

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 4 (1875)
Rubrik: Finanzwesen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

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

Parcus in Darmstadt die Stellen zweier Mitglieder des Verwaltungsrathes und des Stellvertreters des Herrn Geheimrath Mevissen in diesem Kollegium erledigt worden waren, wählte der Verwaltungsrath zu seinen Mitgliedern an die Stelle des Herrn Bundesrichter Anderwert Herrn Nationalrath Meßmer, Präsidenten des Obergerichtes des Kantons Thurgau, und an die Stelle des Herrn Kommandeur Servadio Herrn Senator Grafen Belinzaghi, Sindaco von Mailand. Zum Stellvertreter des Herrn Geheimrath Mevissen im Verwaltungsrathe wurde Herr Geheimer Regierungsrath Dülberg, Direktor der Bank für Handel und Industrie in Berlin, ernannt.

Herr Oberingenieur G e r w i g hat in Folge von Meinungsverschiedenheiten über die Organisation des technischen Dienstes, welche zwischen der Direktion und ihm bestanden, die Entlassung von der Stelle eines Oberingenieurs der Gotthardbahn verlangt und erhalten. Diese Stelle wurde dann Herrn W. H e l l w a g von Gütin, Baudirektor der Oesterreichischen Nordwestbahn, übertragen.

Herr G. G h r e n f r e u n d erhielt die von ihm nachgesuchte Entlassung von der Stelle eines Adjunkten, beziehungsweise Stellvertreters des Oberingenieurs. Er wurde durch Herrn Eduard G e r l i c h von Odrau in Schlesien, Oberinspektor der Oesterreichischen Nordwestbahn, ersetzt.

Unsere Verwaltungsgebäude betreffend haben wir lediglich zu erwähnen, daß für das technische Centralbureau in Zürich noch weitere Räumlichkeiten auf dem Wege der Miethe beschafft werden mußten.

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 28 und die Direktion in 134 Sitzungen 3456 Beschlüsse gefaßt.

IV. Finanzwesen.

Wir glauben uns über die Finanzlage unserer Gesellschaft und über die in Folge derselben nothwendig werdenden Maßnahmen in einer besonderen Vorlage an die Generalversammlung, welche zwar in dem gegenwärtigen Augenblicke nur eine vorläufige sein kann, 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.

Der Vollständigkeit halber erwähnen wir vorab, daß die dritte Jahresrechnung der Gotthardbahngesellschaft, umfassend das Jahr 1874, nebst der Bilanz vom 31. Dezember 1874 von der Generalversammlung der Aktionäre unterm 30. Juni 1875 genehmigt worden ist.

Wie die beiliegende vierte Jahresrechnung, welche das Berichtsjahr umfaßt, ausweist, sind uns während des letztern, abgesehen vom Saldo der vorjährigen Rechnung, an Einnahmen zugeflossen:

1. Einzahlung von Subventionen	Fr. 7,373,563. —	Cts.
2. Einzahlung von Aktien	„ 6,777,700. —	„
3. Emittirte Obligationen	„ 13,999,999. 99	„
4. Anderweitige (indirekte) Einnahmen	„ 1,359,158. 18	„

Fr. 29,510,421. 17 Cts.

Die Einzahlung der III. Rate des Subventionskapitales im Betrage von Fr. 7,373,563,
 welche uns vom Schweizerischen Bundesrathe am 3. November 1875, d. h. einen Monat, nachdem die internationale Kommission den Stand der Arbeiten im großen Tunnel verifizirt hatte, bei der Schweizerischen Staatskasse zur Verfügung gestellt wurde, begriff in sich Fr. 4,225,415
 als Vergütung der auf den großen Tunnel im III. Baujahre verwendeten Kosten, und sodann Fr. 3,148,148
 als III. Annuität des in 9 gleichen Jahresraten zu bezahlenden Drittels des Subventionskapitales.

Summa: Fr. 7,373,563.

Dieser Betrag ist aus zwei Gründen erheblich hinter dem für das III. Baujahr aufgestellten Voranschlage von Fr. 13,490,148. — zurückgeblieben. Einmal erreichte der Bauunternehmer in der Ausweitung und Vollendung des Tunnels nicht diejenigen Ziffern, welche dem Voranschlage zu Grunde gelegt worden waren. Und sodann brachte die internationale Kommission bei Feststellung des Subventionsbetrages in Abweichung von dem frühern Verfahren nicht diejenigen Summen für die einzelnen Arbeitsgattungen (Richtstollen, Erweiterung, Sohlenschlitz zc.) in Rechnung, welche die Gesellschaft dem Unternehmer vertragsmäßig bezahlen mußte und auch wirklich bezahlt hatte, sondern diejenigen Einheitspreise, welche sie laut dem weiter unten zu besprechenden Nachtragsvertrage vom 21./25. September 1875 verpflichtet war, demselben inskünftig zu entrichten, und welche für die Arbeit im Richtstollen um Fr. 500 per laufenden Meter geringer sind als die früheren. Wesentlich in Folge dieses Umstandes wurde bewirkt, daß die uns für die Arbeiten im großen Tunnel vergütete Summe um Fr. 1,410,000 unter dem Betrage der von uns aufgestellten Rechnung geblieben ist. Wir haben nicht ermangelt, zur Wahrung der Interessen der Gesellschaft gegen dieses Verfahren Einspruch zu erheben und zu verlangen, daß in Zukunft bei Feststellung des für die Arbeiten im großen Tunnel zu bezahlenden Subventionsbetrages nach Maßgabe des Beschlusses des Bundesrathes vom 3. November 1871 betreffend die Genehmigung der Statuten, beziehungsweise gemäß den Bestimmungen des internationalen Vertrages, wornach der Gesellschaft jedes Jahr die auf die Erstellung des großen Tunnels „wirklich verwendeten Kosten“ vergütet werden sollen, verfahren werden möchte.

Nach bisheriger Uebung fügen wir gleich hier bei, daß der Voranschlag für die Baukosten des großen Tunnels im IV. Baujahre von dem Bundesrathe auf Grund unserer Vorlagen über den muthmaßlichen Fortschritt der Arbeiten folgendermaßen festgesetzt worden ist:

Haupttunnel . . .	2528	laufende	Meter	à	Fr. 3800	=	Fr. 9,606,400
Richtungstunnel .	145	"	"	"	1500	=	Fr.	217,500
Richtstollen . . .	5012	"	"	"	800	=	"	4,009,600
Stollenerweiterung	1925	"	"	"	1000	=	"	1,925,000
Sohlenschlitz . . .	1846	"	"	"	450	=	"	830,700
Strosse	529	"	"	"	450	=	"	238,050
Außmauerung . . .	1021	"	"	"	400	=	"	408,400
								Fr. 7,629,250.

Leßtere Summe, gemäß dem bisher in Anwendung gebrachten Verfahren mit

dem Coefficienten $\frac{3800}{3200}$ oder mit 1,1875 multiplizirt, ergibt Fr. 9,059,734

Summa Fr. 18,666,134.

Gesamtkosten bis 30. September 1876	Fr. 18,666,134
Davon ab: Subsidienbeträge der drei ersten Baujahre:	„ 9,423,415
Kostenvoranschlag für das IV. Baujahr	Fr. 9,242,719
<hr/>	
Diesu circa $\frac{1}{12}$ zur Deckung allfälliger Mehrarbeiten, macht in runder Summe .	Fr. 10,000,000
Dazu endlich die IV. Annuität mit	„ 3,148,148
<hr/>	
Subventionsvoranschlag für das IV. Baujahr	Fr. 13,148,148

Der Bundesrath hat diesen Voranschlag wie gewohnt den Staaten, Kantonen und Gesellschaften, welche das Subventionskapital leisten, zur Kenntniß gebracht. Derselbe ist allseitig bescheinigt worden. Einzig die Italienische Regierung hat die Erklärung abgegeben, daß sie zwar die Kostenberechnung, soweit sie dem von unserer Gesellschaft mit dem Bauunternehmer des großen Tunnels vereinbarten Arbeitsprogramme entspreche, acceptire, nicht aber den Zuschlag zu dieser Kostenberechnung, welcher ihr nach frühern Erfahrungen und im Hinblick auf den allerdings nicht programmäßigen Fortschritt im verfloßenen ersten Quartale des IV. Tunnelbaujahres als nicht gerechtfertigt erscheine. Der Schweizerische Bundesrath hat, ohne der Italienischen Regierung das Recht, eine geringere Summe in ihr Budget aufzunehmen, zu bestreiten, für den allerdings unwahrscheinlichen Fall der Ueberschreitung des von der Italienischen Regierung reduzierten Budgets den von ihm mitgetheilten Voranschlag ausdrücklich als maßgebend vorbehalten.

Die Einzahlung von weitem 20% auf die Aktien, welche, wie wir in unserm letzten Jahresberichte bereits mitgetheilt haben, auf den 31. März 1875 festgesetzt worden war, wurde auf 67,777 von 68,000 Stück Aktien geleistet und es findet sich der entsprechende Betrag von Fr. 6,777,700 in Einnahme gebracht. Von Schritten zur Amortisation der 223 Stück Aktien, auf welche bis zum Rechnungsschlusse die verlangte Einzahlung noch nicht geleistet worden ist, — auf einen Theil derselben ist sie übrigens mittlerweile erfolgt — glaubten wir mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretenen außerordentlichen Verhältnisse zur Zeit noch Umgang nehmen zu sollen.

Im Berichtsjahre wurde von den Mitgliedern des Konsortiums für Beschaffung des Baukapitales der Gotthardbahn die dritte, sich auf 18 Millionen Franken belaufende Serie des Obligationenkapitales, auf welche im Jahre 1874 eine Abschlagszahlung von Fr. 4,000,000. 01 Ct. geleistet worden war, vollständig einbezahlt. Das bis jetzt an uns abgeführte Obligationenkapital I., II. und III. Serie beträgt Fr. 48,000,000. Ausstehend ist noch eine IV. Serie im Belaufe von 20 Millionen Franken, deren Abnahmetermin vom Verwaltungsrathe seiner Zeit auf den 31. März 1877 festgesetzt worden ist.

Unter den „anderweitigen (indirekten) Einnahmen“ von Fr. 1,359,158. 18 Cts. erscheint der Nettoertrag des Werthschriften= Wechsel= und Interessenkonto's mit Fr. 1,257,394. 61 Cts. oder 4,663% des durchschnittlich zur Verfügung gestandenen Kapitales von Fr. 26,967,557. Dieser Prozentsatz ist 0,773% geringer als derjenige des Vorjahres, was wesentlich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß die in Deutschland erfolgten Einzahlungen auf das Aktien= und das Obligationenkapital, welche einen Betrag von Fr. 8,296,980 erreichten, für uns mit einem Verluste von Fr. 190,286. 28 Cts., welcher dem Interessenkonto zu Lasten geschrieben wurde, verbunden war. Wir haben nämlich nach Inhalt des mit dem Konsortium abgeschlossenen Vertrages über die Beschaffung des Baukapitales für die Gotthardbahn die Einzahlungen in Deutschland in Thaler= beziehungsweise Markwährung zum Kurse von 3 Fr. 75 = 3 Mark anzunehmen, und wir konnten den Thaler im Laufe des Berichtsjahres längere Zeit nicht höher als zu Fr. 3. 66 bis Fr. 3. 69 $\frac{3}{4}$, beziehungsweise die Mark zu Fr. 1. 22 bis Fr. 1. 23 $\frac{1}{4}$ begeben. Beiläufig mag übrigens erwähnt werden,

daß das Verhältniß auch schon ein anderes war, indem im Jahre 1873 der Kurs des Thalers bis auf Fr. 3. 77 gestiegen ist.

Die Rechnung über das Berichtsjahr enthält unter der Rubrik „anderweitige (indirekte) Einnahmen“ zum ersten Male einen Posten: „Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der Tessinischen Thalbahnen“. Die bezüglichen nähern Nachweisungen finden sich in der sechsten, dem Betriebe gewidmeten Abtheilung des gegenwärtigen Berichtes.

Mit dem Saldo der vorjährigen Rechnung von Fr. 15,308,506. 26 steigen die Gesamteinnahmen des Berichtsjahres auf die Summe von Fr. 44,818,927. 43 Cts.

Hievon wurden im Laufe des Jahres 1875 ausgegeben:

1) für Rückerstattungen	Fr.	46. 80 Cts.
2) „ Beschaffung des Baukapitales (Porti, Kursdifferenzen, Provisionen u. s. f.)	„	714,956. 75 „
3) „ die Zentralverwaltung	„	258,513. 19 „
4) „ Zinsen des einbezahlten Kapitales	„	3,210,090. 86 „
5) „ den eigentlichen Bahnbau (inklusive technische Bauleitung)	„	14,657,465. 06 „

Summa: „ 18,841,072. 66 Cts.

Es restirt somit auf 31. Dezember 1875 ein Betrag von Fr. 25,977,854. 77 Cts.

Von den Ausgaben für den Bahnbau Fr. 14,657,465. 06 Cts.

welche nach Abzug von „ 1,899,999. 71 „

für Kosten der technischen Bauleitung noch Fr. 12,757,465. 35 Cts.

betragen, fallen auf den großen Tunnel Fr. 5,256,618. 55 Cts.

auf die Tessinischen Thalbahnen „ 6,849,260. 66 „

auf die übrigen Linien „ 651,586. 14 „

Einen ungewöhnlich hohen Betrag haben die Kosten der technischen Bauleitung erreicht. Um die Studien zur Aufstellung des Bauprojektes und Kostenvoranschlages für das ganze Netz der Gotthardbahn im Laufe des Sommers 1875 zu Ende führen zu können, erachtete der Oberingenieur ein sehr zahlreiches Personal für unerläßlich. Wir haben nicht ermangelt, sobald die hauptsächlichsten Arbeiten in der bezeichneten Richtung durchgeführt waren, bei der Bauleitung nachdrucksamst auf die Reduktion der Ausgaben für den technischen Dienst zu dringen, wie wir uns auch in allen übrigen Zweigen der Verwaltung thunlichste Oekonomie zur angelegentlichsten Pflicht machten.

Der vorerwähnte mit Ende des Berichtsjahres vorhandene Restbetrag der verfügbaren Mittel war angelegt: in Werthschriften (von denen 10 Millionen Franken als Kaution beim Bundes-

rathe liegen) Fr. 13,247,171. 37 Cts.

in Wechselfn „ 9,320,818. 67 „

bei diversen Debitoren „ 4,817,396. 11 „

In der Kasse befanden sich „ 116,107. 57 „

Summa: Fr. 27,501,493. 72 Cts.

Hievon ab: Diverse Kreditoren „ 1,523,638. 95 „

Fr. 25,977,854. 77 Cts.

Da die Anlage eines Theiles unserer Fonds in Amerikanischen Werthpapieren vielfach zum Gegenstande von Erörterungen in der Presse gemacht worden ist, so mag, obgleich wir uns schon bei einer anderen Gelegenheit einläßlich hierüber vernehmen ließen, hier doch wenigstens die kurze Mittheilung Platz finden, daß, Zinsen und Kurse in Rechnung gezogen und die heutigen Geldkurse bei den zur Stunde noch nicht verkauften Amerikanischen Papieren angenommen, unsere Anlagen in Amerikanischen Fonds für die Gesellschaft um circa Fr. 1,200,000 vortheilhafter waren, als die Anschaffung der solidesten Schweizerischen und Deutschen 4½prozentigen Obligationen, welcher nach den laut gewordenen Ausstellungen hätte stattgegeben werden sollen, gewesen wäre.

Was endlich noch die bei unserer Gesellschaftskasse hinterlegten Kauttionen anbetrifft, so haben wir vorab zu konstatiren, daß die von dem Bauunternehmer des großen Tunnels geleistete Kauttion stets auf der durch den Vertrag vorgeschriebenen Höhe erhalten worden ist. Sie wies auf den 31. Dezember 1875, unter Taxation der in ihr enthaltenen Werthschriften zum Tageskurse, einen Bestand von Fr. 8,284,167 auf. Die von den Beamten und Angestellten der Zentralverwaltung und des Betriebsdienstes, sowie von den Bauunternehmern und Lieferanten geleisteten Kauttionen beziffern sich mit Ende des Berichtsjahres auf Fr. 2,379,632. Die Einzahlung der III. Serie des Obligationenkapitales setzte die Mitglieder des Konsortiums für Beschaffung des Baukapitales der Gotthardbahn in die Lage, eine Verminderung der von ihnen hinterlegten Kauttion bis auf 20% der noch nicht abgenommenen IV. Serie des Obligationenkapitales, welche bekanntlich 20 Millionen Franken beträgt, eintreten zu lassen.

V. Bahnbau.

Die Organisation des technischen Dienstes und der Stand des Personales der technischen Bauleitung hat im Laufe des Jahres, über welches wir zu berichten haben, mehrfache Aenderungen erlitten.

An der Schwelle dieses Jahres fand, wie im vorjährigen Berichte erwähnt worden ist, die Eröffnung der Tessinischen Thalbahnen statt. In Folge dessen konnte im Anfange des Berichtsjahres zur Entlassung eines Theiles der technischen Kräfte geschritten werden, welche bei jenem Baue Verwendung gefunden hatten. Dieß geschah, ohne daß indessen die Organisation des technischen Dienstes, wie sie Ihnen in frühern Jahresberichten vorgeführt wurde, bis zum Ablaufe des ersten Vierteljahres wesentliche Aenderungen erlitten hätte, es wäre denn, daß man die am 1. März erfolgte Auflösung der Sektion für Unterbau in Locarno und deren Verschmelzung mit der Sektion Bellinzona hiezu rechnen wollte.

Mit Beginn des zweiten Quartales dagegen traten eingreifende Veränderungen im technischen Dienste nicht allein bezüglich der Personen, sondern auch bezüglich der Organisation ein.

Wir haben an einer andern Stelle des gegenwärtigen Berichtes bereits erwähnt, daß Herr N. Gerwig von der Stelle des Oberingenieurs der Gotthardbahn zurücktrat und daß dieselbe Herrn W. Hellweg übertragen wurde. Dieser Personalwechsel erfolgte gleich nach dem Anfange des zweiten Quartales.

Da es galt, vor Allem die Vorarbeiten der noch nicht in Angriff genommenen Strecken des Gotthardbahnnetzes zum Abschlusse zu bringen und die Trace auf dem Terrain festzulegen, so ließ es der neue Oberingenieur seine erste Sorge sein, die bestehende Organisation dahin zu erweitern, daß 5 Sektionen für Vorarbeiten in Altorf, Wäsen, Biasca, Bellinzona und Lugano geschaffen und mit dem erforderlichen Ingenieurcorps