Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 5 (1876)

Rubrik: Finanzwesen

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

IV. Finanzwesen.

Im Anschlusse an das letztjährige Verfahren glauben wir uns über die Finanzlage unserer Gesellschaft und über die in Folge derselben nothwendig werdenden Maßnahmen in einer besondern Vorlage an die Generalversammlung aussprechen und in dem gegenwärtigen Geschäftsberichte der eigentlichen Bestimmung desselben gemäß lediglich darlegen zu sollen, was im Laufe des Berichtsjahres im Bereiche unserer Verwaltung geschehen ist.

Die vierte Jahresrechnung der Gotthardbahngesellschaft, umfassend das Jahr 1875, nebst der Bilanz vom 31. Dezember 1875 wurde von der vierten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre unterm 30. Juni 1876 genehmigt.

Aus der beiliegenden fünften Jahresrechnung, umfassend das Jahr 1876, ist vorab zu entnehmen, daß wir im Berichtsjahre über den Saldo der vorjährigen Rechnung von . . . . Fr. 25,977,854. 77 sowie über folgende Einnahmen zu verfügen hatten:

1. Einzahlung von Subventionen . . .	Fr. 8,957,308. —	
2. Einzahlungen auf Aktien	„ 658,908. —	
3. Anderweitige (indirekte) Einnahmen . .	„ 1,215,494. 82	
		Fr. 10,831,710. 82
		Summa Fr. 36,809,565. 59

Der Betrag der Subventionsrate für das IV. Baujahr von Fr. 8,957,308, bestehend aus der Vergütung der im IV. Baujahre auf den großen Tunnel verwendeten Kosten von Fr. 5,809,160 und der IV. Annuität des in 9 gleichen Jahresraten zu bezahlenden Drittels des Subventionskapitales von Fr. 3,148,148, ist wiederum erheblich hinter dem für das IV. Baujahr aufgestellten Voranschlage zurückgeblieben, weil der Unternehmer die vom Programme geforderte Leistung nicht erreichte.

Bei der Feststellung der Rechnung über die Kosten des großen Gotthardtunnels im IV. Baujahre wurde von der internationalen Kommission, welche die Verifikation der Arbeiten wie gewohnt in den ersten Tagen des Monats Oktober vornahm, für die vollendete Strecke des Haupttunnels, sei er gemauert oder nicht, wieder der übliche Ansatz von Fr. 3800 per laufenden Meter in Rechnung gebracht und für die nur theilweise ausgebrochenen Strecken eine Vergütung zu den Preisen, welche die Gesellschaft dem Unternehmer laut dem Nachtragsvertrage vom 21/25. September 1875 bezahlt, zugestanden. Dagegen wurde in Abweichung von dem bisherigen Verfahren für die Mauerung statt des früher festgesetzten Durchschnittsansatzes von Fr. 400 per laufenden Meter ein Ansatz von Fr. 1000, und zwar Fr. 600 für den laufenden Meter Gewölbe und je Fr. 200 für den laufenden Meter Widerlager, in Rechnung gebracht und hinwieder die bisher übliche Multiplikation der Posten für unvollendete Theile des Tunnels mit dem Coeffizienten $1,_{1875}$, wodurch der Gesellschaft die Verwaltungskosten vergütet werden sollten, fallen gelassen.

Die subventionirenden Staaten, Kantone und Gesellschaften wurden vom Bundesrathe wie gewohnt eingeladen, die betreffenden Subventionsbeträge für das IV. Baujahr einen Monat nach der erfolgten Verifikation der Arbeiten, nämlich am 3. November an die Eidgenössische Staatskasse zu entrichten. Die Zahlung erfolgte ab

Seite der auswärtigen Staaten und eines Theiles der Schweizerischen Subvenienten pünktlich auf den vorgeschriebenen Zeitpunkt. Dagegen glaubten die Behörden einiger Kantone mit Rücksicht auf die gegenwärtige Situation der Gotthardbahngesellschaft für die Auszahlung der ihnen zufallenden Subventionsraten die Genehmigung der Großen Räthe einholen zu sollen, was die Zahlung theilweise etwas verzögerte und den Bundesrath veranlaßte, die rechtzeitig eingegangenen Subventionen nach unsern Dispositionen vorläufig auf Rechnung der Eidgenössischen Staatskasse zu placiren. Die Zahlung der Subvention wurde indessen schließlich von den sämmtlichen Subvenienten geleistet und uns vom Bundesrathe, nachdem wir demselben ein Budget über die beabsichtigte Verwendung der Gelder bis zum 30. Juni 1877 vorgelegt, nebst einem Verzugszins von 5 % ab den verspäteten Einzahlungen einiger Kantone ausgefolgt. Hiebei machte der Bundesrath die Verwaltung der Gesellschaft dafür verbindlich, daß, wie dieß übrigens bereits vom Verwaltungsrathe der Gotthardbahn selbst beschlossen worden sei, die fälligen Coupons der Aktien nicht mehr baar ausbezahlt, sondern an eine auf den 31. Dezember, beziehungsweise 30. Juni 1877 eingeforderte 4. Einzahlung auf die Aktien verrechnet, sowie daß die verfügbaren Gelder nach Maßgabe des eingereichten Voranschlages und jedenfalls ²/₃ der Subventionsgelder auf die Bezahlung der im großen Tunnel ausgeführten Arbeiten verwendet werden.

Anlangend den Voranschlag für die Kosten des großen Tunnels im V. Baujahre, so wurde derselbe folgendermaßen aufgestellt und vom Bundesrathe den subventionirenden Staaten, Kantonen und Gesellschaften mitgetheilt.

Bezeichnung der Arbeiten.	Fortschritt der Tunnelarbeiten am 30. September 1876			Fortschritt der Tunnelarbeiten auf 30. September 1877			Voranschlag auf 30. September 1877.	
	nach Programm	in Wirklichkeit	Differenz.	nach Programm.	Hievon ab ³/₄ des Rückstandes bis 30. Septbr. 1876.	Totaler Fortschritt.	Konventioneller Einheitspreis.	Gesammtkosten.
	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Fr.	Fr.
Richtstollen	6776	6878,0	+ 102,0	9281	—	9281	800	7,424,800
Erweiterung desselben .	4453	4504,1	+ 51,1	7236	—	7236	1000	7,236,000
Sohlenschlitz	4374	3381,4	— 992,6	7179	744	6435	450	2,895,750
Strosse	3057	2432,9	— 624,1	5802	468	5334	450	2,400,300
Gewölbe	3549	2411,0	— 1138,0	6306	854	5452	600	3,271,200
Widerlager	2990	1905,0	— 1084,6	5786	813	4973	400	1,989,200
Abzugskanal	2528	2105,0	— 423,0	5330	317	5013	70	350,910
Richtungstunnel . . .	145	145,0	—	145	—	145 theilweise unvollendet	1500	217,500
							Fr.	25,785,660

Wenn von obigen Gesammtkosten bis und mit 30. September 1877 von . .	Fr.	25,785,660
abgezogen werden die Subsidienbeträge der ersten vier Baujahre mit	„	15,232,575
so verbleiben als Voranschlagssumme für das V. Baujahr	„	10,553,085
Mit Hinzurechnung der fünften Annuität von	„	3,148,148
stellt sich der Subsidienvoranschlag für das fünfte Baujahr auf . . .	Fr.	13,701,233

Der Bundesrath verband damit die Eröffnung, daß die Subventionsstaaten sich auf seine Anfrage hin mit der von ihren Delegirten gewünschten Verlegung der jährlichen Tunnelverifikation auf den 1. September

(statt 1. Oktober) einverstanden erklärt haben. Da jedoch Italien den bisherigen Zahlungstermin der Subsidien auf Anfang November vorbehalten habe und dieser Verlegung wegen keine neue finanzielle Charge übernehmen wolle, so habe er den Staaten vorgeschlagen, es solle die Subsidienzahlung wie bisher auf die Leistung bis Ende September basirt und dabei für den September selbst der Monatsdurchschnitt der eilf vorangegangenen Monate angesetzt, beziehungsweise zum Ergebniß der eilf Monate 1/11 zugeschlagen werden. Dem so gefundenen Subsidienbetrag für die Baukosten würde dann jeweilen die bekannte Rate der Annuitäten beigezählt.

Im Berichtsjahre erfolgten noch einige fernere Einzahlungen auf die III. Rate des Aktienkapitales. Mit dem Schlusse des Jahres befand sich die Einzahlung auf 67,802 von 68,000 Aktien geleistet.

Da wir es bei der gegenwärtigen Situation der Gotthardbahngesellschaft nicht für thunlich erachteten, das verfügbare Guthaben der Gesellschaft durch fernere effektive Bezahlung von Bauzinsen zu schwächen — eine Anschauungsweise, welche durch den bereits erwähnten Beschluß des Bundesrathes nachträglich auch die staatliche Sanktion erhielt — so wurde auf den 31. Dezember 1876 eine vierte Rate von 20 % des Gesellschaftskapitales von 34 Millionen Franken eingefordert, in der Meinung, daß der auf den gleichen Zeitpunkt fällige Coupon der bisher mit Fr. 300 einbezahlten Aktien im Betrage von Fr. 9 den Aktionären auf die eingeforderte vierte Rate gutgeschrieben und denselben freigestellt werde, den Rest der eingeforderten Rate von 20 % entweder am 31. Dezember 1876 oder am 30. Juni 1877 einzubezahlen. Obschon die Aktionäre theils durch die Zahlstellen, theils durch die Presse noch darauf aufmerksam gemacht worden waren, daß ihnen keinerlei Nachtheil daraus erwachse, wenn sie die Einzahlung des nach Verrechnung des Coupons pro 31. Dezember 1876 noch verbleibenden Restbetrages von Fr. 91 erst am 30. Juni 1877 leisten, in welchem Zeitpunkte die Situation der Gotthardbahn voraussichtlich sich abgeklärt haben werde, wurde die Einzahlung der vierten Rate für 488 Aktien doch schon am 31. Dezember bewerkstelligt. Der eingegangene Betrag findet sich mit den erwähnten nachträglichen Einzahlungen auf die III. Rate und dem als Anzahlung auf die IV. Rate verrechneten Coupon von Fr. 9 in den Einnahmen mit Fr. 658,908 verrechnet.

Unter den Einnahmen finden sich keine Einzahlungen auf das Obligationenkapital, da der Abnahmetermin für die noch ausstehende vierte Serie von Fr. 20,000,000 erst in das Jahr 1877 fällt.

Der Posten „anderweitige (indirekte) Einnahmen" gibt uns zu drei Bemerkungen Anlaß. Der Nettoertrag des Werthschriften- Wechsel- und Interessenkonto's beträgt Fr. 1,157,922. 20 Cts. oder 5,154 % des durchschnittlich zur Verfügung gestandenen Kapitales von Fr. 22,464,318. Die Rechnung erzeigt keine Einnahme unter der Rubrik „Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben", indem letztere die Einnahmen um Fr. 33,357. 92 Cts. überstiegen haben. Die Mehrausgabe ist von den indirekten Einnahmen der Hauptrechnung in Abzug gebracht worden. Hinwieder erscheint der Posten „Pacht- und Miethzinse" mit einem wesentlich höhern Betrag als in früheren Jahren, weil wir im Einklange mit der Anschauungsweise, welche in dem Schreiben an den Schweizerischen Bundesrath vom 22. Januar 1877 betreffend die Baukosten der Tessinischen Thalbahnen entwickelt worden ist, die Pachtsumme, welche die Alta Italia für die Mitbenutzung des internationalen Bahnhofes in Chiasso bezahlt (vorläufig angeschlagen zu Fr. 15,000 per 3 Monate), nicht dem Betriebe, sondern auf erwähnter Rubrik der Hauptrechnung gutgeschrieben haben.

Von der mit Inbegriff des Saldo's der vorjährigen Rechnung zu unserer Verfügung stehenden Summe von . . . . . Fr. 36,809,565. 59 Cts.
wurden im Laufe des Jahres ausgegeben:

Uebertrag . . Fr. 36,809,565. 59 Cts.

	Uebertrag . .	Fr. 36,809,565. 59 Cts.
1) für Rückerstattungen	Fr. — — — — Cts.	
2) „ Beschaffung des Baukapitales (Porti, Kursdifferenz, Provision 2c.) . . .	„ 391. 70 „	
3) „ die Centralverwaltung	„ 218,552. 26 „	
4) „ Zinsen des einbezahlten Kapitales . .	„ 3,632,623. 60 „	
5) „ den eigentlichen Bahnbau (inklusive technische Bauleitung)	„ 11,972,776. 12 „	
	Summa	„ 15,824,343. 68 „

Es verblieb somit auf den 31. Dezember 1876 ein Saldo von . . . . . Fr. 20,985,221. 91 Cts.

Von der Ausgabe für den Bahnbau, welche abzüglich Fr. 1,564,968. 07 Cts. für die technische Bauleitung noch Fr. 10,407,808. 05 Cts. beträgt, fallen auf den großen Tunnel . Fr. 6,985,318. 05 Cts.
auf die Tessinischen Thalbahnen . „ 2,450,894. 99 „
„ „ übrigen Linien . . . „ 971,595. 01 „

Die Kosten für die technische Bauleitung haben sich gegenüber dem Jahre 1875 um Fr. 335,031. 64 Cts. vermindert. Wir haben aber nicht unterlassen, wiederholt auf eine noch weitergehende Reduktion derselben zu dringen.

Von dem auf Ende des Berichtsjahres vorhandenen Saldo der verfügbaren Mittel befanden sich angelegt:

in Werthschriften (von denen 10 Millionen Franken als Kaution beim Bundesrathe liegen)	Fr. 10,601,482. 11 Cts.
in Wechseln	„ 4,050,033. 74 „
bei diversen Debitoren	„ 6,928,593. 63 „
In der Kasse befanden sich	„ 73,805. 78 „
Summa	Fr. 21,653,915. 26 Cts.
Hievon ab: diverse Kreditoren	„ 668,693. 35 „
	Fr. 20,985,221. 91 Cts.

In der Bilanz vom 31. Dezember 1876 sind die Werthschriften nach bisheriger Uebung und aus den im ersten Jahresberichte entwickelten Gründen zum Ankaufspreise gewerthet. Die Berechnung derselben zum Tageskurse vom 31. Dezember 1876 würde einen Minderwerth von Fr. 156,282. 61 Cts. ergeben, der namentlich auf das Sinken der vor mehreren Jahren angekauften Schweizerischen Eisenbahnobligationen zurückzuführen ist. Die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Amerikanischen Valoren stehen zur Zeit über dem Ankaufspreise. Von der Totalsumme von Fr. 10,601,482. 11 Cts. fallen auf

Schweizerische Obligationen	Fr. 2,792,873. 85 Cts.
Deutsche Obligationen	„ 1,103,255. — „
Amerikanische Bonds (Staatenbonds, Eisenbahnbonds und Obligationen der Equitable Trust Comp.)	„ 6,705,353. 26 „

Wir erwähnen hier schließlich noch des Standes der bei unserer Gesellschaftskasse hinterlegten Kautionen, wie er sich auf den 31. Dezember 1876 darstellte.

Die Kaution des Unternehmers des großen Tunnels wies auf diesen Zeitpunkt unter Taxation der in ihr enthaltenen Werthschriften zum Tageskurse einen Stand auf von . . . . Fr. 8,227,532.

Die Kautionen anderer Unternehmer und von Lieferanten betrugen . . . „ 874,030.

Die von Beamteten und Angestellten der Centralverwaltung und des Betriebsdienstes geleisteten Kautionen bezifferten sich auf . . . . . „ 888,500.

Die von den Mitgliedern des Konsortiums für Abnahme der vierten Obligationenserie hinterlegte Kaution endlich beträgt 20 Prozent der IV. Obligationenserie von 20 Millionen Franken . . . . . „ 4,000,000.

Total Fr. 13,990,062.

Hievon bestehen in Realkautionen . . . . . Fr. 12,876,852,

in Personalkautionen . . . . . „ 1,113,210.

V. Bahnbau.

Die Organisation des technischen Dienstes hat im Laufe des Jahres, über welches wir zu berichten haben, mehrfache Aenderungen erlitten, in Folge deren sich der Stand des Personales der technischen Bauleitung allmählig vermindert hat.

Zu Anfang des ersten Quartales wurde die bis dahin in Bellinzona bestandene Sektion für Vorarbeiten der Strecke Giubiasco-Camignolo (Monte Cenere) mit der in Lugano für die Strecken Camignolo-Lugano und Cadenazzo-Pino bestehenden Sektion verschmolzen, da diese letztere von den Bauvollendungs- und Abrechnungsarbeiten der Linie Lugano-Chiasso wenig mehr in Anspruch genommen war. In Folge der weit vorgeschrittenen Ausführung der Hochbauten der Tessinischen Thalbahnen konnte auch das Personal der Hochbausektionen bedeutend eingeschränkt werden. Da die generellen Studien auf den Zufahrtsrampen zum Gotthardtunnel und den Anschlußlinien, welche bisher eine bedeutende Anzahl technischer Kräfte beschäftigt hatten, im Beginne des Jahres zum Abschlusse gelangten, so war es auch auf diesem Gebiete der Thätigkeit möglich, eine Verminderung des technischen Personales der Sektionen eintreten zu lassen. In Folge dieser Reduktionen fand sich beim Beginne des zweiten Quartales der technische Personalstand von 342 Beamteten und Angestellten, die sich zu Anfang des Jahres im Dienste befunden hatten, auf 287 herabgesetzt. Als im Laufe des Sommers ein großer Theil der Abrechnungen über die Bauloose der Tessinischen Thalbahnen und die Vollendungsarbeiten dieser Linien dem Abschlusse entgegengeführt waren, wurde mit Rücksicht darauf, daß mittlerweile auch das Tracé für die südlichen Bahnlinien im Prinzipe bereits ermittelt und festgelegt war und daß für das Detailstudium und die Projektsbearbeitung eine unmittelbare Ueberwachung und Anleitung nicht mehr nöthig schien, die in Bellinzona errichtete Inspektion für die südlichen Linien als entbehrlich erkannt und daher zu Anfang des dritten Quartales aufgelöst. Nach Vollendung der topographischen Pläne, welche zur Ermittlung der Bahnaxe erforderlich waren, hatten auch die topographischen Arbeiten im Wesentlichen ihren Abschluß gefunden. Es verblieben somit nur noch die rein geometrischen, auf die Vervollständigung der Katasterpläne gerichteten Arbeiten, welche am zweckmäßigsten im Zusammenhange mit den für die Detailprojektirung erforderlichen Arbeiten auszuführen und daher der unmittelbaren Leitung der betreffenden Sektionsingenieure zu unterstellen waren. Damit war die Aufgabe der topographischen Abtheilung des technischen Centralbüreau's erfüllt und