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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 34 (1886)

Artikel: Vierunddreissigster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an die Generalversammlung der Aktionäre umfassend das Jahr 1886

Autor: Studer

Kapitel: 3: Finanzverwaltung

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730454

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

Billete und des bezüglichen Abrechnungswesens hat einer grossen Komplikation Platz gemacht. Während früher im Verkehr auf grosse Distanzen bei konkurrirenden Routen für jede derselben ein besonderes Billet erstellt wurde, ist in letzter Zeit in Folge der Vermehrung dieser Konkurrenzen, und um die hieraus erwachsende Nothwendigkeit der Erstellung einer grossen Zahl von Billetsorten zu vermeiden, Übung geworden, für den Verkehr zwischen zwei Stationen thunlichst nur ein oder zwei Billete herzustellen und diese Billete so einzurichten, dass sie für mehrere Konkurrenzrouten gültig sind. So ist z. B. ein Billet Berlin-Mailand schon bis Frankfurt auf 5 Haupt- mit je 2 Unter-Routen, zwischen Frankfurt und Rothkreuz auf 3 Haupt- und einer Reihe Unter-Routen gültig, und nicht minder komplizirt ist die Routeneintheilung im Verkehr von rheinischen Stationen über den Arlberg. Hat diese Einrichtung den Vortheil der Billetersparniss und für den Reisenden die Annehmlichkeit, auch unterwegs noch eine gewisse Freiheit in der Auswahl der Route zu haben, so hat sie dagegen auch den Nachtheil, dass sie die Tarife und Billete ausserordentlich komplizirt und deren Gebrauch erschwert, die Kontrole, beziehungsweise die Abrechnung unsicher macht und verlangsamt; namentlich aber hat sie die Wirkung, dass sich die Konkurrenzbestrebungen, die bisher wesentlich auf die Einrichtung direkter Verkehre gerichtet waren, in der Folge, nachdem diesfalls alle irgend in Betracht kommenden Routen gleichgestellt sind, mehr auf die Schnelligkeit und Annehmlichkeit der Beförderung sich ausdehnen müssen und demgemäss auch grössere Opfer erfordern werden, denen sich auf die Dauer keine Verwaltung, die auf die Entwicklung des internationalen Personenverkehrs Werth legen muss, wird entziehen können.

Mit der Verwaltung der Tössthalbahn ist eine neue Vereinbarung über deren Betheiligung an den Baukapitalzinsen und an den Kosten des Betriebes und Unterhaltes der gemeinschaftlich zu benutzenden Anlagen, Gebäude und Einrichtungen des Bahnhofes Winterthur abgeschlossen und gleichzeitig eine neue Übereinkunft über Bewachung ihres Geleises auf dem vierspurigen Bahnkörper von der Bahnhofgrenze in Winterthur bis jenseits des Überganges der Oberwinterthurerstrasse getroffen worden. Das Nähere über diese Verträge findet sich im Berichte des Verwaltungsrathes.

III. Finanzverwaltung.

Die in unserm vorjährigen Geschäftsbericht erwähnte Besprechung mit der Centralbahn betreffend Konversion unseres Gemeinschaftsanleihens führte zu einer von unserm Verwaltungsrath genehmigten Übereinkunft mit derselben, gemäss welcher dieses Anleihen am 1. April 1886 auf den 1. Oktober gl. J. gemeinsam gekündigt wurde, in der Meinung, dass das bisherige Solidaritätsverhältniss für die Zukunft gelöst werde, und dass jede der beiden Gesellschaften für die Rückzahlung oder Konversion ihrer Hälfte zu sorgen, sich dabei aber auf die Summe von 20 Millionen Franken eines neuen 4 % Anleihens zu beschränken habe.

Die Centralbahn hatte zu diesem Zweck Unterhandlungen mit einem Bankkonsortium angeknüpft; wenn die Nordostbahn ihr neues Anleihen direkt emittiren wollte, so hatte sie also die Konkurrenz dieser Finanzkreise zu befürchten, und es lag der Gedanke nahe, den nämlichen Weg einzuschlagen. Mit Ermächtigung unseres Verwaltungsrathes schlossen wir zu diesem Ende mit der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich einen Vertrag ab, den wir hier im Wortlaut folgen lassen:

„Vertrag zwischen der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft in Zürich, einerseits, und der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, Namens eines Finanzkonsortiums, anderseits.
(26. März 1886).

Behufs Rückzahlung ihres hälftigen Antheils an dem auf 1. Oktober l. J. zu kündigenden, gemeinschaftlich mit der Schweizerischen Centralbahn kontrahirten $4^1/_2$ % Anleihen von 40 Millionen Franken, d. d. 1. April 1874, beabsichtigt die Schweizerische Nordostbahngesellschaft die Ausgabe eines neuen 4 % Anleihens von 20 Millionen Franken in folgender Form:

V. Emission ihres Hypothekaranleihens 1. Ranges im Maximalbetrage von 160 Millionen Franken;

Obligationen von Fr. 500 mit halbjährlicher Verzinsung je auf 1. April und 1. Oktober;

Rückzahlung nicht vor dem 1. April 1897; nachher durch jährliche Auslosung laut Amortisationsplan von 1879, welche jedenfalls bis 1954 beendigt sein muss.

Die Schweizerische Nordostbahn wird in erster Linie den Inhabern von Obligationen des zu kündigenden Anleihens bis auf den Betrag von 20 Millionen Franken die Konversion ihrer Titel in solche des neuen Anleihens zum Kurse von 100 % mittelst Publikation in ihren statutengemässen Organen, sowie weitern von der Schweizerischen Kreditanstalt gewünschten Blättern anbieten. Als Anmeldestellen sind dabei die bisherigen Zahlstellen der Nordostbahn nebst weiteren von der Schweizerischen Kreditanstalt zu wählenden Firmen oder Bankinstituten zu bezeichnen.

Die Schweizerische Kreditanstalt, Namens eines Konsortiums von Bankinstituten und Bankfirmen, garantirt der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft das Gelingen der Konversionsoperation, in dem Sinne, dass sie sich verpflichtet, denjenigen Theil des neuen Anleihens, welcher im Konversionswege nicht begeben werden sollte, fest zum Parikurse, Werth 1. Oktober 1886, zu übernehmen.

Die Nordostbahn ist befugt, bis zum Belaufe von 4,000 Obligationen an Stelle von Titeln des neuen Anleihens die gleiche Anzahl und den nämlichen Betrag in 4 % Obligationen ihrer IV. Emission zu liefern.

Ihrerseits erklärt die Nordostbahngesellschaft sich bereit, der Schweizerischen Kreditanstalt zu Handen des von ihr vertretenen Konsortiums, den erwähnten Anleihensrest zu dem vorstehenden Preise zu überlassen. Die Ablieferung der nicht durch die Konversion in Anspruch genommenen Obligationen des neuen Anleihens hat spätestens am 1. Oktober l. J. in effektiven Titeln an die Kreditanstalt zu erfolgen, welche den Gegenwerth auf den gleichen Tag der Nordostbahn zur Verfügung stellen wird. Die Ablieferung der Titel kann auf erfolgte Verständigung hin schon vor dem 1. Oktober 1886 stattfinden; immerhin aber darf hieraus für die Nordostbahn ein Zinsverlust in keiner Weise erwachsen.

Die Auflegung des neuen Anleihens zur Konversion geschieht durch die Nordostbahngesellschaft. Dieselbe übernimmt die Spesen für Publikation der Kündigung des Gemeinschaftsanleihens, sowie für die Anfertigung der neuen Obligationen. Alle übrigen Kosten, insbesondere diejenigen für Insertion der Konversionsofferte, Provision und Auslagen der Anmeldestellen, Druck der Konversionsprospekte und Anmeldungsformulare, u. s. w. fallen zu Lasten der Kreditanstalt, beziehungsweise des Garantiekonsortiums.

Die den Konversionsstellen zu vergütende Kommission wird auf $^1/_8$ % festgesetzt. Die Nordostbahngesellschaft verzichtet jedoch für diejenigen Konversionen, welche bei ihren eigenen Kassen, sowie bei den Kassen der Schweizerischen Centralbahngesellschaft angemeldet werden, auf jede Kommissionsvergütung.

Allfällige Kosten für deutschen Reichsstempel sind von den Abnehmern der zu stempelnden Obligationen zu tragen.

Als Entschädigung für die von der Schweizerischen Kreditanstalt, Namens des Konsortiums, im Vorstehenden eingegangenen Verpflichtungen vergütet die Nordostbahngesellschaft der genannten Anstalt eine Aversalprovision von Fr. 120,000, zahlbar am 1. Oktober 1886."

Der Erfolg dieser Operation kann als befriedigend bezeichnet werden.

Für Rechnung der Nordostbahn wurden Gemeinschafts-Obligationen im Betrage von 13½ Millionen Franken zur Konversion angemeldet, und es waren daher 6½ Millionen dieser Titel zurückzuzahlen. Zur Deckung dieser Summen bewilligte der schweizerische Bundesrath unterm 14. Mai 1886 die Eintragung ins eidgenössische Pfandbuch für ein neues Anleihen von 20 Millionen Franken in 40,000 zu 4 % verzinslichen Obligationen von Fr. 500 als Theil des Hypothekaranleihens 1. Rangs von 160 Millionen Franken. Diese V. Emission erhielt das Datum vom 1. Oktober 1886, ist auf 10 Jahre fest angelegt und kommt vom 1. April 1897 an in die Verlosung, gemäss Amortisationsplan. Davon wurden unterm

12. August 1886	. . . . .	20,000 Stück
25. „ „	. . . . .	16,000 „

ins Eisenbahnpfandbuch eingetragen, nachdem schon unterm 14. Juni 1886 das Gleiche mit 4,000 Obligationen, Rest der IV. Emission, geschehen war. Diese 4,000 Obligationen tragen die Nummern 216,001—220,000, die 36,000 Obligationen der V. Emission die Nummern 220,001—256,000, die noch übrigen 4,000 Obligationen No. 256,001—260,000 wurden an Stelle der 4,000 Stück der IV. Emission einstweilen im Archiv niedergelegt.

Gegen obige neue Einträge ins Pfandbuch im Betrage von 20 Millionen Franken wurden an demselben gelöscht: 1.) am 10. Januar 1887:

a) von dem konvertirten und zurückbezahlten Gemeinschaftsanleihen vom 1. April 1874, einschliesslich der Titel des Antheils der Centralbahn:	
31,788 Obligationen zu Fr. 1,000	Fr. 31,788,000. — Cts.
15,809 „ „ „ 500	„ 7,904,500. — „
	Fr. 39,692,500. — Cts.
b) vom Hypothekaranleihen von 160 Millionen Franken:	
320 Obligationen der I. Emission zu Fr. 500,	
60 „ „ II. „ „ „ 500,	
380 Obligationen, als 7. Amortisationsrata pro 1885	„ 190,000. — „

2.) am 5/12. Februar 1887:

c) die restirenden Obligationen von älteren 4½ % Anleihen:	
100 Obligationen des Anleihens von 6 Millionen vom 16. April 1873,	
200 „ „ „ „ 5 „ „ 3. November 1863,	
100 „ „ „ „ 3 „ „ 26. September 1865,	
400 Obligationen zu Fr. 1,000	„ 400,000. — „
d) die noch restirende Obligation No. 455 des ehemaligen 5 % Anleihens der Bischofszellerbahn vom 1. Juli 1875	„ 500. — „
Total der Löschungen	Fr. 40,283,000. — Cts.
Werden davon die	„ 20,000,000. — „
abgezogen, welche als Antheil der Centralbahn am Gemeinschaftsanleihen ebenfalls Pfandrecht auf die Linien der Nordostbahn besassen, so bleibt für Rechnung der Nordostbahnanleihen ein gelöschter Betrag von . . .	„ 20,283,000. — „

Von den in ein neues 4 % Anleihen der Nordostbahn konvertirten Gemeinschaftsobligationen entfielen:

auf die Schweiz	Fr. 12,174,000. — Cts.
auf Deutschland	„ 1,326,000. — „
	Fr. 13,500,000. — Cts.
Der Rest von	„ 6,500,000. — „

wurde laut Vertrag von der Schweizerischen Kreditanstalt übernommen und zwar erhielt dieselbe:

am 18. Juni 1886: 4,000 Obligationen des 4 % Anleihens vom 1. Dezember 1885 (IV. Emission) No. 216,001—220,000 unter Verrechnung des Marchzinses bis 1. Oktober 1886,

am 18. August 1886: 9,000 Obligationen des 4 % Anleihens vom 1. Oktober 1886 (V. Emission) No. 220,001—229,000, zusammen 13,000 Obligationen à Fr. 500 = Fr. 6,500,000. — Cts., wogegen uns die Kreditanstalt bis zum 1. Oktober 1886 die gleiche Summe, abzüglich der vertragsmässigen Provision, in baar vergütete.

Ausserdem vergütete die Schweizerische Kreditanstalt der Nordostbahn gemäss Vertrag die eigentlichen Konversionskosten im Betrage von Fr. 21,227. 86. Cts. Dagegen hatte die Nordostbahn die Kosten der Kündigung, der Anfertigung der neuen Obligationen und der Löschung der Gemeinschaftstitel, u. s. w. zu tragen, sowie die Aversalprovision. Diese Kosten beziffern sich wie folgt:

1. Provision an die Kreditanstalt		Fr. 120,000. — Cts.
2. Antheil an den Insertionskosten für die Kündigung . .		„ 1,513. 63 „
3. Anfertigung von 40,000 neuen Obligationen		„ 5,200. — „
4. Staatsstempel auf denselben		„ 4,050. — „
5. Unterzeichnen, Falzen, Bandiren, u. dgl.		„ 996. 10 „
6. Druckkosten, Konversionsstempel, Provisionen, u. dgl. . .		„ 3,439. 20 „
7. Löschungsgebühren am Pfandbuch:		
31,788 Titel zu Fr. 1,000	Fr. 31,788,000. — Cts.	
15,809 „ „ „ 500	„ 7,904,500. — „	
47,597 Titel zu 2 Cts. das Stück		„ 951. 94 „
Nominal-Werth	Fr. 39,692,500. — Cts. zu 20 Cts. ‰	„ 7,938. 50 „
Summa der Emissionskosten der Nordostbahn		Fr. 144,089. 37 Cts.

= ungefähr 0,72 % von 20 Millionen Franken.

Bis zum 31. Dezember 1886 wurden convertirt und eingelöst:

	Titel zu Fr. 1,000	zu Fr. 500	Betrag
Gemeinschaftsobligationen . .	15,788	7,813	Fr. 19,694,500. — Cts.
und blieben noch ausstehend:			
zur Rückzahlung	206	173	„ 292,500. — „
„ Konversion (seither eingelöst) . .	6	14	„ 13,000. — „
	16,000	8,000	Fr. 20,000,000. — Cts.
Am 1. Mai 1887 bleiben noch ausstehend zur Rückzahlung	45	73	„ 81,500. — „

Sowohl die Betriebsrechnung als die Gewinn- und Verlustrechnung sind in Abschnitt IV. D „Finanzergebniss“ einlässlich erörtert, und wir können uns hier auf einige, die Bilanz betreffende Nachweise beschränken.

Bilanz vom 31. Dezember 1886 (Debitoren).

VI. Verfügbare Mittel.

1. Kassa, Wechsel und Bankguthaben:

Zum Kassensaldo vom 31. Dezember 1885 von		Fr. 500,194. 66 Cts.
kam im Jahr 1886 ein Verkehr im Soll von		„ 58,549,063. 33 „
		Fr. 59,049,257. 99 Cts.
Davon ab der Umsatz im Haben		„ 58,348,108. 91 „
a) Kassenbestand am 31. Dezember 1886, einschliesslich Checkguthaben bei 3 Banken.		Fr. 701,149. 08 Cts.
b) Wechselportefeuille, per Januar bis April 1887 fällige Bankaccepte .		„ 6,463,443. 50 „
		Fr. 7,164,592. 58 Cts.

2. Werthschriften:

Eigene Werthpapiere laut Bilanz vom 31. Dezember 1885 . . .		Fr. 673,175. — Cts.
Vermehrung durch Übernahme von Schuldbriefen		„ 67,992. 50 „
„ „ Nordostbahnobligationen		„ 312,000. — „
		Fr. 1,053,167. 50 Cts.
Verminderung durch Cessionen und Abzahlungen		„ 125,500. — „
		Fr. 927,667. 50 Cts.
Ausweis: Schuldbriefe à 4 % verzinslich . .	Fr. 78,132. 50 Cts.	
1,034 Obligationen Zürich-Zug-Luzern . .	„ 517,000. — „	
Verschiedene Obligationen	„ 20,035. — „	
4 % Nordostbahnobligationen	„ 304,500. — „	
Als Kaution deponirte 4 % Nordostbahnobligationen	„ 8,000. — „	
	Fr. 927,667. 50 Cts.	

3. Entbehrliche Liegenschaften:

Für Bahnzwecke wurden an den Bauconto abgetreten:		
Grundstücke im Inventarwerth von		„ 41,155. — „
Verkauft wurden: 1 Grundstück für		„ 75,000. — „
und 19 Parzellen zusammen für		„ 1,803. 68 „
		Fr. 117,958. 68 Cts.
Auf den verkauften Grundstücken und Parzellen ergab sich ein Mehrerlös über den Inventaransatz von		Fr. 31,048. 29 Cts.
An Miethzinsen wurden eingenommen		„ 30,116. 56 „
		Fr. 61,164. 85 Cts.
Die Ausgaben betragen für Fertigungskosten, Passivzinse, Steuern, Reparaturen, Wasserkonsum, Strassenkosten etc.		„ 9,950. 99 „
Netto-Vorschlag		Fr. 51,213. 86 Cts.

welcher, wie in den vorhergehenden Jahren, zu Abschreibungen am Inventarwerth der übrigen Objekte verwendet wurde.

Hinwieder wurden anlässlich der Revision des Inventars vom Bauconto der neuen Linien verschiedene entbehrliche Landabschnitte auf den Liegenschaftenconto übertragen im Schatzungswerth von		Fr. 18,815. — Cts.
und ein an den Bahnhof Zürich anstossendes Grundstück angekauft um die Summe von		„ 74,890. 10 „
Vermehrung		Fr. 93,705. 10 Cts.
dazu Inventarwerth des Conto am 31. Dezember 1885 . . .		„ 1,079,725. 39 „
		Fr. 1,173,430. 49 Cts.
abzüglich:		
Inventarwerth der verkauften Realitäten, einschliesslich Kaufrestanzen	Fr. 87,407. 47 Cts.	
obige Abschreibungen	„ 51,213. 86 „	
		„ 138,621. 33 „
ergibt sich ein Inventarwerth am 31. Dezember 1886 von . . .		Fr. 1,034,809. 16 Cts.
Vom Villenquartier in Enge wurden verkauft		
2 Bauplätze um	Fr. 24,000. — Cts.	
und	„ 35,985. — „	
		Fr. 59,985. — Cts.
Die Correnteinnahmen betrugen Fr. 1,390. — Cts. und überstiegen die Ausgaben um		„ 194. — „
		Fr. 60,179. — Cts.
wovon die Hälfte der Nordostbahn beträgt		Fr. 30,089. 50 Cts.
Diese abgezogen vom vorjährigen Saldo von		„ 385,056. 25 „
ergibt sich ein Saldo am 31. Dezember 1886 von		Fr. 354,966. 75 Cts.

Zu einem weiteren Nachweis veranlasst uns der Passivposten 4 „Noch nicht bezahlte Dividenden für die Jahre 1880—1883“, welcher seit der letzten Rechnung eine Mutation erlitten hat, indem durch gerichtliches Urtheil wenigstens die Einsprache gegen die Dividende von 1884 beseitigt wurde, und dieselbe im Dezember des Berichtsjahres nebst dem betreffenden Zinse ausbezahlt werden konnte.

Die von der Generalversammlung vom Juni 1886 votirte Dividende für das Jahr 1885 war nicht angefochten worden und konnte daher sofort ausgerichtet werden. Der noch übrige Posten umfasst daher bloss die Dividenden von 1880 bis 1883, deren Auszahlung noch gerichtliche Urtheile entgegenstehen, und setzt sich nebst gutgeschriebenen Zinsen folgendermassen zusammen:

Dividende für das Jahr	Betrag	Zins vom	bis	Jahre	zu %	Zinsbetrag
1880	Fr. 635,800. — Cts.	1. Juli 1881	31. Dezember 1882	1½	4½	Fr. 42,916. 50 Cts.
		1. Januar 1883	31. Dezember 1886	4	3	„ 76,296. — „
1881	„ 660,000. — „	1. Juli 1882	31. Dezember 1882	½	4½	„ 14,850. — „
		1. Januar 1883	31. Dezember 1886	4	3	„ 79,200. — „
1882	„ 660,000. — „	1. Juli 1883	31. Dezember 1886	3½	3	„ 69,300. — „
1883	„ 660,000. — „	1. Juli 1884	31. Dezember 1886	2½	3	„ 49,500. — „
	Fr. 2,615,800. — Cts.					Fr. 332,062. 50 Cts.

Wenn es gelingt, die Angelegenheit der Baumoratorien endlich zu erledigen, so sollte auch der Ausrichtung dieser Beträge nichts weiter mehr im Wege stehen.

Im Augenblick, da wir unsern Bericht schliessen, glauben wir unsern Aktionären noch Kenntniss geben zu sollen vom Abschluss eines Vertrags mit einem Konsortium schweizerischer, deutscher und französischer Bankinstitute, welcher die Konversion unserer sämmtlichen zu $4^1/_2$ und $4^1/_4$% verzinslichen Obligationen im Betrage von etwa 87 Millionen Franken in ein neues zu 4% verzinsliches Anleihen sichert. Der Wortlaut des Vertrags und die weiteren noch zu vereinbarenden Ausführungsbestimmungen werden in unserem nächsten Bericht ihren Platz finden.

IV. Betrieb.

A. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die Bahnzüge, welche im Berichtsjahr auf den eigenen Linien der Nordostbahn ausgeführt wurden, haben im Ganzen 2,833,226 Kilometer zurückgelegt.

Die absolute und die durchschnittliche Betriebslänge des eigenen Netzes betrug im Berichtsjahr 564 Kilometer.

Im Jahr 1886 wurden durchschnittlich per betriebenen Bahnkilometer 149 Zugskilometer mehr als im Vorjahr ausgeführt.

Auf die einzelnen Zugsgattungen vertheilt, fallen:

	1885	1886
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer.	Kilometer.
1. Schnell- und Personenzüge . . .	1,822,787	2,039,807
2. Gemischte Züge	546,262	440,961
3. Güterzüge ohne Personenbeförderung .	192,973	262,590
	2,562,022	2,743,358
b) Ergänzungs- und Extrazüge . .	75,188	89,868
	2,637,210	2,833,226