | " 2,808,415. 35  |                          |
| d. " " " April " . . . . .   | " 50,000. —      |                          |
| (in 287 Appoints) . . . . .  |                  | " 7,806,040. 55          |
|  | Summa            | <u>Fr. 8,649,849. 44</u> |
| II. Werthpapiere. Der Bestand der Werthpapiere mit 31. Dezember 1883 ist folgender:  |                  |                          |
| 1. 9 Stück 4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> —5 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Schuldbriefe auf verkaufte Liegenschaften, betragend . . . . .   |                  | Fr. 174,914. 50          |
| 2. 1034 Obligationen auf die Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern, zu Fr. 500 . . . . .   |                  | " 517,000. —             |
| 3. 114 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Obligationen des Anleihens der Gemeinden des linken Zürichseeufers, zu Fr. 1000 . . . . .   | Fr. 114,000. —   |                          |
| plus 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Zins vom 15. Oktober 1883 . . . . .   | " 1,282. 50      |                          |
| Fällig mit 15. Januar 1884 . . . . .   |                  | " 115,282. 50            |
| 4. Eine 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> anticipando eingelöste, mit 15. Januar 1884 fällige Obligation der Nordostbahn des Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn zu Gunsten des Kantons Glarus . . . . .   |                  | " 300,000. —             |
| 5. Nordostbahnobligationen:  |                  |                          |
| 733 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Nordostbahnobligationen, d. d. 30. November 1871, gekündigt auf 31. Januar 1884, zu Fr. 1000 . . . . .   |                  | " 733,000. —             |
| 347 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Nordostbahnobligationen, d. d. 3. April 1871, gekündigt auf 15. April 1884, zu Fr. 1000 . . . . .  |                  | " 347,000. —             |
| 353 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Nordostbahnobligationen, d. d. 16. April 1873, rückzahlbar 1888, zu Fr. 1000 . . . . .   |                  | " 353,000. —             |
| Eine 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Nordostbahnobligation, d. d. 3. November 1863, rückzahlbar 1892, 115 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Nordostbahnobligationen, d. d. 1. Oktober 1860, rückzahlbar 1890 mit Fr. 500 zu 96 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> . . . . . |                  | " 55,200. —              |
| 74 4 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Nordostbahnobligationen, d. d. 1. Juni 1862, rückzahlbar 1892, mit Fr. 1000 zu 95 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> . . . . .   |                  | " 70,300. —              |
| Ferner:  |                  |                          |
| 60 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>0</sup> / <sub>0</sub> Obligationen der Bischofszellerbahn mit Fr. 1000 zu 95 <sup>0</sup> / <sub>0</sub> . . . . .  |                  | " 57,000. —              |
| Ein Gutschein der Stadt Zürich auf eine zurückbezahlte Obligation der rechtsufrigen Zürichseebahn . . . . .  |                  | " 20. —                  |
|  | Übertrag         | <u>Fr. 2,723,717. —</u>  |

|  |          |                          |
|--|----------|--------------------------|
| Endlich:   | Übertrag | Fr. 2,723,717. —         |
| 270 5/0 Gotthardbahnobligationen IV. Serie (Rest unserer früheren Betheiligung bei der Gotthardbahn), zu Fr. 1000, zum Buchsaldo von . . . . . | „        | 90,455. 65               |
| Summa der Werthpapiere mit 31. Dezember 1883   |          | <u>Fr. 2,814,172. 65</u> |

III. Eisenbahnbank, Obligationenconto. Die bereits erwähnten Fr. 1,660,000 als ausstehende Einzahlung auf die anticipando gelieferten 4181 4 1/2 0/0 Nordostbahnobligationen zu Fr. 500 = Nom. Fr. 2,090,500 zu 54/68 finden ihre definitive Verbuchung in der Rechnung des laufenden Jahrs anlässlich der auf den 15. Januar 1884 erfolgten Einzahlung von 5 Millionen Franken, bestimmt für die Rückzahlung des Subventionsdarlehens der linksufrigen Zürichseebahn im gleichen Betrage.

IV. Vom Liegenschafteneonto der Nordostbahn sind im Berichtsjahr nur fünf Parzellen mit einem Erlös von Fr. 313. 10 Cts. verkauft worden. Der Inventarwerth derselben betrug Fr. 385. 12 Cts., so dass sich auf denselben ein Verlust von Fr. 72. 02 Cts. ergeben hat.

|  |                           |
|--|---------------------------|
| Dagegen weist der Correntverkehr dieses Conto einen Überschuss aus von | Fr. 16,322. 35            |
| welcher abzüglich obigen Verlustes von . . . . .                       | „ 72. 02                  |
|  | mit <u>Fr. 16,250. 33</u> |

zu weiteren Abschreibungen auf verschiedenen Gebäulichkeiten verwendet worden ist. Auf Ende 1883 beträgt der Inventarwerth des Liegenschafteneonto, zuzüglich eines Ausstandes auf einer verkauften Parzelle von Fr. 63. 08 Cts., noch Fr. 1,153,513. 76 Cts.

V. Im Villenquartier in Enge wurde im Berichtsjahr die Villa Ulmberg, sowie eine kleinere Parzelle von 49,2 Quadratmeter verkauft, und es reduzirt sich in Folge dessen und durch Eingang einer Restanz aus dem Jahr 1881 im Betrage von Fr. 34,500 der Saldo dieses Conto von Fr. 527,291. 42 Cts. mit Ende 1882 auf Fr. 404,577. 47 Cts. mit Ende 1883.

|  |                   |
|--|-------------------|
| VI. Der Material- und Werkstätteconto hat sich von . . . . . | Fr. 2,059,994. 65 |
| mit Ende 1882 auf . . . . .                                  | „ 2,383,479. 54   |
| mit Ende 1883, also gegen das Vorjahr um . . . . .           | Fr. 323,484. 89   |

erhöht, hauptsächlich in Folge grösserer Anschaffungen der Baumaterialverwaltung des Oberingenieurs von Schwellen und Schnittwaaren (Bretter und Dielen), Erwerbung einer Kiesgrube bei Honau an der Zürich-Zug-Luzerner Linie und Vermehrung der Vorräthe von Holz, Kohlen, Eisen und Schnittwaaren der Hauptmagazinverwaltung.

VII. Im Conto „Diverse Hauptbuchdebitoren“ sind enthalten:

|  |                          |
|--|--------------------------|
| 1. Die mit Ende 1883 sich ergebenden Guthaben an die eigenen Stationen (Güterexpeditionen), an schweizerische und ausländische Eisenbahngesellschaften aus dem direkten Verkehr, im Ganzen . . . . . | Fr. 1,024,593. 85        |
| 2. Das Betriebsdefizit der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil mit Ende 1883 (vide dagegen den Dubiosenconto unter den Passiven) . . . . .   | „ 325,780. 08            |
| 3. Die Guthaben an Banquiers aus dem Couponsverkehr . . . . .  | „ 29,730. 18             |
| 4. Die Vorschüsse an Gerichte in noch schwebenden Prozessen u. s. w. . . . .   | „ 21,581. 95             |
| 5. Guthaben an die Gesellschaft Etzweilen-Schaffhausen . . . . .   | „ 41,875. 93             |
| 6. Diverse andere Debitoren . . . . .  | „ 2,312. 85              |
| Zusammen   | <u>Fr. 1,445,874. 84</u> |

## B. Passiven.

Bezüglich der Passivposten verweisen wir, soweit dieselben nicht bereits Erwähnung gefunden haben, auf die Bilanz und die Beilage I zu derselben unter Hervorhebung folgender Conti:

1. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn erhöht sich von Fr. 5,236,617. 23 Cts. mit Ende 1882 auf Fr. 6,123,266. 94 Cts. mit Ende 1883.
2. Der Reinertrag der Betriebsrechnung der Nordostbahn für 1883 erzeugt eine Summe von Fr. 2,288,242. 35 Cts., über deren Verwendung Ihnen ein besonderer Antrag des Verwaltungsraths vorgelegt werden wird.
3. Der Conto „Noch nicht bezahlte Dividenden auf das Prioritätsaktienkapital“ erhöht sich um die in der Generalversammlung vom 29. Juni 1883 beschlossene Dividende für 1882 von 6<sup>0</sup>/<sub>0</sub> von 11 Millionen Franken = Fr. 660,000, sowie um die demselben gutgeschriebenen zu 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> berechneten Zinse für das Jahr 1883 mit Fr. 48,774. — Wir haben die Verzinsung dieses Conto von 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub><sup>0</sup>/<sub>0</sub> auf 3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> reduziert, weil im Berichtsjahr der durchschnittliche Disconto diesen Satz nicht überschritten hat.
4. Unter dem Titel „Ausserordentliche Reserven“ erscheint ein neuer Posten für rückständige Instandstellung von Rollmaterial im Betrage von Fr. 150,000, über dessen Zweckbestimmung unter Abschnitt IV E 3 näherer Aufschluss ertheilt wird.
5. Der „Dubiosenconto“ erhöht sich auch im Berichtsjahr wieder um das für 1883 Fr. 61,841. 33 Cts. betragende Betriebsdefizit der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil und beträgt nun im Ganzen die ansehnliche Summe von Fr. 325,780. 08 Cts.
6. Die übrigen Conti der Passiven geben zu keinen besonderen Erwähnungen Veranlassung, und wir verweisen hinsichtlich der Betriebsrechnung auf die im Abschnitt IV D folgende vergleichende Übersicht der Finanzergebnisse von 1882 und 1883.

---

## IV. Betrieb.

### A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn, einschliesslich der ehemaligen Nationalbahn und der gepachteten Linie Sulgen-Gossau, ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,534,271 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes betrug im Berichtsjahr 541 Kilometer.

Im Jahr 1883 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 102 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.