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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 33 (1885)

Artikel: Dreiunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft umfassend das Jahr 1885

Autor: Studer

Kapitel: 3: Finanzverwaltung

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730425

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: 19.08.2025

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

Recht gefasst worden; ihrerseits verkündete sie der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln den Streit. Nachdem dieser Prozess Jahre lang gedauert, wurde er endlich im Juni 1884 erstinstanzlich entschieden und zwar insofern zu Gunsten der Kläger, als ihnen, allerdings von einer bedeutend höher gehaltenen Klagsumme, ein Betrag von Fr. 139,031. 37 Cts. nebst Zins zu 6 % vom 6. April 1877 an zugesprochen wurde. Gegen dieses Urtheil ergriffen beide Parteien die Appellation, es kam dann aber unter Mitwirkung aller drei Betheiligten zu einem Vergleiche, durch welchen die Kläger mit einer Totalsumme von Fr. 145,000 abgefunden wurden. Hievon vergütete die Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln einen Betrag von Fr. 125,000, den Rest übernahm die Nordostbahn, um einem voraussichtlich sehr weitläufigen Prozesse mit der Gesellschaft Wädensweil-Einsiedeln auszuweichen, welcher über die Frage zu entstehen drohte, ob nicht ein beträchtlicher Theil der Nachforderung von Schedlbauer & Vogl durch Fehler in der Bauleitung herbeigeführt worden sei, und für diese die Nordostbahn aufzukommen habe.

Der Vertrag mit der Verwaltung der Badischen Staatseisenbahnen betreffend den gemeinschaftlichen Bahnhof Schaffhausen hat sich hinsichtlich der Regelung der Haftpflicht als lückenhaft erwiesen. Wir haben darum mit der genannten Verwaltung einen Nachtragsvertrag vereinbart, der die berührten Beziehungen in ähnlicher Weise ordnet wie es in den Verträgen über Mitbenutzung der Bahnhöfe Singen und Konstanz der Fall ist.

III. Finanzverwaltung.

Wir haben Ihnen schon im vorjährigen Geschäftsberichte von der Kündigung unsers 4 1/2 %igen Anleihens von 6 Millionen Franken vom 16. April 1873 auf den 15. Oktober 1885 Kenntniss gegeben. Die fortdauernde Leichtigkeit des Geldmarktes ermuthigte uns aber, in dem Bestreben, eine Reduktion unserer Obligationenzinse herbeizuführen, noch einen Schritt weiter zu gehen und einige weitere der ältern Anleihen zu konvertiren.

Nachdem die Eisenbahnbank in Basel bereitwillig auf ihr diesfälliges Vorrecht verzichtet hatte, wurden mit Genehmigung des Verwaltungsrathes am 30. Mai die Anleihen vom 3. November 1863 von 5 Millionen Franken, und vom 26. September 1865 von 3 Millionen Franken auf den 30. November 1885 zur Rückzahlung gekündigt, und es wurde gleichzeitig die Bewilligung des schweizerischen Bundesrathes zur Eintragung eines neuen zu 4 % verzinslichen Anleihens von 15 Millionen Franken ins Eisenbahnpfandbuch eingeholt.

Laut Prospekt vom 25. Juni 1885 wurden die Titel dieses neuen Anleihens theils zur Konversion der gekündigten drei Anleihen, theils zur Subskription zum Kurs von 99 % offerirt und zwar als feste Anlage auf zehn Jahre, nach deren Ablauf die Titel zur allmäligen Rückzahlung in die Verloosung laut Amortisationstabelle fallen sollen.

Das Resultat dieser Operation war ziemlich befriedigend. Es wurden konvertirt:

von dem 6 Millionen Franken betragenden Anleihen von 1873 . .	Fr. 3,110,000. — Cts.
„ „ 5 „ „ „ „ „ 1863 . .	„ 2,634,000. — „
„ „ 3 „ „ „ „ „ 1865 . .	„ 1,391,000. — „
	Fr. 7,135,000. — Cts.
und es wurden subskribirt	„ 5,865,000. — „
Total	Fr. 13,000,000. — Cts.

Davon entfallen:

auf die Schweiz	Fr. 12,434,000. — Cts.	
auf Deutschland	„ 566,000. — „	Fr. 13,000,000. — Cts.

oder 86 2/3 % der angebotenen Summe.

Die Kosten dieser Konversion werden betragen:

1% Kursverlust auf 13 Millionen Franken	Fr.	130,000. — Cts.
Provision und Spesen der Zeichnungsstellen	„	25,492. 40 „
Druckkosten (einschliesslich Anfertigung der Titel)	„	4,894. 40 „
Stempelgebühren	„	3,030. — „
Pfandbuchgebühren für die gekündigten 14,000 Obligationen zu 22 Cts.	„	3,080. — „
Insertionen, Porti etc.	„	1,935. — „
Buchbinderkosten und Entschädigung für Unterzeichnung	„	617. 15 „
Verschiedenes	„	81. 55 „
Zusammen	Fr.	169,130. 50 Cts.
wovon die Kursverluste auf Amortisationsconto getragen sind mit . .	Fr.	130,000. — Cts.
und ein Theil der Gebühren für Löschung am Pfandbuch erst in der Rechnung von 1886 erscheinen wird mit	„	1,980. — „
so dass in der Gewinn- und Verlustrechnung von 1885 zu Lasten des Betriebes nur fallen	„	37,150. 50 „
Wie oben	Fr.	169,130. 50 Cts.

Für die zur Konversion und direkt subskribirten 13 Millionen Franken wurden auf Rechnung der mit Beschluss vom 25. Juni 1885 vom schweizerischen Bundesrath bewilligten IV. Emission des Hypothekaranleihens von 160 Millionen Franken im Betrage von 15 Millionen im Eisenbahnpfandbuch eingetragen:

1885 Oktober	2.	6,500	Obligationen zu Fr. 500	Nr. 190001/196500	Fr.	3,250,000. —	Cts.
„ „	16.	5,000	„ „ „ 500	Nr. 196501/201500	„	2,500,000. —	„
„ November	27.	14,500	„ „ „ 500	Nr. 201501/216000	„	7,250,000. —	„
		26,000	Obligationen zu Fr. 500		Fr.	13,000,000. —	Cts.

Die weiteren 4000 Obligationen dieser Emission, welche das Datum vom 1. Dezember 1885 trägt, sind noch nicht ins Pfandbuch eingetragen und befinden sich im Archiv der Nordostbahn.

Von den gekündigten drei Anleihen im Betrage von 14 Millionen Franken waren bis 31. Dezember 1885 zurückbezahlt oder konvertirt:

13,584 Obligationen zu Fr. 1000	Fr.	13,584,000. — Cts.
und noch nicht vorgewiesen 416 Obligationen	„	416,000. — „
	Fr.	14,000,000. — Cts.

Ausser obiger Summe wurde der Kaufpreis für die Bischofzeller Bahn mit Fr. 1,500,000, abzüglich einer noch rückständigen Obligation von Fr. 500, in baar berichtigt, und für letztere der Betrag bei der eidgenössischen Staatskasse in Bern deponirt.

In Folge dieser und anderweitiger Rückzahlungen wurden am Eisenbahnpfandbuch folgende Beträge gelöscht:

a) von älteren Anleihen:

1885 Oktober	6.	5	Oblig. des Anleihens von	10	Millionen	Franken	vom	1. Juli 1868 .	Fr.	5,000. —	Cts.
„ „	6.	199	„ „ „ „	5	„	„	„	30. Nov. 1871	„	199,000. —	„
„ „	6.	197	„ „ „ „	5	„	„	„	3. April 1871	„	197,000. —	„
								Übertrag	Fr.	401,000. —	Cts.

Übertrag	Fr.	401,000. — Cts.
b) vom Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken:		
1885 Oktober 6. 320 Obligationen zu Fr. 500 als sechste Amortisationsquote für 1884 . nämlich 240 Obligationen der I., 60 Obligationen der II. und 20 Obligationen der III. Emission;	„	160,000. — „
c) von den 1885 konvertirten Anleihen:		
1885 Dez. 14. 5000 Oblig. zu Fr. 1000 des Anleihens von 6 Millionen Franken von 1873	„	5,000,000. — „
1886 März 24. 900 „ „ „ 1000 des nämlichen Anleihens	„	900,000. — „
„ „ 24. 4800 „ „ „ 1000 des Anleihens von 5 Millionen Franken von 1863	„	4,800,000. — „
„ „ 24. 2900 „ „ „ 1000 „ „ „ 3 „ „ „ 1865	„	2,900,000. — „
d) endlich:		
1886 Mai 22. 1 Oblig. zu Fr. 1000 des Anleihens von 5 Millionen Franken vom 30. Nov. 1871	„	1,000. — „
„ „ 22. 3 „ „ „ 1000 „ „ „ 5 „ „ „ 3. April 1871	„	3,000. — „
	Fr.	14,165,000. — Cts.
Im Ferneren wurden, nachdem der im Bundesrathsbeschluss vom 8./29. November 1878 ausgesprochene Pfandrechtsvorbehalt zu Gunsten der ehemaligen Bischofzeller Bahn für einen Betrag von	„	1,500,000. — „
als dahingefallen erklärt und die Löschung desselben im Eisenbahnpfandbuch bewilligt worden war, am Eisenbahnpfandbuch gelöscht:		
1886 Mai 22. 749 Oblig. des 5 % Hypothekaranleihens der ehemaligen Bischofzeller Bahn, nominell betragend . . . . . Fr. 599,500. — Cts.		
zuzüglich der in Bern deponirten . . . . . „ 500. — „		
Zusammen Fr. 600,000. — Cts.		
Summa der Pfandbuchlöschung . .	Fr.	15,665,000. — Cts.

Die drei Anleihen vom 1. Juli 1868, vom 3. April und 30. November 1871 im Betrage von 20 Millionen Franken sind nunmehr gänzlich gelöscht; von denjenigen der Jahre 1863, 1865 und 1873 sind noch Obligationen im Betrage von Fr. 400,000 zu löschen.

Betreffend weitere Konversionen, speziell des Gemeinschaftsanleihens mit der Centralbahn von 40 Millionen Franken hat im Laufe des Berichtsjahres noch eine vorläufige Besprechung mit Letzterer stattgefunden. Der Bericht über die Ausführung der Operation wird aber dem Geschäftsbericht für 1886 vorbehalten.

Die Jahresrechnungen schliessen sich, abgesehen von der Betriebsrechnung, in der Form denjenigen des Vorjahres und der bundesräthlichen Verordnung an. Die Betriebsrechnung ist nun ebenfalls im Sinne dieser Verordnung erstellt und steht in formeller Übereinstimmung mit der dem letztjährigen Geschäftsbericht als Anhang (litt. A.) beigefügten Rechnung. Dieselbe wird durch den nachfolgenden Abschnitt IV hinlänglich erläutert.

Aus den übrigen Rechnungen mögen folgende Posten noch etwas näher besprochen werden:

In unserm letzten Geschäftsberichte haben wir die Erwerbung der beiden Linien Sulgen-Gossau und Effretikon-Wetzikon-Hinweil nur kurz berührt und dafür auf Spezialvorlagen verwiesen, die Ihnen auf die ordentliche Generalversammlung vom 26. Juni 1885 behändigt worden sind und mit welchen wir Ihnen die Genehmi-

gung von zwei bezüglichen Kaufverträgen empfahlen unter Darlegung der dafür sprechenden Motive. Sie haben jedoch in der genannten Versammlung nur dem einen dieser Verträge, nämlich demjenigen betreffend Abtretung der Linie Sulgen-Gossau Ihre Genehmigung ertheilt und den andern zurückgewiesen. Dieser Letztere, betreffend die Abtretung der Linie Effretikon-Hinweil, wurde dann nachträglich in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 14. September ebenfalls ratifizirt.

Die Verträge selber finden sich in den anliegenden Protokollen der beiden Versammlungen (s. Bericht des Verwaltungsrathes), und wir beschränken uns an dieser Stelle auf Hervorhebung derjenigen Posten, welche in Folge dieser Erwerbungen in unsern Rechnungen zum Eintrag gekommen sind.

An der Bahn Effretikon-Hinweil war die Nordostbahn von Anfang an mit einem Aktienkapital von Fr. 500,000 und mit einem Obligationenkapital betheiligt, welches nach und nach bis auf Fr. 1,120,000 anstieg, durch eine Rückzahlung im Jahre 1883 aber auf Fr. 1,100,000 zurückging. Der Betrieb der Bahn deckte zwar seine Ausgaben, nicht aber die Verzinsung des Obligationenkapitals, und es ergab sich daraus ein Defizit der Betriebsrechnung, welches bis Ende 1883 Fr. 325,780. 08 Cts. betrug. Die Schritte der Nordostbahn zur Einbringung dieser zu Lasten der Betriebsüberschüsse der Nordostbahn in den Jahren 1881—1883 successiv auf Dubiosenconto getragenen Forderung hatten indess keinen andern Erfolg als die Annahme der Offerte der Gesellschaft, die Linie mit allem Zubehör um das Obligationenkapital und den Passivsaldo der Betriebsrechnung, wie sich dieser auf den Zeitpunkt der Übergabe der Bahn berechne, abzutreten. Dieser Zeitpunkt wurde auf den 1. Januar 1886 festgesetzt, und der Passivsaldo der Betriebsrechnung betrug auf 31. Dezember 1885 Fr. 405,529. 65 Cts., welcher mit dem Obligationenkapital von Fr. 1,100,000, abzüglich eines Aktivsaldo der Baurechnung von Fr. 15,086. 77 Cts., den Kaufpreis von Fr. 1,490,442. 88 Cts. ausmacht, der sich in der Bilanz auf folgende Rubriken vertheilt:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 1,063,243. 35 Cts.
2. Rollmaterial	„ 394,997. 18 „
3. Mobiliar und Geräthschaften	„ 32,202. 35 „
	Fr. 1,490,442. 88 Cts.

In der Kapitalrechnung sind nun die Aktienbetheiligung und das Obligationen-Kapital als „Verminderung der Betheiligung bei andern Bahnen“ abgeschrieben; der Dubiosenconto für Betriebsdefizite der Linie Effretikon-Wetzikon-Hinweil per 31. Dezember 1885 dagegen ist laut Verfügung des Bundesrathes von der Aktienbetheiligung in Abzug gebracht und der Rest von Fr. 94,470. 35 dem Titel III „Zu amortisirende Verwendungen“ beigefügt worden. Die ganze Kaufsumme bleibt dem Titel II „Vermehrung der Verwendungen zu Bauzwecken“ belastet.

Bei der Linie Sulgen-Gossau war die Nordostbahn zwar nur mit einem Aktienkapital von Fr. 300,000 betheiligt, aber sie hatte durch Vertrag vom 11. April 1874 die Bahn bis 1. Juli 1886 in Pacht genommen und sich verpflichtet, auf diesen Zeitpunkt der Unternehmung Sulgen-Gossau die Summe von Fr. 1,500,000 in $4^1/_2$% Obligationen der Nordostbahn zur Verfügung zu stellen, wodurch sie Kreditorin der Unternehmung geworden wäre. Die Verfallzeiten der verschiedenen Anleihen der Unternehmung fielen aber schon ins Jahr 1885, und da vorauszusehen war, dass die Nordostbahn doch früher oder später in den Fall käme, die Linie zu übernehmen, so wurde vorgezogen, obige Summe als Kaufpreis in baar statt in $4^1/_2$% Obligationen zu berichtigen und die Bahn um das Obligationenguthaben der Nordostbahn als Kaufpreis zu übernehmen. Dieser erscheint in der Bilanz unter dem Titel „Verwendung zu Bauzwecken“:

1. Bahnanlage und feste Einrichtungen	Fr. 1,474,437. 30 Cts.
3. Mobiliar und Geräthschaften	„ 25,562. 70 „
	Fr. 1,500,000. — Cts.

In der Kapitalrechnung ist einerseits das Aktienkapital als Verminderung der „Betheiligung bei andern Bahnen" auf Amortisationsconto übergetragen, anderseits die Kaufsumme als Vermehrung der „Verwendungen zu Bauzwecken" verbucht.

In der Rechnung über den Kapitalverkehr finden Sie im Einnahmentitel IV „Verminderung der Verwendungen zu Bauzwecken" einen Übertrag des Saldo der Baureserve der ehemaligen Nationalbahn auf Bauconto. Diese Reserve ist im Jahr 1880 mit Fr. 456,284. 61 Cts. in den Übernahmspreis der Nationalbahn eingestellt worden, um daraus die nöthigen Arbeiten für Instandstellung der Bahn zu bestreiten. Seit dieser Zeit sind noch verschiedene Einnahmen für Abbruchmaterialien hinzugekommen, und es bleibt mit 31. Dezember 1885 ein Saldo von Fr. 120,380. Da im Budget für 1886 so zu sagen keine Beträge mehr vorkommen, welche zur Herstellung der Nationalbahnbauten auf betriebstüchtigen Fuss nöthig würden, und die Ausgaben für Neubauten nach den gleichen Grundsätzen wie beim Stammnetz dem Bauconto werden belastet werden können, auch die Nationalbahn in der Bilanz nicht mehr getrennt aufgeführt ist, haben wir, einer Anregung des Eisenbahndepartements Folge gebend, die erwähnte Reserve liquidirt und deren Saldo der Baurechnung gutgebracht.

Wir fügen wie gewohnt noch einige Ausweise über die Bilanzposten an.

Bilanz vom 31. Dezember 1885. (Debitoren.)

VI. Verfügbare Mittel.

1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben umfassen:		
a) Kassenbestand, einschliesslich Checkguthaben bei drei Bankinstituten .		Fr. 500,194. 66 Cts.
b) Wechselportefeuille, Januar bis März 1886 fällige Bankaccepte . . .		„ 5,325,533. 30 „
		Fr. 5,825,727. 96 Cts.
2. Werthschriften:		
Eigene Werthpapiere laut Bilanz vom 31. Dezember 1884 . . .		Fr. 1,180,660. — Cts.
Vermehrung, Übernahme von Schuldbriefen		„ 37,258. 75 „
Pariwerthung von Nordostbahnobligationen zu Gunsten des Interessenconto		„ 9,015. — „
		Fr. 1,226,933. 75 Cts.
Verminderung durch Cessionen und Abzahlungen		„ 553,758. 75 „
Bestand am 31. Dezember 1885		Fr. 673,175. — Cts.
Ausweis: Schuldbriefe	Fr. 24,140. — Cts.	
1034 Obligationen der Linie Zürich-Zug-Luzern	„ 517,000. — „	
Diverse Obligationen	„ 20,035. — „	
Nordostbahnobligationen	„ 94,000. — „	
als Kaution deponirte Nordostbahnobligationen .	„ 18,000. — „	
	Fr. 673,175. — Cts.	

3. Entbehrliche Liegenschaften:

Vom Liegenschaftenconto der Nordostbahn sind drei Parzellen und ein Bauplatz verkauft worden um	Fr. 20,659. 70 Cts.
mit einem Mehrerlös über den Inventarwerth von	Fr. 220. 15 Cts.
an Miethzinsen etc. wurden eingenommen	„ 29,505. 66 „
	Fr. 29,725. 81 Cts.
Die Ausgaben betragen für Reparaturen, Steuern, Wasserkonsum, Passivzinse	„ 6,573. 67 „
Der Vorschlag von	Fr. 23,152. 14 Cts.

wurde wieder zu Abschreibungen an den übrigen Objekten des Conto verwendet, so dass der Buchsaldo desselben mit 31. Dezember 1885 noch Fr. 1,079,725. 39 Cts. beträgt.

Von Bauplätzen im Villenquartier in Enge ist im Berichtsjahre Nichts verkauft worden. Dagegen zeigt die Correntrechnung dermal einen Überschuss der Einnahmen von Fr. 465. 26 Cts., wodurch sich der Saldo dieses Conto auf Fr. 385,056. 25 Cts. reduzirt.

Die übrigen Bilanzposten geben uns zu keinen besondern Bemerkungen Anlass. Über die Verwendung des Aktivsaldo der Betriebsrechnung wird Ihnen ein besonderer Antrag des Verwaltungsrathes vorgelegt werden.

Mit dem Jahr 1885 haben unsere Beziehungen zur Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel ihr Ende erreicht. Die schweren Verpflichtungen, welche vor sieben Jahren gegen dieses Institut eingegangen werden mussten, sind alle erfüllt, sie werden sich aber noch manches Jahr in unsern Rechnungen durch die bedeutenden Amortisationsbeträge fühlbar machen. Es ist jedoch nicht zu vergessen, dass durch die Eisenbahnbank die Nordostbahn vor dem Konkurse bewahrt wurde. Nun betrachtet dieselbe ihre Aufgabe als erfüllt und hat ihre Liquidation beschlossen. Eine Garantie, die sie gegenüber der Nordostbahn betreffend Bezahlung von Gebühren für Cotirung unserer Obligationen an der Pariserbörse s. Z. eingegangen war, ist im ganzen Umfang von der neuen Eisenbahnbank in Genf übernommen worden, und damit sind auch die Verpflichtungen der alten Eisenbahnbank gegen die Nordostbahn erloschen.