

# Finanzwesen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn**

Band (Jahr): **21 (1892)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

## **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.

## V. Finanzwesen.

**Jahresrechnungs-Bilanz.** Im Betrage des Subventionskapitals von Fr. 119,000,000. — und des einbezahlten Aktienkapitals von „ 45,000,000. — sind seit dem vorjährigen Berichte keine Veränderungen eingetreten. Die auf die Aktien III. Emission noch ausstehenden 50 % = Fr. 5,000,000. — werden am 1. Januar 1894 zur Einzahlung fällig, wodurch alsdann das gesamte Aktienkapital von 50 Millionen Franken voll einbezahlt sein wird.

Das Obligationenkapital hat sich im Berichtsjahre folgendermaßen verändert:

a) 5% Obligationen: Bestand am 31. Dezember 1891 Fr. 4,090,500. —

Am 1. April 1892 sind die auf diesen Zeitpunkt gekündigten Obligationen II. Hypothek im Betrage von Fr. 1,393,000. — zurückbezahlt worden.

Ferner wurde seitens des Konsortiums der Nominalbetrag von „ 1,559,000. — in Obligationen des Monte Ceneri-Anleihe zur Konversion eingesandt

„ 2,952,000. —

Auf den 31. Dezember 1892 blieben daher noch ausstehend in Obligationen des letztern Anleihe Fr. 1,138,500. —

b) 4% Obligationen: Bestand am 31. Dezember 1891 Fr. 90,273,000. —

Hiezu kommen zunächst die laut unserem letztjährigen Berichte dem Konsortium per 2. Januar 1892 al pari abgegebenen „ 4,000,000. —

Sodann wurde dem letztern gegen die zur Rückzahlung und zur Konversion gelangten Fr. 2,952,000. — 5% Obligationen, zuzüglich eines kleinen Abrundungsbetrages, der Nominalbetrag von „ 3,271,000. —

in 4% Obligationen zum vertraglichen Kurse von 90 1/4 % übergeben, macht zusammen Fr. 97,544,000. —

Dagegen sind per 31. Dezember 1892 zufolge Auslösung zur Rückzahlung gelangt „ 160,000. —

so daß auf letztern Zeitpunkt der Nominalbetrag von Fr. 97,384,000. — 4% Obligationen in Umlauf war.

Diese Fr. 97,384,000. — bilden mit den laut Bilanz zurückbezahlten „ 1,355,000. — und den noch zur Disposition verbleibenden „ 1,261,000. —

die Gesamtsumme des 4% Anleihe von Fr. 100,000,000. —

Wir bemerken hier noch, daß der Vertrag mit dem Konsortium für die Konversion unserer 5% Anleihe mit Schluß des Berichtsjahres zu Ende gegangen ist, nachdem, wie oben erwähnt, die Konversion bis auf den Betrag von Fr. 1,138,500. — in 5% Obligationen der Monte Ceneri-Anleihe, die erst zur Rückzahlung per 1. Oktober 1894 gekündigt werden können, vollzogen worden ist.

Der Gesamtbetrag des einbezahlten Subventions- und Aktientkapitals sowie der 5 und 4 % Anleihen war Ende 1892 . . . . . Fr. 262,522,500. —

Hievon sind bis dahin verwendet worden:

für Bahnanlagen und feste Einrichtungen . . . . .	Fr. 212,161,805. 05
„ Rollmaterial . . . . .	„ 12,500,893. 85
„ Mobilien und Gerätschaften . . . . .	„ 1,627,929. 83
Total für Baukonto	Fr. 226,290,628. 73
„ Kursverluste auf Aktien . . . . .	„ 2,970,150. —
„ „ „ Obligationen, abzüglich der amortisierten Fr. 1,355,000. — . . . . .	„ 15,388,339. 05

sowie für die folgenden, nach Schluß des Rechnungsjahres noch unvollendeten Bauobjekte:

nördliche Zweiglinien Luzern-Zimmensee und Zug-ARTH . . . . .	Fr. 381,590. 63
zweites Geleise Erstfeld-Diavasa . . . . .	„ 12,857,248. 32
Tessin-Korrektion . . . . .	„ 112,078. 64
verschiedene Objekte . . . . .	„ 993,426. 72
	„ 14,344,344. 31
	„ 258,993,462. 09
bleibt verfügbares Baukapital . . . . .	Fr. 3,529,037. 91
dazu kommt der seit 1882 aus 1/3 der Fondszinsen angesammelte Baufonds von . . . . .	„ 1,114,902. 25
Total der verfügbaren Baumittel	Fr. 4,643,940. 16

wovon in Liegenschaften, Material und Reservestücken Fr. 2,997,655. 99 liegen.

Der Betrag der zu amortisierenden Verwendungen, beziehungsweise Kursverluste und dergl. hat sich im Berichtsjahre durch die weitere Abwicklung der Konversion der 5 % Obligationen um Fr. 326,306. 12 vermehrt und erreichte per Ende 1892 . . . . . Fr. 17,195,755. 36 wovon amortisiert worden sind:

durch Rückzahlung von 4 % Obligationen in den Jahren 1884 bis 1892	Fr. 1,355,000. —
durch den bis Ende 1891 angesammelten Amortisationsfonds . . . . .	„ 350,592. 61
und die gemäß Art. 3 des Vertrages mit dem h. Bundesrate betr. die Feststellung des Baukontos der Gotthardbahn pro 1892 bestimmte Amortisationsquote von . . . . .	„ 101,823. 70
	„ 1,807,416. 31
so daß noch zu tilgen bleiben . . . . .	Fr. 15,388,339. 05

Der Wertschriftenbestand der Gesellschaft war per Ende Dezember 1892 folgender:



Wertpapierebestand am 31. Dezember 1892.

Nominalbetrag	%	Bezeichnung der Wertpapiere	Kurs	Bilanzwert am 31. Dezember 1892	
				Fr.	Cts.
		Übertrag		5346765	—
Fr. 181500	4	Pfandbriefe der ital. Nationalbank . . . . .	94	170610	—
" 300000	4 1/2	Obligationen der Dampfschiffgesellschaft des Langensees . . . . .	100	300000	—
" 250000	4 1/2	" " Nord-Milano-Eisenbahn . . . . .	100	250000	—
" 527000	3	" " ital. Eisenbahnen mit Staatsgarantie . . . . .	55	289850	—
" 1700000	3	" " ital. Meridionalbahnen . . . . .	58	986000	—
Mark 100000	3	Deutsche Reichsanleihe . . . . .	<sup>85</sup> /123.50	104975	—
" 200000	3 1/2	" " . . . . .	<sup>100</sup> /123.50	247000	—
" 100000	3 1/2	Preussische Consols . . . . .	<sup>100</sup> /123.50	123500	—
" 194000	3 1/2	Schwedische Staatsanleihe . . . . .	<sup>94</sup> /123.50	225214	60
Kronen 71000	3 1/2	Dänische Staatsanleihe (1 Krone = 1 1/8 Mark) . . . . .	<sup>94</sup> /123.50	92726	90
				<u>8136641</u>	<u>50</u>

Der Liegenschaftskonto wurde durch Übertragung von 315 m<sup>2</sup> Terrain der Liegenschaft „Hof Mamalucco“ in Mappo, welches zur Anlage der neuen Station Gordola-Val Verzasca nötig war, auf Baukonto um Fr. 409. 50 vermindert und beträgt auf Ende des Berichtsjahres Fr. 187,155. 79.

Der Material- und Reservestückkonto gibt zu besondern Bemerkungen keinen Anlaß.

Der Konto der verschiedenen Debitoren enthält folgende Posten:

1. Forderungen an fremde Verwaltungen:			
Guthaben bei Transportanstalten . . . . .		Fr.	69,609. 14
2. Forderungen an eigene Verwaltungskonti:			
Vorschüsse an die Stationen und die einzelnen Dienststellen	Fr.	21,874. 67	
Ausstände der Güterexpeditionen . . . . .	"	695,284. 29	
Konto pro Diversi . . . . .	"	326,145. 75	
Saldo der Werkstätte- und Gasanstaltkonti . . . . .	"	6,270. 78	
Saldo des Kontos Lebensmittelvorräte . . . . .	"	28,701. 52	
Ausstehende Restzahlung auf einer Aktie II. Emission . . . . .	"	250. —	" 1,078,527. 01
			<u>Fr. 1,148,136. 15</u>

Unter den Schuldbösten der Bilanz, bei denen eine Specification angezeigt erscheint, ist es vorab der Posten verfallene Titel und Coupons im Betrage von Fr. 2,147,784. 50. Von demselben fallen;

Fr. 1,969,589. 50	auf Coupons ab Aktien und Obligationen,	
" 22,195. —	" Genußscheine der Aktien für den Bezug des Anteils Ersparnis, welche beim Bau des Gotthardtunnels erzielt worden ist,	
" 125,000. —	" ausgeloste 4% Obligationen Lit. A und B,	
" 22,000. —	" 5% Obligationen IV. Serie,	
" 9,000. —	" 5% " II. Hypothek, Serie A.	

Unter dem Posten verschiedene Kreditoren im Betrage von Fr. 577,631. 41 befinden sich:

Fr. 10,183. 75	Guthaben von Banken,
" 426,252. 56	" von Transportanstalten,
" 12,313. 41	" der Hilfs- und Krankenkassen,
" 128,881. 69	Rest der Million Franken Agio aus der III. Aktienemission.

Der Erneuerungsfonds, welcher auf 1. Januar 1892 betrug . . . Fr. 4,999,024. 77, erhielt im Berichtsjahre an ordentlicher Einlage gemäß Art. 17 der Statuten:

4% der Bruttoeinnahmen aus dem Eisenbahntransport		
pro 1892, d. i. von Fr. 13,851,411. 09	Fr.	554,056. 44
Fr. 1000. — pro km eigener Bahn	"	240,444. —
an Zinsen seines Bestandes pro 1. Januar 1892	"	206,391. 38
		Fr. 1,000,891. 82
		Fr. 5,999,916. 59

Hinwieder wurde derselbe nach den statutarischen Bestimmungen in Anspruch genommen:

für Erneuerung des Oberbaues mit	Fr.	470,632. 75
" " " Betriebsmaterials mit	"	111,164. 56
	Fr.	581,797. 31

wovon an Erlös für Altmaterial

abgehen: vom Oberbau	Fr.	167,452. 33
vom Betriebsmaterial	"	9,730. 10
	"	177,182. 43
		Fr. 404,614. 88

Der Bestand am 31. Dezember 1892 beträgt hiernach	Fr.	5,595,301. 71
und verzeigt gegenüber dem Vorjahre von	"	4,999,024. 77
eine Vermehrung auf 1. Januar 1893 von	Fr.	596,276. 94

Dem Reservefonds für außerordentliche Unfälle, am 1. Januar 1892 betragend	"	2,000,000. —
wurde im Berichtsjahre zugewiesen die Vergütung des Konsortiums laut Gewinnabrechnung über die Konversion der 5% Obligationen in ein 4% Anleihen gemäß Vertrag vom 21./22. Oktober 1883 im Betrage von (vergl. Seite 58)	"	286,370. 62
	Fr.	2,286,370. 62

wogegen derselbe für die infolge der Katastrophen von Mönchenstein und Zollikofen nach Übereinkommen vom 5. September 1885 an die Jura-Simplon-Bahn geleisteten Entschädigungen — Anteil der Gotthardbahn an der ersten Abrechnung — im Betrage von aufzukommen hatte (vergl. Seite 36).	"	84,492. 61
--	---	------------

Er verzeigt somit auf 31. Dezember 1892 einen Bestand von . . . Fr. 2,201,878. 01 und eine Vermehrung um Fr. 201,878. 01,

Über den Wegfall des Amortisationsfonds haben wir zu bemerken:

Wir haben in unserem Berichte über das Geschäftsjahr 1884 die Hauptpunkte des Vertrages mitgeteilt, den wir am 8. April 1885 mit dem h. Bundesrate über die Feststellung des Baukontos der Gotthardbahn abgeschlossen haben. Die betreffenden Verhandlungen sind bekanntlich durch das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der schweiz. Eisenbahnen veranlaßt worden.

Über die Amortisation bestimmt u. a. Artikel 3:

„Die Amortisation dieser Summen soll in der Weise geschehen, daß durch Verwendung eines  
„Teiles der jährlichen Einnahmenüberschüsse entweder die Obligationenschuld in einem jenen Summen  
„gleichen Betrage abbezahlt oder, soweit dies nicht geschieht, ein entsprechender Amortisationsfonds  
„gebildet wird.“

Unsere Rechnungsstellung hatte sich bisanhin genau an diese Vorschrift gehalten. Die Jahresrechnungsbilanz für 1891 weist für die Jahre 1884 bis und mit 1891 acht Rückzahlungen der 4% Obligationen mit Fr. 1,195,000 und dazu einen Amortisationsfonds von Fr. 350,592. 61 auf. Die Amortisation konnte bekanntlich nur deshalb nicht einheitlich geregelt werden, weil der schon im Jahre 1884 aufgestellte Rückzahlungs- und Auslosungsplan unseres 100 Millionen-Anleihe für die ersten zehn Jahre die Rückzahlungen nicht in so hohen Beträgen gestattete, wie der Bundesrat für die Amortisation verlangte.

Am 31. Mai v. J. schrieb uns nun das Eisenbahndepartement:

„Der Betrag des Amortisationsfonds (Fr. 350,592. 61), welcher gemäß Art. 2, Ziffer 2  
„des Protokolles über die Verhandlungen betreffend die Feststellung des Baukontos eigentlich von den  
„zu amortisierenden Verwendungen abgeschrieben werden sollte, damit diese, der Vereinbarung gemäß,  
„aus den Aktiven der Bilanz verschwinden, ist wenigstens zum Aktivasaldo der Kapitalrechnung hinzu-  
„zurechnen, woraus folgt, daß die Einlagen in den Amortisationsfonds künftighin nicht mehr in Aus-  
„gabe der Kapitalrechnung zu stellen sind.“

In unserer Antwort vom 8. Juni beriefen wir uns auf den schon erwähnten Art. 3, fügten aber bei, wir seien, obgleich wir vertragsgemäß unsere Verpflichtungen erfüllt hätten, bereit, den neuen Vorschlag zu prüfen.

Diese Prüfung führte uns zu dem Ergebnis, daß wir den Wünschen des Eisenbahndepartementes nachkommen können, und wir legten deshalb dem h. Bundesrate einen Nachtrag zum Protokoll vom 8. April 1885 vor, der folgenden Wortlaut hat:

„Infolge neuer Vereinbarungen zwischen dem schweiz. Eisenbahndepartement und der Direktion  
„der Gotthardbahn wird der Absatz 4 in Art. 3 durch nachstehende Bestimmung ersetzt:

„Die Amortisation dieser Summen soll in der Weise geschehen, daß durch Verwendung eines  
„Teiles der jährlichen Einnahmenüberschüsse die Obligationenschuld in einem jenen Summen gleichen  
„Betrage abbezahlt oder ein entsprechender Amortisationsfonds gebildet wird oder in anderer Weise  
„die Aktiven der Gesellschaft entsprechend vermehrt werden.“

Der h. Bundesrat erteilte diesem Nachtrage die Genehmigung in der Meinung, daß der bis Ende 1891 angesammelte Amortisationsfonds (Fr. 350,592. 61) in der Bilanz pro Ende 1892 von den zu amortisierenden Verwendungen abgeschrieben werde.

Nach dieser Vereinbarung ist der bis anhin gesammelte Amortisationsfonds von den zu amortisierenden Verwendungen in Abzug zu bringen und sind künftighin neben den Amortisationsquoten für die Rückzahlungen des 4% Anleihe auch die durch Vertrag mit dem h. Bundesrate festgestellten Amortisationsbeträge aufzuführen.

Der Amortisationsfonds ist daher aus den Passiven der Bilanz zu entfernen und dem Aktivsaldo der Kapitalrechnung hinzu zu rechnen. Infolgedessen ist auch unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung Ziff. 6 litt. b, sowie unter den Einnahmen der Kapitalrechnung Ziffer 3 litt. b eine redaktionelle Änderung vorzunehmen, und hat Ziffer 2 litt. b in den Ausgaben der Kapitalrechnung wegzufallen.

Mit dieser neuen Rechnungsstellung, die sich auch bei andern schweiz. Bahnen findet, wird der Aktivsaldo der Kapitalrechnung erhöht, und ist es der Gesellschaft gestattet, diejenigen Amortisationsbeträge, die nicht zur Rückzahlung des Obligationenkapitals verwendet werden müssen, für Neubauten zu verwenden und deren Vorhandensein durch das Gesellschaftsvermögen nachzuweisen. Es fällt damit nicht bloß eine etwas umständlichere Rechnungsstellung und Vermögensverwaltung weg, sondern auch jede Gefahr eines Verlustes an Kursdifferenzen und Kapitalzinsen, die von der Gewinn- und Verlustrechnung zu tragen wären.

Der durch die Zuweisung eines Drittels der Zinserträge der vorhandenen Geldmittel von 1882 bis 1887 angesammelte Baufonds ist im Berichtsjahre unverändert geblieben und zeigt auf 31. Dezember 1892 einen Bestand von Fr. 1,114,902. 25.

Die Kapitalrechnung zeigt folgende Veränderungen:

Der Aktivsaldo dieser Rechnung betrug auf Ende des Jahres 1891	Fr. 4,841,797. 22
Unter Hinzufügung des Betrages für die auf den gleichen Zeitpunkt unvollendet gebliebenen und daher noch nicht in die Baurechnung eingestellten Objekte von	Fr. 10,099,297. 03
sowie des bis Ende 1891 angesammelten Amortisationsfonds, welcher gemäß dem vom h. Bundesrate am 24. Dezember 1892 genehmigten Nachtrage zum Protokoll vom 8. April 1885 über die Verhandlungen betreffend die Feststellung des Baukontos der Gottthardbahn von den zu amortisierenden Verwendungen in Abzug zu bringen und in der Kapitalrechnung mit	" 350,592. 61
in Einnahmen zu stellen ist,	" 10,449,889. 64
ergibt sich auf den 1. Januar 1892 ein Gesamtsaldo der letztern von	Fr. 15,291,686. 86
Derselbe wurde im Berichtsjahre vermehrt:	
durch Abnahme von 4% Obligationen im Nominalbetrage von	" 3,271 000. —
(infolge Konvertierung von 5% in 4% Obligationen)	
durch Ausgabe von 4% Obligationen vom 100 Millionen Franken Anleihen	" 4,000,000. —
durch Zuwendungen aus dem Betriebsertrage	" 283,952. 49
" Erlöse und Rückerstattungen	" 69,240. 86
mit Einschluß der nachträglichen Zuweisung vom Jahre 1891 im Betrage von Fr. 5495. 41	" 5495. 41
	auf Fr. 22,915,880. 21

Von diesem Betrage wurden hinwieder verwendet:

für Kapitalamortisation und Kapitalrückzahlung	Fr. 3,112,000. —
zur Belastung auf Baukonto für im Jahre 1892 vollendete Objekte	" 467,160. 83
für Verluste und Unkosten	" 326,306. 12
" Minderwertung von Bahnanlagen	" 22,128. 79
so daß am 31. Dezember 1892 ein Gesamtsaldo verbleibt von	Fr. 18,988,284. 47
	Übertrag Fr. 18,988,284. 47



Übertrag Fr. 18,988,284. 47

Nach Abzug der Geldverwendungen auf Bauobjekte, welche bei Schluß des Rechnungsjahres noch nicht vollendet waren und deshalb der Baurechnung noch nicht belastet werden durften, im Betrage von . . . . . „ 14,344,344. 31  
ergibt sich auf 31. Dezember 1892 ein Aktivoaldo von . . . . . Fr. 4,643,940. 16

Obwohl das II. Geleise der Strecke Mirolo-Taido schon seit 1. Oktober 1890 dem Betriebe übergeben ist, sind die Bauausgaben für dasselbe in den Fr. 14,344,344. 31 noch inbegriffen, weil bezüglich der Kosten dieses Objektes z. B. noch Differenzen mit dem schweiz. Eisenbahndepartement bestehen.

Der Posten „Minderwertung von Bahnanlagen“ schließt in sich:

1. Die Kosten des alten Stellwerkes auf der Station Schwyz, welches infolge Umbau der Geleise für gerade Durchfahrt durch ein neues ersetzt wurde . . . . . Fr. 1,712. —
2. Erstellungskosten des in Schwyz entbehrlich gewordenen Schutzhäuschens zum Centralapparat . . . . . „ 1,284. 47
3. Kosten des alten Stellbockes auf der Station Flüelen, infolge Einrichtung der Weichencentralisation entbehrlich geworden . . . . . „ 359. 80
4. Kosten des alten Stationsbrunnens und der Aborteinrichtung auf der Station Altdorf, infolge Anschlusses der Station an die Ortswasserleitung ebenfalls entbehrlich geworden . . . . . „ 1,050. —
5. Kosten des durch Abrutschung zu Grunde gegangenen Teils der Schutzmauer über dem Nordportal des Polmengotunnels . . . . . „ 1,850. —
6. Die Erstellungskosten des am 20. Februar 1892 in Chiasso abgebrannten Güterwagens nebst Anbau . . . . . Fr. 45,994. 93  
weniger die von der „La France“, Feuerversicherungsgesellschaft in Paris geleistete Brandentschädigung . . . . . „ 32,200. —  
„ 13,794. 93
7. Kosten der durch die Kabelanlage entbehrlich gewordenen und abgebrochenen offenen Telegraphenlinie vom Kirchbergtunnel-Ausgang bis zum Narbergtunnel-Eingang bei Wasen . . . . . „ 532. 96
8. Kosten der abgebrochenen offenen Telegraphenlinie von Wärlterhaus No. 112 bis Station Bobio, welche durch unterirdische Führung bei Sassi grossi ersetzt worden ist . . . . . „ 520. 82
9. Abschreibung infolge bundesgerichtlichen Urteils vom 21. November 1891 für pro 1892 zu viel verrechnete Frachten auf Materialtransporten zu Bauzwecken . . . . . „ 1,023. 81  
Fr. 22,128. 79

Hinsichtlich der Erlöse und Rückerstattungen (Einnahmen der Baurechnung) haben wir noch erläuternd beizufügen, daß die Summe von Fr. 69,240. 86 zusammengesetzt ist aus:

- Erlös von wieder verkauften Grundstücken . . . . . Fr. 1,394. 47  
Übertragung von Bauausgaben aus dem Jahr 1891 auf Betriebskonto (gemäß Vereinbarung mit dem Eisenbahndepartement) . . . . . „ 1,457. 12  
Fr. 4038. 29 sind dem Bau des II. Geleises bezw. den unvollendeten Objekten zu Lasten des Betriebes gutgebracht worden.

Übertrag Fr. 2,851. 59

	Übertrag	Fr. 2,851. 59
Abreibung des Wertes der 4 Wagen :		
GB F 1610, zertrümmert am 29. August 1890 bei Capolago . . . . .	"	3,007. 50
GB K 2135, " " 10. Dezember 1891 auf der Nordostbahn . . . . .	"	3,725. 81
GB L 4092, " " 29. April 1892 auf den bad. Staatsbahnen . . . . .	"	2,686. 97
GB K 2103, " " 24. September 1892 auf der Station Sifikon . . . . .	"	3,725. 81
Abreibung des am 20. Februar 1892 in Chiasso abgebrannten Eilgutschuppens nebst Umbau . . . . .	"	45,994. 93
Inventarabgabe an das Lebensmitteldepot in Bellinzona . . . . .	"	298. —
sowie aus den unter „Minderwertung von Bahnanlagen“ ad 1, 2, 4, 5, 7 und 8 aufgeführten Posten im Gesamtbetrage von . . . . .	"	6,950. 25
		Fr. 69,240. 86

Bevor wir zur Besprechung der Kautionen und der Gewinn- und Verlustrechnung übergehen, dürfen wir es nicht unterlassen, auf die finanziellen Mittel unserer Gesellschaft, soweit solche zur Erfüllung ihrer baulichen Verpflichtungen für die nächste Zeit nötig sind, einen Blick zu werfen.

Infolge der Verzögerung des Baues der Zufahrtslinien hat sich inzwischen die allgemeine Situation in verschiedenen Richtungen geändert und sind neue Bedürfnisse an uns herangetreten.

1. Unser Verkehr weist von Jahr zu Jahr eine so erhebliche Zunahme auf, daß wir genötigt sind, für die sichere und rasche Bewältigung desselben sowohl auf der Linie als auf den Stationen Vorkehrungen aller Art zu treffen. Schon bisher haben wir, wie alle unsere Jahresberichte seit der Betriebseröffnung es nachweisen, vieles gethan, so durch Erstellung von Schutzbauten, Verbauung von Wildbächen, Flußkorrekturen, Vergrößerung und Umbau der Stationen, Vermehrung der Telegraphen und Signalapparate, Erhöhung des Lokomotiv- und Wagenparkes u. s. w. Wir werden uns aber auch für die Zukunft weitem Leistungen nicht entziehen können, da die sichere und rasche Bewältigung des Verkehrs eine unserer Hauptaufgaben ist. Für den Personenverkehr im besondern müssen wir dem reisenden Publikum mindestens die Annehmlichkeiten unserer Konkurrenzrouten bieten können.

2. Während des Baues des II. Geleises wurde bekanntlich das Bauprogramm in einigen Punkten geändert. Die Bauzeit wurde um 3 Jahre und 4 Monate abgekürzt. Für den Oberbau wurden Schienen von 46 kg resp. 48 kg Gewicht per laufenden Meter an Stelle von solchen von 36 kg und 42 kg per laufenden Meter verwendet und die Brücken gemäß der inzwischen erlassenen neuen staatlichen Verordnung erheblich verstärkt. Infolgedessen ergibt sich gegenüber dem ursprünglichen Voranschlag eine Mehrausgabe, welche wir zu 1 Million Franken veranschlagen.

3. Für die nördlichen Zufahrtslinien ist der ursprüngliche Voranschlag ebenfalls nicht genügend. Nachdem unsere Bauktionen Luzern und Zug die Detailpläne aufgestellt haben und hiebei eine große Zahl von Forderungen der Behörden und Privaten berücksichtigt werden mußten, ist eine Erhöhung der Baukosten im ungefähren Betrage von Fr. 2,500,000 in Aussicht zu nehmen.

4. Wie wir schon früher mitgeteilt haben, hat der h. Bundesrat den Umbau des Bahnhofes Luzern und der Zufahrtslinie bis zur Sentimatte verlangt. Die schweizerische Centralbahn als Bahneigentümerin verlangt nun, daß die mitbenutzenden Bahnen einen ihrem Verkehr entsprechenden Beitrag an die Baukosten leisten. Diesem Begehren werden wir uns kaum entziehen können, und es werden, da diese Bauten auf ungefähr Fr. 9,000,000 veranschlagt sind, auch hiefür ziemlich bedeutende Summen in Aussicht zu nehmen sein.

Bekanntlich ist die Vermehrung des Baukapitals der Gotthardbahn durch den Beschluß der Generalversammlung vom 22. November 1890 derart geregelt, daß das Aktienkapital auf 50 Millionen Franken erhöht und außerdem ein höchstens 4-prozentiges Anleihen von Fr. 4,000,000 herausgegeben werden solle. Diese Obligationen sollen spätestens in der gleichen Frist wie die 4-prozentigen Obligationen des Anlehens von 100 Millionen Franken auf dem Wege von Annuitätzahlungen in Kapital und Zinsen getilgt werden. Die Gesellschaft soll jedoch berechtigt sein, vom Jahre 1894 an die Amortisation zu verstärken, oder auch das ganze Anleihen nach vorheriger mindestens 6-monatlicher Kündigung zurückzahlen. Für die neuen Obligationen ist ein Pfandrecht ersten Ranges auf die Linien Zug-Waldchwil-Goldau und Luzern-Rüschnacht-Zimmensee zu errichten, mit dem Vorbehalt, eventuell noch weitere 6 Millionen mit gleichem Rang und Pfandrecht auf die genannten Linien zu emittieren.

Dieser Finanzplan ist nun, soweit es sich um die Erhöhung des Aktienkapitals handelt, durchgeführt, indem 5 Millionen Franken bereits im Jahre 1891 einbezahlt worden sind und die zweite Hälfte auf den 1. Januar 1894 einbezahlt wird.

Anders verhält es sich mit der Ausgabe von neuen Obligationen. Vorerst wird eine solche im Laufe des Jahres 1893 nicht nötig. Sodann wird es kaum thunlich sein, im Jahre 1894 oder später die neuen Obligationen unter den vorerwähnten Bedingungen auszugeben. Wir stehen überhaupt vor der Frage, ob unser 100 Millionen Anleihen im nächsten Jahre zu konvertieren sein werde, können uns aber hierüber heute noch nicht aussprechen. Sollte sie bezahlt werden müssen, so würde wohl für den ganzen Bedarf an Obligationenkapital eine einheitliche Form zu wählen und die Deckung für zukünftige Bedürfnisse ins Auge zu fassen sein.

Sobald sich die Verhältnisse noch besser abgeklärt haben, werden wir unsere Anträge vorlegen.

Bestand der Kauttionen auf 31. Dezember 1892.

	1892			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1. Kauttionen und Garantierücklässe von Unternehmern, Lieferanten, Spediteuren zc.				
a. an bar . . . . .	57454	97		
b. an Wertschriften . . . . .	935728	26		
c. an Bürgscheinen . . . . .	174550	—		
			1167733	23
2. Kauttionen von Beamten und Angestellten:				
a. an bar (Soldabzüge) . . . . .	8282	29		
b. an Wertschriften . . . . .	245775	—		
c. an Bürgscheinen . . . . .	360500	—		
d. Bürgschaftsgenossenschaft . . . . .	1420000	—		
			2034557	29
3. Depositen von 22 Mitgliedern des Verwaltungsrates gemäß Art. 41 der Statuten: je 20 Stück Aktien der Gotthardbahnunternehmung à nom. Fr. 500. — . . . . .			220000	—
4. Kaution der Firma Gebrüder Reitzes in Wien für die Abnahme neuer Aktien: Emission 1891 . . . . .			2500000	—
Total			5922290	52

Die Barkautionsposten (exkl. Garantierücklässe) der Unternehmer (Ziffer 1, a), welche über Fr. 100 betragen, werden à 3½ % per Jahr verzinst.

Die durch monatliche Soldbabzüge anzusammelnden Dienstkautionen (Ziffer 2, a) sind bei der Luzerner Kantonalbank zinstragend angelegt. Jeder Einleger hat ein besonderes Sparkassabüchlein. Haben die Einlagen den reglementsmäßigen Kautionsbetrag erreicht, so werden die Kassabüchlein dem Depot der Realkautionen (Wertschriften Ziffer 2, b) einverleibt.

Die Bürgschaftsgenossenschaft der Beamten und Angestellten (Ziffer 2, d) zählt per 31. Dezember 953 Mitglieder. Das Kautionsdepositum beträgt auf 31. Dezember Fr. 9000 (Minimum gemäß Art. 10 der von der Direktion genehmigten Statuten = 2 ‰ der Totalkautionssumme von Fr. 1,420,000 = Fr. 2840) und besteht in 5 Stück Obligationen der Luzerner Kantonalbank, welche Titel im Wertschriftendepot der Gesellschaft niedergelegt sind.

**Gewinn- und Verlustrechnung.** Wir haben in der letzten Generalversammlung mitgeteilt, der h. Bundesrat habe mit Bezug auf unsere Rechnungen und Bilanz pro 1891 folgenden Beschluß gefaßt:

„In der Baurechnung der Gotthardbahn pro 1891 sind Fr. 5495. 41 für zu viel verrechnete „Frachten und einige andere Posten inbegriffen, deren Abschreibung zu Lasten des Betriebes verlangt „werden muß. Es wird der Bahnverwaltung auf deren Vorschlag vom 8. Juni d. J. gestattet, „den genannten Betrag in der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1892 vom Saldo des Vorjahres „in Abzug zu bringen.“

Hierzu haben wir bemerkt, diese Kürzung der Bauausgabe sei das Ergebnis von Verhandlungen zwischen dem Eisenbahndepartement und unserer Verwaltung. Von dieser Summe falle auf Frachten für Baumaterialien der Betrag von Fr. 4534. 14, der Rest von Fr. 961. 27 verteile sich auf 17 Posten der Baurechnung.

Im übrigen sind gegen die Rechnungen und Bilanz sachliche Einwendungen nicht erhoben worden. Für Vollziehung der von der Generalversammlung nicht beanstandeten Schlußnahme haben wir die entsprechenden Buchungen getroffen und den Saldo vortrag vom 31. Dezember 1891 gekürzt.

Ueber den Einnahmeposten Ueberschuß der Betriebsinnahmen haben wir in den Mitteilungen über die Betriebsrechnung, Abteilung IV C und D bereits Bericht erstattet.

Der Ertrag der verfügbaren Kapitalien steht mit Rücksicht auf einen außerordentlichen Einnahmeposten der letzten Rechnung selbstverständlich weit hinter den vorjährigen Einnahmen zurück; er wurde überdies durch die niedrigen Zinserträge ungünstiger gestaltet. Der Posten zeigt eine Nettoeinnahme von Fr. 547,949. 11.

Von diesem Betrage fallen:

auf Zinsen der dem Erneuerungs- und Reservefonds zugewiesenen Kapitalien . . . . .	Fr. 298,750. 48
auf Gewinn auf dem Wertschriftenkonto . . . . .	„ 40,168. 25
auf Zinsen von verfügbaren Kapitalien . . . . .	„ 209,030. 38

Unter Ziffer 3a führen wir den Gewinnanteil laut Konsortialvertrag vom 21./22. Oktober 1883 mit Fr. 286,370. 62 auf. Dieser Vertrag ist, wie bereits erwähnt, mit Ende 1892 abgelaufen, und es mußte somit auf den 31. Dezember dieses Jahres die Abrechnung über den erzielten Gewinn aufgestellt werden. Nach der von der Diskontogesellschaft in Berlin als der geschäftsführenden Verwaltung vorgelegten Aufstellung hat der Gesamtgewinn für die Gotthardbahn M. 577,632. 96 betragen; in dieser Summe sind nun aber M. 45,702. 20

enthalten, die sich durch Verrechnung von 3% Zinsen auf den uns geleisteten Abschlagszahlungen von M. 300,000 im Jahre 1888 und M. 200,000 im Jahre 1892 ergeben; effektiv haben wir außer den angeführten Beträgen auf den 31. Dezember 1892 noch M. 31,930. 76 erhalten, so daß der wirkliche Gewinn M. 531,930. 76 beträgt, und für das abgelaufene Rechnungsjahr noch M. 231,930. 76 oder Fr. 286,370. 62 zu vereinnahmen sind.

Für die Verwendung dieses Gewinnes sind die Vereinbarungen mit der h. Bundesbehörde vom Jahre 1887 maßgebend. Bekanntlich hat bei den Verhandlungen, die bei der ersten Erhöhung des Aktienkapitals vom Jahre 1885 bis zum Oktober 1887 dauerten, und in denen die verschiedenen Gesichtspunkte einläßlich erörtert wurden, der h. Bundesrat am 21. Oktober 1887 in seinem Beschlusse über die Erhöhung des Aktienkapitals u. a. festgesetzt:

1. „Unter der Bedingung, daß das Aktienkapital der Gotthardbahn um den Betrag von 6 Millionen Franken erhöht wird, und der Bau des zweiten Geleises zwischen Erstfeld und Biasca gemäß den „durch den Bundesrat festgestellten Baufristen fortschreitet, wird die Bestimmung des Beschlusses vom „8. Mai 1883, wonach  $\frac{1}{3}$  der Zinsen des Baufondrestes diesem Fonds zufallen, aufgehoben.
2. „Dagegen wird die Gotthardbahn verpflichtet, dem Reservefonds, so lange bis derselbe den Betrag „von 2,000,000 Franken erreicht haben wird, außer den statutarischen Einlagen noch folgende Ein- „nahmen zufließen zu lassen:
  - a) „den Kursgewinn, welchen die Gesellschaft jährlich auf dem Wertchriftenkonto erzielt;
  - b) „den Gewinn, welcher der Gotthardbahn laut Konsortialvertrag vom 21./22. Oktober 1883 „zufließen wird.“

Von wesentlicher Bedeutung ist hier nur Ziffer 2, b, in der dieser Gewinn als eine Einnahme bezeichnet und deren Verwendung geregelt wird. Wir haben bereits früher mitgeteilt, daß der Reservefonds auf den 31. Dezember 1892 nicht mehr den statutenmäßigen Maximalstand aufweise, indem ihn die Ausgaben für die Unfälle von Mönchenstein und Zollikofen mit Fr. 84,492. 61 belasten. Dieser Betrag muß dem Fonds unter allen Umständen gutgebracht werden. Wir finden aber, daß noch ein weiterer Schritt zu thun sei. Thatsächlich ist, wie wir bereits dargethan haben, der Reservefonds infolge dieser Katastrophen mit viel höheren Summen belastet. Wenn nun auch diese auf den 31. Dezember 1892 noch nicht endgültig festgestellt sind und somit nicht in die Rechnung aufgenommen werden können, so ist eben doch die Thatsache da, daß eine weitere Belastung schon jetzt vorhanden ist. Wir haben deshalb den ganzen Restbetrag des Konversionsgewinnes dem Reservefonds zugeschrieben und halten dies Vorgehen nicht bloß für zulässig, sondern geradezu für geboten, wenn auch dieser Fonds vorübergehend den statutarischen Höchstbestand überschreitet.

Der Zins für zum Baue neuer Linien verwendete Kapitalien ist wie bisanhin mit 4% berechnet worden. Da die Bauktion Faedo-Biasca gegen Ende Mai in ihrem vollen Umfange dem Betriebe übergeben werden konnte, hörte nach den Vereinbarungen mit der h. Bundesbehörde von diesem Zeitpunkte an die Berechnung von Bauzinsen auf. Für die Sektion Erstfeld-Göschenen mußten dagegen für das ganze Jahr Bauzinsen verrechnet werden.

Über den Posten 6 Zuschüsse aus den Spezialfonds ist das Nötige bereits mitgeteilt worden.

Unter Ziffer 7 „aus sonstigen Quellen“ führen wir den Rest des Agios aus der III. Aktienemission mit Fr. 244,235. 40 auf, da der h. Bundesrat mit Schreiben vom 20. Juni v. Js. verlangt hat, daß er in der Gewinn- und Verlustrechnung nachgewiesen werde. Über dieses Agio haben wir nur teilweise verfügt, wie wir bereits früher mitgeteilt haben. Ein Rest von Fr. 128,881. 69 muß, da er nicht zur Ausrichtung der Dividende verwendet werden darf, bis auf weiteres in Reserve gestellt werden. (Vgl. Ausgaben, Ziffer 8 b).

Zu den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung haben wir zum Teil an anderer Stelle bereits Bericht erstattet, zum Teil keine weiteren Aufschlüsse zu geben.

Die Verzinsung der konsolidierten Anleihen zu 5, beziehungsweise 4 % erforderte Fr. 3,955,336. 35. Das Konsortium für die Anleihekonzersion hatte auf den 31. Dezember zum letzten Male die Quote von 0,434 % auf den jeweils noch im Umlaufe gebliebenen 5 % Obligationen mit Fr. 10,114. 90 zu vergüten.

Zum Posten 6 Amortisation und Abschreibungen haben wir an unsere früheren Mitteilungen zu erinnern: unter b hat statt des bisherigen Titels „Amortisationsfonds“ der Titel „zu amortisierende Verwendungen“ zu lauten, indem bis auf weiteres ein solcher Fonds nicht mehr besteht.

---

Die Gesamteinnahmen betragen	Fr. 8,807,425. 55
Die Gesamtausgaben betragen	„ 5,992,761. 43
Zur Verfügung der Aktionäre bleiben	Fr. 2,814,664. 12

Um in die Höhe der Dividende eine gewisse Gleichmäßigkeit zu bringen und um namentlich für den Fall Vorsorge zu treffen, daß unsere grundsätzliche Auffassung über die Gestaltung der Baurechnung des II. Geleises von den Behörden nicht geteilt werden sollte (Seite 11), beantragen wir eine Dividende von  $6\frac{1}{2}\%$  = Fr. 32. 50 pro Aktie. Auf neue Rechnung sind sodann vorzutragen Fr. 214,664. 12.

Unsere Schlufsanträge lauten:

1. Es seien die vorliegenden Jahresrechnungen pro 1892 und die Bilanz der Gotthardbahngesellschaft auf 31. Dezember 1892 zu genehmigen, unter Entlastung der Verwaltung (Verwaltungsrat und Direktion) für ihre Geschäftsführung im genannten Jahre.

2. Aus den Reinerträgen des Betriebsjahres 1892 sei eine Dividende von  $6\frac{1}{2}\%$  = Fr. 32. 50 pro Aktie zu entrichten. Der verbleibende Aktiosaldo der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von Franken 214,664. 12 sei auf die Rechnung des Jahres 1893 vorzutragen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer wahren Hochachtung.

Luzern, den 20. Mai 1893.

Namens der Direktion der Gotthardbahn,

Der Präsident:

**S. Stoffel.**

Der erste Sekretär:

**Schweizer.**

Namens des Verwaltungsrates,

Der Präsident:

**A. J. Schuster-Burckhardt.**

Der Sekretär:

**Schweizer.**