Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 24

Artikel: Etat des travaux du grand tunnel du Gothard au 31 mai 1877
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-5778

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: 07.08.2025

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

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD
au 31 Mai 1877.

La distance entre la tête du tunnel à Gœschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison		*Embouchure Nord* — Goeschenen			*Embouchure Sud* — Airolo			Total fin mai.
		Etat fin avril	Progrès mensuel	Etat fin mai	Etat fin avril	Progrès mensuel	Etat fin mai	
Galerie de direction .	longueur effective, mètr. cour.	4200,0	114,0	4314,0	3987,0	104,2	4091,2	8405,2
Elargissement en calotte,	longueur moyenne, „ „	3046,6	128,3	3174,9	2865,0	135,0	3000,0	6174,9
Cunette du strosse, . .	„ „ „ „	2470,6	95,7	2566,3	2047,0	89,0	2136,0	4702,3
Strosse	„ „ „ „	1871,7	93,3	1965,0	1493,0	97,0	1590,0	3555,0
Excavation complète	„ „ „ „	1550,0	43,0	1593,0	1108,0	99,0	1207,0	2800,0
Maçonnerie de voûte, .	„ „ „ „	1630,3	68,7	1699,0	2015,9	100,0	2115,9	3814,9
„ du piédroit Est, .	„ „ „ „	1636,4	49,4	1685,8	908,8	188,8	1097,6	2783,4
„ du piédroit Ouest,	„ „ „ „	1521,2	15,8	1537,0	1722,3	83,2	1805,5	3342,5
„ du radier .	„ „ „ „	—	—	—	—	—	—	—
„ de l'aqueduc	„ „ „ „	1385,0	149,0	1534,0	1640,5	207,5	1848,0	3382,0
Tunnel complètement achevé	„ „	1385,0	149,0	1534,0	838,0	79,6	917,5	2451,5

* * *

Die Krisis der Nordostbahn.

Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik.

(Fortsetzung.)

II.

In einem vor mehr als hundert Jahren erschienenen Roman Albrecht von Hallers gibt der Titelheld „Usong", ein weiser persischer Herrscher des fünfzehnten Jahrhunderts, seinem Nachfolger unter anderm auch den Rath: „Unternimm nichts, wozu du die Gelder nicht bereit hast". Diese altväterische Ermahnung nimmt sich in unsern Tagen hochentwickelter Creditverhältnisse sehr unzeitgemäss aus; man wird einwenden, dass bei Durchführung so strengen Masshaltens eine Reihe nützlicher grosser Unternehmungen nicht zu Stande gekommen wären, die das nöthige Geld erst gefunden haben, nachdem sie durch Benutzung ihres Credites den Beweis ihrer Lebensfähigkeit zu leisten in den Stand gesetzt wurden. In der Theorie der Staatsschulden namentlich springt man gegenwärtig mit den Grundbegriffen in einer Weise um, die den Beweis möglich macht, dass Schulden eigentlich Vermögen seien und der Wohlstand eines Landes in gleicher Proportion mit der Staatsschuld zunehme. Und doch hat gerade Preussen, dessen sorgfältige und sparsame Finanzverwaltung immer die Schaffung, Erhaltung und Aeufnung eines wirklichen Staatsschatzes im Auge behielt, durch Befolgung dieser weisen Politik gezeigt, von welchem Werthe Usong's Rath heute noch ist. In den Kriegen von 1866 und 1870 war das Vorhandensein gefüllter Kassen ein wichtiges Moment der Möglichkeit, die Armee rasch zu mobilisiren und dadurch die Chancen eines Sieges mächtig zu erhöhen.

Wenn man von dem eben entwickelten Gesichtspunkte aus die Finanzpolitik einer Eisenbahn-Actiengesellschaft zu normiren hat, so wird man zwar, namentlich wenn die Unternehmung rasch fundirt werden soll, die Ausgabe eines mit dem Fortschritte des Baues und der Weiterentwicklung des Netzes sich vermehrenden Obligationencapitals vollkommen erklärlich finden. Aber sobald die Consolidirung des Unternehmens erreicht ist, soll auf ein bestimmtes Theilverhältniss der Actien und der Obligationen hingearbeitet werden. (Der fromme Wunsch der Actionärcommission auf Seite 41 ihres Berichtes: Gleichheit der beiden Capitalien herzustellen, trifft, wie mir scheint, das Richtige.) Bei der Nordostbahn ist das entgegengesetzte Verfahren eingeschlagen worden, wie die nachfolgenden Zahlen beweisen, die das sogenannte Stammnetz betreffen:

1860 Actiencapital 28 708 000 Fr. Obligationen 20 917 950 Fr.
1871 „ 28 708 000 „ „ 53 705 800 „

In der Glanzperiode (1860—1871) ist also das Actiencapital gleich geblieben, während das Obligationencapital mehr als 2½ Mal sich vergrösserte. Im Jahre 1875 (39 Millionen Actien und 79 Millionen Obligationen) stand die Situation noch schlimmer, wenn man bedenkt, dass zu den Obligationen noch 13 690 000 Fr. Subventionsdarlehen und 13 376 935 Fr. 35 Cts. Anleihen auf kürzere Dauer getreten waren. Hätte das Unternehmen nicht die jetzige Krisis zu bestehen, so würden wir in ein paar Jahren trotz der in Aussicht genommenen Vermehrung des Actiencapitals auf 62 Millionen wahrscheinlich wieder einem ungünstigern Verhältnisse gegenüber gestanden haben.

Das Rechenexempel, welches derartigen Vorkommnissen zu Grunde liegt, ist lächerlich einfach: Bei einer Unternehmung, die für ihr gesammtes Capital einen Zins abwirft, der den Durchschnittszins der Obligationen übertrifft, wird die Dividende um so grösser sein, je kleiner das Actiencapital im Verhältniss zur ganzen Summe ist. Aber eben so einfach scheint der Calcul im umgekehrten Falle zu sein, in welchem zuerst das ganze Actiencapital zu Grunde geht, bevor ein Centime des Obligationenwerthes verloren ist.

Ich füge eine zweite, eben so triviale Wahrheit hinzu. Die Bereitwilligkeit, mit der das Publikum neue Actien einer Unternehmung acceptirt, ist ein viel empfindlicherer Zeiger für das Zutrauen, welches dieselbe geniesst, als die Ausgabe neuer Obligationen. Die letztern können immer noch ein geschätztes Papier sein, wenn eine Emission der erstern schon fast unmöglich geworden ist. So klug sind die grossen Capitalisten immerhin, dass sie dem Standpunkt des || Correspondenten der „Neuen Zürcher Zeitung" (vom 10. Juli 1876): „Die Werthung der Unternehmung ergibt sich von selbst aus der Höhe des den Actionären verbleibenden Reinertrags", ein Fragezeichen bereits zu Zeiten anhängen, in denen noch 8 % bezahlt werden; das hat die Nordostbahn bei der Ausgabe ihrer Prioritätsactien erfahren, die gerade vor sich ging, als jenes Dictum erschien.

Eine gleichmässige Vermehrung beider Capitalbestände hat aber neben dem einen Vortheile, Selbsttäuschungen*) über die

*) Es ist interessant, über diesen Punkt zu vergleichen den Entwurf zu einem Schreiben an den Bundesrath über ihre Finanzlage von der Direction der Gotthardbahn. Pag. 9.

*) Täuschungen, die sich vermehren, je mehr das Unternehmen an Aus-