

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 30 (1882)

**Artikel:** Dreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1882

**Autor:** Studer

**Kapitel:** 3: Finanzverwaltung

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730412>

### 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:** 11.02.2026

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

dass wir im Benehmen mit den betheiligten schweizerischen und ausländischen Bahnverwaltungen Ausgabestellen derselben in einer beträchtlichen Zahl grösserer deutscher Städte errichteten. Leider war es nicht möglich, die Gottardbahn in den Rayon dieser Billete einbeziehen zu können, während gerade diese als Touristenbahn ersten Rangs und nothwendige Verbindungs linie mit wichtigen Bergpostrouten zur Theilnahme an dieser Institution zunächst berufen wäre. Im Allgemeinen ist die Wahrnehmung gemacht worden, dass ungeachtet der erweiterten Ausgabe die Frequenz in diesen Billeten noch immer nicht die ist, die man sich bei deren Einführung im Jahr 1880 versprach. Es röhrt dies neben der Neuheit der Einrichtung wohl auch daher, dass die gewöhnlichen Rundreisebillete eben durchweg billiger sind, als ein kombinirbares Billet für dieselbe Tour.

Die im letzten Geschäftsbericht vorausgesehene Änderung des Systems der Taxmarken für den Bezug von Bahntaxen in den Bahnzügen ist im Berichtsjahr eingetreten. Die Marken haben einem zweckmässigern und die Kontrole eher ermöglichen System nummerirter Taxbillete Platz gemacht.

Einem vielseitig geäusserten Wunsche Rechnung tragend, haben wir die Gültigkeitsdauer der an den Tagen vor den fünf allgemeinen hohen Festen ausgegebenen Retourbillete auf drei Tage erhöht. Zur Einräumung der drei Tage allgemein für alle an Samstagen ausgegebenen Billete haben wir uns vorläufig nicht entschliessen können, da eine solche Massnahme einer fühlbaren Tarifreduktion gleichkommt.

Die ökonomische Stellung unserer verheiratheten Angestellten, namentlich derjenigen auf abgelegenen Nebenstationen haben wir indirekt dadurch etwas zu verbessern gesucht, dass wir ihnen in gleicher Haushaltung lebenden Kindern, die zum Schulbesuch oder zur Erlernung eines Berufs regelmässig die Bahn benutzen müssen, fortan Abonnements zu halber Taxe bewilligten.

Eine grosse Zahl von im Jahr 1882 vollzogenen Tarifänderungen im Personenverkehr, darunter solche von beträchtlichem Umfange, könnte hier Erwähnung finden, hat aber kein besonderes Interesse.

### III. Finanzverwaltung.

Auf Rechnung des durch die Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 kontrahirten Anleihens bei der Eisenbahnbank von 68 beziehungsweise 160 Millionen Franken hatte die Nordostbahn laut Protokoll vom 30. November 1880 im Jahre 1882 eine Million Franken zu beziehen. Die Zahlung dieser Summe erfolgte auf 31. Dezember 1882, und die Eisenbahnbank erhielt dagegen, zu 54/68 berechnet, 2519 Obligationen

zu Fr. 500 . . . . .	Fr. 1,259,500
Abzüglich der vierten Amortisationsquote pro 1882 (1. Februar 1883) von . . . . .	" 140,000
hat sich also die Schuld auf diesem Anleihen vermehrt um . . . . .	Fr. 1,119,500
Sie betrug am 31. Dezember 1881 . . . . .	" 75,790,000
und belauft sich daher Ende 1882 auf . . . . .	Fr. 76,909,500

wofür die Eisenbahnbank die entsprechende Zahl von Obligationen erhalten hat.

Die Kursverluste auf diesem Anleihen erscheinen in der Bilanz vom 31. Dezember 1881 mit einem Betrag von . . . . . Fr. 13,852,054. 40

In dieser Summe ist noch enthalten die laut Konvention vom 11. März / 10. Dezember 1878 bedogene einmalige Kommissions gebühr von . . . . . " 500,000. —

welche mit den übrigen Kursverlusten nach und nach zur Abschreibung kommen sollte. Das Gutachten der Herren Kaiser & Zschokke sucht aber zu beweisen, dass diese Spezialkommission schon im Jahre 1879 hätte abgeschrieben werden sollen. Wir halten diese Ansicht zwar nicht für richtig, sondern wir glauben, dass der erwähnte Betrag mit allem Recht den übrigen Kursverlusten zugerechnet und gleichzeitig mit diesen amortisiert werden könnte; allein wir können auch zugeben, dieser Einwurf des Gutachtens gehöre zu der geringen Zahl derjenigen, denen man eine gewisse Berechtigung zugestehen kann. Von dem Bestreben geleitet, unsere Rechnungsstellung so zu gestalten, dass keine irgendwie begründeten Einwendungen dagegen erhoben werden können, beantragen wir die Amortisation dieser Spezialkommission aus den Betriebsergebnissen des Jahres 1882 und, da wir an Ihrem Einverständniss nicht zweifeln, haben wir diese Amortisation bereits in die Rechnung eingestellt.

Demzufolge gestaltet sich der Bestand der Kursverluste per Ende 1882 folgendermassen:

Saldo vom 31. Dezember 1881 . . . . .	Fr. 13,852,054. 40
hiezu Kursverlust auf der Einzahlung vom 31. Dezember 1882 Fr. 1,000,000 à 54/68 . . . . .	" 259,500. —
	Fr. 14,111,554. 40

Davon ab:

Vierte Amortisationsquote pro 1882 (1. Februar 1883) . . . . .	Fr. 140,000
Amortisation der Spezialkommission an die Eisenbahnbank . . . . .	" 500,000 " 640,000. —
Saldo 31. Dezember 1882: . . . . .	Fr. 13,471,554. 40

Von weiteren Bewegungen im Kapitalverkehr sind noch zu erwähnen: Die Einzahlungen auf den Bau der Aargauischen Südbahn im Betrag von Fr. 780,000 und die letzte Quote der Gotthardsubvention mit Fr. 370,494. 07 Cts., womit unser Subventionskapital nun auf Fr. 4,260,000 ansteigt.

Die disponiblen Baarvorräthe haben während des Berichtsjahres im Discontogeschäft eine befriedigende Verwendung gefunden.

Über die Mutationen der übrigen Bilanzposten ist noch Folgendes zu bemerken:

Der Bauconto des Stammnetzes ist gewachsen um die Kosten der Bahnhofserweiterung in Winterthur und der Einführung der Ostlinien in denselben, abzüglich diverser Einnahmen für Landabschnitte, Inventar u. s. w. . . . .	Fr. 348,106. 15
Dagegen zeigen die neuen Linien eine Einnahme, hauptsächlich aus verkauften Landabschnitten, von . . . . .	Fr. 30,316. 89
und der Conto Transportmaterial, in Folge von Verkäufen und Abschreibungen auf verkauftem Rollmaterial, eine solche von . . . . .	" 265,919. 44 " 296,236. 33

Die Anlagekosten des eigenen Netzes vermehren sich also bloss um . . . . .	Fr. 51,869. 82
und betragen Ende 1882 . . . . .	Fr. 148,765,697. 88

Durch die oben erwähnten Einzahlungen auf die Baukosten der Aargauischen Südbahn ist die Beteiligung der Nordostbahn an dieser Linie auf Fr. 6,100,000 angestiegen, wogegen sich der Anteil an der Bötzbergbahn durch die Liquidation des Bauinventars, Verkäufe von Land etc. um Fr. 5,954. 83 Cts. auf Fr. 12,194,361. 35 Cts. vermindert hat.

Die eigenen Werthpapiere, einschliesslich Gotthardbeteiligung, haben sich einerseits durch Verkauf von Gotthardbahnobligationen vermindert, anderseits durch Übernahme von Schuldbriefen aus Liegenschaftsverkäufen

und Ankauf von in den nächsten Jahren fällig werdenden Nordostbahnbondobligationen vermehrt. Der Saldo auf Ende 1882 beträgt Fr. 1,687,715. 65 Cts. gegen Fr. 1,516,692. 75 Cts. zu Ende 1881, die Vermehrung also Fr. 171,022. 90 Cts.

Kassa, Wechselportefeuille und Giro-Conti haben zugenommen um Fr. 2,167,748. 81 Cts.

Vom Liegenschaftenconto der Nordostbahn sind im Berichtsjahr nur drei Parzellen verkauft worden mit einem Erlös von Fr. 297. 75 Cts. gegenüber einem Inventarwerth von Fr. 280. Dagegen hat der Überschuss auf dem Korrentverkehr dieses Conto Fr. 20,567. 56 Cts. betragen, welche nebst obigem Mehrerlös von Fr. 17. 75 Cts. wie früher am Inventarwerth der Gebäude abgeschrieben wurden. Einschliesslich einer angekauften Liegenschaft am Bahnhof in Winterthur beträgt der Inventarwerth der Liegenschaften auf diesem Conto pro Ende 1882 Fr. 1,170,086. 13 Cts.

Vom Villenquartier in Enge sind 1925,60 m<sup>2</sup> verkauft worden für Fr. 98,438, wovon die Hälfte mit Fr. 49,219 auf die Nordostbahn fällt. Der Saldo des Conto beträgt Ende 1882 Fr. 527,291. 42 Cts. und abzüglich der Restanzen Fr. 492,791. 42 Cts.

Der Material- und Werkstätte-Conto ist hauptsächlich im Folge grösserer Anschaffungen von Stahl-schienen der „Union“ in Dortmund etwas höher und beträgt Fr. 2,059,994. 65 Cts. gegen Fr. 1,979,455. 15 Cts. im Vorjahr.

Im Posten Diverse Hauptbuchdebitoren sind, wie voriges Jahr, die an die Eisenbahnbank voraus-bezahlten, am 1. Februar 1883 fälligen Obligationenzinse, diesmal im Betrage von Fr. 875,000, enthalten.

Die Passiven der Bilanz haben sich um die schon erwähnte Einzahlung der Eisenbahnbank abzüglich der vierten Amortisationsquote um Fr. 1,119,500 erhöht. Der Erneuerungsfond der Nordostbahn hat sich auf Fr. 5,236,617. 23 Cts. vermehrt.

Bezüglich der übrigen Passivposten verweisen wir auf die Bilanz, sowie auf die im letzten Geschäftsbericht darüber gegebenen Nachweise und hinsichtlich der Betriebsrechnung auf die unter Abschnitt IV D folgende vergleichende Übersicht der Finanzergebnisse von 1881 und 1882.

---

## IV. Betrieb.

### A. Übersicht der ausgeföhrten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn, einschliesslich der gepachteten Linie Sulgen-Gossau und der ehemaligen Nationalbahn ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,479,062 Kilometer zurückgelegt.

Die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes berechnet sich für das Berichtsjahr mit 541 Kilometer.

Auf den durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer bezogen, wurden 93 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.