Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 22 (1893)

Artikel: An die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

Autor: Schuster-Burckhardt, J.J. / Schweizer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-622959

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

Revision
der
Gesellschaftsstatuten.

Luzern, den 16. Oktober 1893.

An die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

Tit.!

Unsere Gesellschaftsstatuten, die am 28. Juni 1884 von der Generalversammlung beschlossen und auf den 1. Januar 1885 in Kraft gesetzt worden sind, haben bereits durch die Beschlüsse der Generalversammlungen vom 28. November 1887 und 22. November 1890 bedeutende Änderungen erhalten, indem das Aktienkapital von 34 auf 40, beziehungsweise 50 Millionen Franken erhöht worden ist. Schon bei diesen Revisionen legte man sich die Frage vor, ob nicht auch einige andere Bestimmungen abgeändert werden sollten, nahm dann aber hievon Umgang, da schon für diese Änderungen nicht unerhebliche Schwierigkeiten zu überwinden waren. In den letzten Jahren hat sich nun aber das Bedürfnis nach einer zum Teil sehr eingreifenden Umgestaltung mehr und mehr geltend gemacht, und wir legen Ihnen das Ergebnis unserer Beratungen in einem neuen Statutenentwurfe vor. Hiezu bemerken wir, daß wir uns auf das Nötigste beschränkt haben, und daß der vorgelegte Entwurf nur da Änderungen enthält, wo in diesem Berichte im einzelnen davon gesprochen wird.

1. Die Artikel 4 und 5 sind mit dem II. Nachtrage vom 22. November 1890 in Übereinstimmung zu bringen, und es hat Art. 4 zu lauten:

„Das Gesellschaftskapital beträgt 50 Millionen Franken, eingeteilt in 100,000 Aktien von je Fr. 500."
In Artikel 5 ist an Stelle „von 34 Millionen Franken" zu setzen: „von 50 Millionen Franken."

2. Die wichtigsten Änderungen schlagen wir für die Artikel 17 und 18 vor, die von der Bildung, Verwendung, Verwaltung und Anlage der Erneuerungs- und Reservefonds handeln.

a) **Erneuerungsfonds:** Die Bildung und Verwendung des Erneuerungsfonds erfolgte nach den Bestimmungen des Reglements vom 9. November 1882 für die Jahre 1882 und 1883 und von da an nach Maßgabe der Artikel 17 und 18 der Gesellschaftsstatuten.

Die finanziellen Ergebnisse sind in nachstehender Tabelle übersichtlich dargestellt.

Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds.

Im Jahre	Einnahmen								Ausgaben						Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben	
	Nach Maßgabe der 4% Bruttoeinnahmen Art. 17a		Nach Maßgabe der Kilometer-Bahnlänge Art. 17a		Zinsen des jeweiligen Bestandes am 31. Dez.		Total		Für Erneuerung des Oberbaues Art. 18a		Für Erneuerung des Betriebsmaterials Art. 18b		Total			
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1882 II. Sem.	*368,457	80	—	—	—	—	368,457	80	—	—	—	—	—	—	368,457	80
1883	*764,233	30	—	—	14,738	32	778,971	62	74,237	25	4,426	80	78,664	05	700,307	57
1884	387,292	79	240,444	—	42,750	61	670,487	40	69,872	28	15,627	70	85,499	98	584,987	42
1885	406,976	20	240,444	—	66,076	80	713,497	—	90,872	59	15,860	09	106,732	68	606,764	32
1886	392,859	—	240,444	—	90,400	—	723,703	—	286,442	53	20,433	11	306,875	64	416,827	36
1887	458,129	61	240,444	—	104,830	—	803,403	61	204,310	17	34,083	03	238,393	20	565,010	41
1888	465,259	95	240,444	—	127,850	—	833,553	95	333,262	06	69,537	96	402,800	02	430,753	93
1889	508,934	85	240,444	—	145,459	35	894,838	20	274,240	67	55,348	96	329,589	63	565,248	57
1890	508,183	28	240,444	—	171,715	25	920,342	53	541,787	93	49,038	—	590,825	93	329,516	60
1891	519,696	09	240,444	—	191,294	07	951,434	16	430,316	32	89,967	05	520,283	37	431,150	79
1892	554,056	44	240,444	—	206,391	38	1,000,891	82	303,180	42	101,434	46	404,614	88	596,276	94
	5,334,079	31	2,163,996	—	1,161,505	78	8,659,581	09	2,608,522	22	455,757	16	3,064,279	38	5,595,301	71

*) Nach den Vorschriften des Reglementes vom 9. November 1882.

In 10½ Jahren haben sich somit die Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben des Fonds zu einer Summe von über 5½ Millionen Franken angesammelt, und es ist vorauszusehen, daß auf den bisherigen Grundlagen auch in Zukunft ein weiteres Anwachsen stattfinden würde.

Ist dies richtig, so ist damit nachgewiesen, daß die Grundlagen des Fonds den Verhältnissen nicht entsprechen, da der Zweck dieses Fonds lediglich darin besteht, die Ausgaben für Erneuerung von Oberbau- und Rollmaterial auf die verschiedenen Betriebsjahre möglichst gleichmäßig zu verteilen.

Wir haben bei der hohen Wichtigkeit dieser Angelegenheit die bisherigen Grundlagen mit unseren seit zehn Jahren gesammelten Erfahrungen verglichen und sind nun zur Überzeugung gelangt, daß in den Jahren 1882/83 die Ausgaben überschätzt wurden, und daß daher, bei der Beibehaltung der bisherigen Normen, der Fonds kein Ausgleichungsfonds für laufende Ausgaben mehr wäre, sondern eine stetige Anhäufung von aus dem Ertrage der Bahn abgesönderten Summen.

Nach unseren Erfahrungen haben wir sodann Berechnungen erstellen lassen, was für Summen für diesen Fonds erforderlich seien. Um zu zuverläßlichen Resultaten zu gelangen, ist die Oberbauerneuerung, unter Zugrundelegung gewisser Annahmen, vom laufenden Jahre 1893 bis zum Jahre 1930 schematisch entworfen und auf dieser Grundlage das Jahreserfordernis berechnet worden.

Auch für die Erneuerung des Rollmaterials haben wir nicht minder genaue Rechnungen aufstellen lassen. Wir sind nach sehr sorgfältiger Überlegung schließlich zu folgenden Ergebnissen gelangt:

Die Grundsätze betreffend die Bildung des Erneuerungsfonds, welche bei den verschiedenen Bahnen zur Anwendung kommen, stimmen darin ziemlich überein, daß ein Teil der Einlage der Bahnlänge proportional gesetzt wird.

Sodann finden wir eine Anzahl Bahnen, welche, wie dieses auch im ersten Reglement der Gotthardbahn geschah, den weiteren Teil der Einlage von der Zahl der Lokomotivkilometer auf eigener Bahn und den Leistungen des eigenen Rollmaterials auf eigener und fremder Bahn abhängig machen.

Insofern es richtig ist, daß alle diese Faktoren zu der Abnutzung der genannten Teile der Bahn beitragen, ist dieses Verfahren als rationell zu betrachten. Wenn man aber bedenkt, daß genau genommen nicht die Länge der Bahn, sondern die Länge der Geleise, nicht nur die Zahl der Züge, sondern die Zahl der über die Geleise rollenden Lasten und deren Geschwindigkeit für die Abnutzung maßgebend sind; daß ferner andere Faktoren, wie die Neigung der Bahn, die Verwendung von Sand beim Bremsen, die atmosphärischen Verschiedenheiten in den Tunnels unter Umständen einen überwiegenden Einfluß ausüben, so verlieren die genannten Grundlagen der Berechnung vieles von ihrer Bedeutung. Dazu kommt, daß die Kostenberechnungen sich auf eine mehr oder weniger entfernte Zukunft beziehen, für welche die Materialpreise heute nicht mit Sicherheit ermittelt werden können.

Wir befinden uns daher auf einem Gebiete, auf welchem nur schätzungsweise gerechnet werden kann und auf welchem man immer gewärtig sein muß, durch die Erfahrungen berichtigt zu werden.

Es will uns deshalb scheinen, daß ein einfaches System immer noch den Vorzug vor komplizierten Systemen verdiene, weil die letzteren eben doch keine genügende Garantie zutreffender Rechnung bieten. Man wird also am besten thun, eine kräftige Einlage im Prinzipe festzuhalten und das Korrektiv für unvermeidliche Irrtümer darin zu suchen, daß eine Grenze nach oben festgestellt wird.

Demgemäß schlagen wir Ihnen vor, in erster Linie die bisherigen Einlagen in den Fonds beizubehalten, immerhin dem letztern keine Zinsen mehr zuzuweisen und dessen Höchstbestand auf 5 Millionen Franken festzustellen (vergl. Art. 17 a 1).

In Bezug auf die Festsetzung eines Höchstbestandes finden wir in den Statuten der Nordostbahn folgende Bestimmungen:

„Die ordentliche Einlage in den Erneuerungsfonds beträgt mindestens 1,000,000 Fr. per Jahr . . . .“

„Die vorbezeichnete Minimaleinlage kann durch Beschluß der Generalversammlung eingestellt, beziehungs-„weise vermindert werden beim Erneuerungsfonds, wenn derselbe die Höhe von 8 Millionen Franken erreicht hat.“

Vergleicht man die Verhältnisse der Nordostbahn mit denjenigen der Gotthardbahn, so ergibt sich folgendes:

				Gotthardbahn	Nordostbahn	Verhältnis
Bahnlänge	im Jahre	1891	km	240	609	1 : 2,5
Lokomotivkilometer	„ „	1891		3,079,241	5,881,916	1 : 1,9
Wagenkilometer	„ „	1891		47,220,296	96,819,505	1 : 2
Jahreseinlage	„ „	1891	Fr.	951,434	1,000,000	1 : 1,05
Fondsbetrag	„ „	1891	„	4,999,025	8,000,000	1 : 1,6

Hieraus geht hervor, daß die Nordostbahn an Umfang der Geleise, der Leistungen des Betriebsmaterials das Doppelte und mehr desjenigen aufweist, was die Gotthardbahn im Jahre 1891 erreicht hat; die Jahreseinlagen im Jahre 1891 sind aber annähernd dieselben. Reduziert man das Fondsmaximum der Nordostbahn im Verhältnis des Umfanges des Netzes der Nordostbahn zu demjenigen der Gotthardbahn, so erhält man den Betrag von Fr. 3,200,000; reduziert man dasselbe im Verhältnis der Leistungen des Materials beider Bahnen, so erhält man die Summe von 4 Millionen Franken. Der Fonds der Gotthardbahn erreicht indessen im Jahre 1892 die runde Summe von 5,6 Millionen Franken und übersteigt damit schon sehr erheblich den Betrag des Maximums im Verhältnis zu demjenigen der Nordostbahn.

Die Aufstellung einer Begrenzung nach oben erscheint daher durchaus gerechtfertigt.

Was die Bemessung des Maximalbetrages selbst betrifft, so ist anderwärts die Ansicht ausgesprochen worden, daß ein Betrag von 10,000 Fr. per Kilometer genügend sei.

Bei Benutzung der offiziellen Eisenbahnstatistik pro 1891 haben wir folgende Zusammenstellung gemacht:

	Länge der Bahn	Länge der Geleise	Erneuerungsfonds	Höhe des Erneuerungskapitals: Oberbau†	Höhe des Erneuerungskapitals: Rollmaterial	Höhe des Erneuerungskapitals: Total	Erneuerungsfonds in % des Erneuerungskapitals	Erneuerungsfonds per Kilometer
	1	2	3	4	5	6	7	8
	km	km	Fr.	1000 Fr.	1000 Fr.	1000 Fr.		Fr.
G.B.	240,4	363,8	4,999,025	10,887	12,394	23,281	21,472	20,795
S.C.B. mit A.S.B. und W.B.	393,9	667,7	2,545,906	19,982	17,092	37,074	6,861	6,463
N.O.B. mit B.B. . .	657,2	989,4	8,331,391	29,609	23,675	53,284	15,636	12,677
J.S. mit den von ihr betriebenen Bahnen	1008,5	1302,2	5,134,155*	38,969	28,490	67,459	7,611	5,091
V.S.B. mit T.B. und W.R.	300,0	407,0	3,910,126	12,179	10,707	22,886	17,085	13,033
zusammen	2600,0	3730,1	24,920,603	111,626	92,358	203,984	12,215	9,585

†) Der Wert der Oberbaumaterialien zu 29,926 Fr. per Meter Geleise gerechnet.

*) Erneuerungs- und Reservefonds zusammengerechnet.

Hieraus geht hervor, daß der Erneuerungsfonds der Gotthardbahn mit dermalen rund 5,6 Millionen Franken nicht nur einen im Verhältnis zur Höhe des Erneuerungskapitals größern Bestand aufweist als alle andern Bahnen, obschon bei der Jura-Simplon-Bahn der Reservefonds nicht abgetrennt ist, sondern daß er namentlich auch relativ wesentlich höher ist als derjenige der Nordostbahn, welcher den statutengemäßen Höchstbestand erreicht hat. Auf den Kilometer Bahn bezogen, übersteigt er um mehr als das Doppelte den Durchschnitt aller schweizerischen Bahnen und um mehr als 50 % die Beträge derjenigen Bahnen, deren Fonds das Maximum erreicht haben.

Nach dem Verhältniß, welches bei der Nordostbahn zwischen dem Höchstbetrage des Erneuerungsfonds und der Höhe des Erneuerungskapitals vorhanden ist, wonach ersterer 15,6 ‰ des letzteren bildet, dürfte bei der Gotthardbahn bei einem Höchstbestande von 5 Millonen Franken das Erneuerungskapital von seinem jetzigen Betrage von 23,2 Millionen Franken auf einen solchen von 32 Millionen steigen. Mit Vollendung der nördlichen Zufahrtslinien wird der Wert der in der Bahn liegenden Oberbaumaterialien um rund 2 Millionen Franken höher sein; es kann demnach ohne Überschreitung der oben angegebenen Grenze das Rollmaterial noch um 7 Millionen Franken vermehrt werden.

Hiemit ist in überzeugender Weise nachgewiesen, daß es bei der Gotthardbahn durchaus genügt, für den Erneuerungsfonds einen Höchstbetrag von 5 Millionen Franken festzustellen.

Dieses Maximum kann aber in der Weise herbeigeführt werden, daß die Einlagen in den Fonds, so lange derselbe das Maximum noch übersteigt, auf die Hälfte des normalen Betrages herabgesetzt werden, was wir in Art. 17 unter a 2 vorgeschlagen haben. Aus dieser Darstellung ergibt sich, daß letztere Bestimmung bloß transitorischen Charakter hat.

Hinsichtlich der Entnahmen aus dem Erneuerungsfonds gehen andere Bahnen ebenfalls weiter als die Gotthardbahn.

Über die Verwaltung und Anlage des Erneuerungsfonds wird in den geltenden Statuten bestimmt, daß er getrennt von dem übrigen Vermögen der Gesellschaft zu verwalten sei. Diese Vorschrift wurde von Anfang an dahin aufgefaßt, daß über diesen Fonds nicht bloß eine gesonderte Rechnung zu führen sei, was ja selbstverständlich ist, sondern daß das Vermögen separat anzulegen sei und nicht bloß in einer Forderung an das allgemeine

Gesellschaftsvermögen bestehen dürfe. Diese Auffassung hatte zu einer Zeit, wo noch niemand über die Gestaltung der finanziellen Lage der Gesellschaft etwas Sicheres wissen konnte, ihre volle Berechtigung. Wir glauben aber, daß sie heute nicht mehr richtig sei.

Sofern es sich nicht um die Sicherstellung Dritter handelt, bezweckt die Bildung von Spezialfonds die Ausgleichung von größeren Ausgaben. Man behält in günstigeren Betriebsjahren gewisse Teile des Jahresertrages zurück und läßt sie unverteilt im Geschäft stehen, damit in Jahren mit größeren Ausgaben aus diesem zurückgelegten Gelde geschöpft werden kann. Solche Fonds sind nach dem Obligationenrecht gleich dem Aktienkapital in die Passiven der Bilanz einzustellen, obgleich sie keinen wirklichen Schuldposten der Gesellschaft bilden. Die Gesellschaft schuldet diese Beträge an niemand, vielmehr sind diese Fonds in Verbindung mit dem Aktienkapital die „eigenen Gelder" der Gesellschaft.

Diese eigenen Gelder der Gesellschaft sind in den auf der andern Seite der Bilanz aufgeführten Aktiven der Gesellschaft angelegt, ohne daß man anzugeben nötig hat, zur Anschaffung oder Erstellung welcher Aktivposten sie verwendet worden sind.

Für Eisenbahngesellschaften in normalen Verhältnissen, deren Linien schon seit Jahren betrieben werden und deren Ausgaben für Erneuerung nur geringere Schwankungen aufweisen, liegt ein Bedürfnis, diesen Spezialfonds in bestimmter Weise gesöndert anzulegen, nicht vor. Auch eine Gesetzesvorschrift, diesen Fonds in besonderen Wertpapieren anzulegen, besteht nicht. Eine solche würde uns nötigen, einerseits für einige Millionen Franken Obligationen mehr auszugeben und dagegen für den gleichen Betrag fremde Wertpapiere anzuschaffen und zu verwalten.

Allerdings haben nun unsere Statuten die Vorschrift der gesönderten Anlage aufgestellt, aber unsere Erfahrungen führen uns dazu, dieses System nunmehr zu verlassen. Wir haben mit ihm Kursverluste und Zinseinbußen gemacht, besitzen eine große, umständliche Kapitalienverwaltung, müssen zur Erfüllung unserer Bauverpflichtungen unser Obligationenkapital mit Unkosten erhöhen und können, wenn wir der Vorschrift nachkommen sollen, gute Werttitel, die unseren eigenen Obligationen nicht vorzuziehen sind, nur mit Provisionen und Agio erwerben.

Wir fügen zum Schlusse noch bei, daß auch bei der schweizerischen Centralbahn, Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen eine gesönderte Vermögensanlage nicht besteht.

b) **Reservefonds:** Unsere Anträge über die Bildung, Verwendung und Verwaltung des Reservefonds enthalten nur eine genauere Fassung, aber keine sachliche Änderung. Wir haben sogar die gesönderte Verwaltung beibehalten, um für alle Fälle eine sichere und genügende Reserve zu besitzen und allen Bedenken gerecht zu werden.

3. Im Artikel 23 wird für die Einberufung der Generalversammlung unter anderm verlangt, daß die Einladung „wenigstens 4 Wochen" vor dem Versammlungstage zu veröffentlichen sei. Nach unserer Erfahrung hält es hie und da schwer, diese lange Frist zu beachten, und wir stellen deshalb den Antrag, hiefür zu setzen: „wenigstens vierzehn Tage."

4. Artikel 24 verlangt zur gehörigen Konstituierung der Generalversammlung die Anwesenheit von mindestens **50** Stimmberechtigten. Diese Zahl ist erfahrungsgemäß zu hoch gegriffen und sollte nach unserem Dafürhalten auf **30** herabgesetzt werden.

5. Artikel 25. Für den Fall, daß eine Generalversammlung nicht beschlußfähig ist, soll eine zweite ausgeschrieben werden „und zwar auf einen mindestens 30 Tage spätern Termin". Wir beantragen auch hier „14 Tage" zu setzen; selbstverständlich ist Absatz 1 von Art. 23 zu beachten.

6. Der h. schweizerische Bundesrat hat in seinem Beschlusse vom $\frac{\text{12. August}}{\text{28. Oktober}}$ 1884, mit dem er die Statuten genehmigte, den Vorbehalt angebracht: „daß das Recht der Bestätigung der im Sinne des Art. 39, „Absatz 2 zulässigen Stellvertreter der vom Bundesrat gewählten Mitglieder des Verwaltungsrates vom Bundesrat „in Anspruch genommen wird".

Wir halten dieses Begehren nach Art. 34, Absatz 3 für berechtigt, und es muß infolge dessen der letzte Satz des Artikels 39 folgende Fassung erhalten: „Ein solcher bedarf jedoch, um im Verwaltungsrate erscheinen „zu können, der Bestätigung der Wahlbehörde des von ihm zu vertretenden Mitgliedes (Generalversammlung bezw. Bundesrat)."

7. Wir stellen sodann den Antrag, den Statuten einen Titel IX Schlußbestimmung und einen Artikel 60 anzufügen, der lediglich festzusetzen hat, wann die revidierten Statuten in Kraft treten sollen. Wir schlagen vor, daß sie am 1. Januar 1894 in Wirksamkeit treten. Ausnahmsweise soll Artikel 17 a schon für das Jahr 1893 rückwirkend sein.

Wir bitten Sie, unsern Anträgen Ihre Genehmigung zu erteilen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer wahren Hochachtung.

Namens des Verwaltungsrates der Gotthardbahn:

Der Präsident:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Der Sekretär:

Schweizer.

Beilage:
1 Entwurf der neuen Statuten.