

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 28 (1899)

Artikel: An die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn
Autor: Schuster-Burckhardt, J. J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-622954>

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: 22.01.2025

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

Luzern, den 27. Mai 1899.

An die
Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.

Unsere Bilanz vom 31. Dezember 1898 weist unter den Aktiven, B. Verwendete Kapitalien, folgende Posten auf:

1. Bahnanlagen und feste Einrichtungen	Fr. 231,471,945.62	
2. Rollmaterial	„ 19,084,267.24	
3. Mobilien und Gerätschaften	„ 2,628,764.92	Fr. 253,184,977.78
4. Verwendungen auf unvollendete Objekte	„ 21,878,109.47	
5. Zu amortisierende Verwendungen	„ 17,500,502.08	
		Fr. 292,563,589.33

Diesen Aktiven stehen folgende Passiven an festem Kapital gegenüber:

1. Aktienkapital	Fr. 50,000,000.—	
2. 3½ % Anleihen (123,700,000—7,000,000)	„ 116,700,000.—	
3. Subventionen	„ 119,000,000.—	
4. Baufonds	„ 1,114,902.25	Fr. 286,814,902.25
Differenz		Fr. 5,748,687.08

oder mit andern Worten: es sind um diesen Betrag die „Verwendeten Kapitalien“ der Aktiven nicht ausgeglichen durch festes Kapital, und es zeigt somit auch die Kapitalrechnung (Seite 61 des Geschäftsberichtes) einen Passivsaldo von diesem Betrage.

Hierzu ist nun allerdings zu bemerken, daß für die Deckung dieses Passivsaldoes der Erneuerungsfonds verwendet werden konnte, der nach der nämlichen Bilanz Fr. 5,000 000.— beträgt, so daß der Passivsaldo tatsächlich nur Fr. 748,687.08 ausmacht.

Für das laufende Jahr haben wir unsere Bauausgaben veranschlagt auf rund Fr. 3,365,000.—
 Hierzu der Passivsaldo vom 31. Dezember 1898 „ 748,000.—

Unser Geldbedarf pro 1899 beträgt somit Fr. 4,113,000.—

oder abgerundet vier Millionen Franken, worunter für Beschaffung von Personen- und Güterwagen annähernd zwei Millionen.

Für diese Ausgaben standen uns nach der Bilanz vom 31. Dezember 1898 noch sieben Millionen Franken unseres 3½ % Anleiheens von 125 Millionen vom 1. April 1895 zur Verfügung. Außerdem betragen die vom Bundesrate nach Art. 17 des Rechnungsgesetzes verlangten Reserven für den Erneuerungsfonds auf den 31. Dezember 1898 Fr. 1,894,983.91.

Nach diesen Ausführungen würden wir keine Veranlassung haben, an Sie zu gelangen, wenn nicht infolge der Vorgänge auf dem Geldmarkte die Frage auftaucht, ob wir noch Konvenienz finden, weitere $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen zu verkaufen. Wir haben in den ersten Monaten des Jahres von den restierenden 7 Millionen in verschiedenen Posten Fr. 700,000.— mit einem Kursverluste von Fr. 6000.— verkauft, also mit einem Durchschnittskurse von etwas mehr als 99% . Heute stehen unsere Obligationen auf 97% , und ohne Zweifel würde ein etwas größeres Angebot auf den Kurs drücken. Da für den Rückkauf der Gotthardbahn wohl als spätester Termin der 1. Mai 1909 zu betrachten ist, so bietet eine Emission mit solchem Verluste für eine kurze Dauer keine Konvenienz mehr, und wir sind deshalb der Ansicht, es sei bis auf weiteres der Verkauf von $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen einzustellen.

Selbstverständlich muß nun aber in diesem Falle in anderer Weise für Geldmittel gesorgt werden, und es kann dies nach unserer Ansicht am richtigsten durch Kreierung eines 4% igen Anleiheus geschehen. Zur Begründung hierfür berufen wir uns auf die allgemein bekannten Verhältnisse des Geldmarktes, wo auch andere schweizerische Eisenbahngesellschaften, Bankinstitute und größere industrielle Unternehmungen diesen Weg betreten haben. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß es uns bei einem Zinsfuß von 4% gelingen wird, Geld zu günstigen Bedingungen zu erhalten.

Was nun die nähern Modalitäten eines solchen Anleiheus betrifft, so kommen wir zu folgenden Vorschlägen:

1. Wenn die Ausgabe von $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen einstweilen sistiert wird, so entfällt die Möglichkeit, sich weitere Geldmittel im Betrage von Fr. 6,300,000.— zu beschaffen. Hierfür muß unter allen Umständen Ersatz geboten werden. Die Vorsicht verlangt aber, einen höhern Betrag in Aussicht zu nehmen, weil wir vor der letzten größern Finanzoperation stehen und die Möglichkeit vorliegt, daß bei der Zunahme des Verkehrs die Bahnanlagen und Betriebsmittel noch etwas größere Baumittel erheischen. Wir sind deshalb der Ansicht, es sollte das Anleihen auf 10 Millionen Franken gestellt werden.

2. Diesem Anleihen geht das $3\frac{1}{2}\%$ ige Anleihen von 125 Millionen Franken mit einem Pfandrecht ersten Ranges vor. Für das neue Anleihen wird kein Pfandrecht bestellt. Da der Rückkauf der Gotthardbahn spätestens am 1. Mai 1909 stattfindet, so müssen dannzumal sämtliche Obligationengläubiger befriedigt werden bevor an die Aktionäre irgend eine Zahlung geleistet werden darf. Nun liegt es in der Natur der Sache, daß die Obligationenschuld der Gesellschaft in den letzten Jahren nicht höher gestellt werden wird, als unumgänglich nötig ist; für kühnere Zukunftsprojekte ist die Zeit abgeschlossen. Der Rückkaufspreis wird die Obligationenschuld weit übersteigen, da sogar nach den ungünstigen Berechnungen des Bundesrates mehr als der Nominalbetrag des Aktienkapitals von 50 Millionen Franken nach Abzug der Schulden zur Verteilung unter die Aktionäre kommen soll; es besteht somit auch ohne Pfandrecht die denkbar größte Sicherheit für die Obligationäre. Immerhin soll sich die Gesellschaft ausdrücklich verpflichten, während der ganzen Dauer dieses Anleiheus allfällig später auszugebenden Obligationen keine besseren Rechte einzuräumen, eventuell dieses Anleihen in ein neu zu errichtendes Pfandrecht auf ihre Linien einzuschließen.

3. Für die Anleiheusdauer wird wie für das $3\frac{1}{2}\%$ Anleihen der 30. September 1973 als Endtermin angenommen. Vom Jahre 1909 an soll das Anleihen in Kapital und Zinsen durch Annuitäten getilgt werden; erstmals soll auf den 30. September 1909 eine Auslosung stattfinden. Die Gesellschaft behält sich aber das Recht vor, das ganze Anleihen oder beliebige Beträge desselben, erstmals mit Wirkung auf den 31. März 1904, und von da an jederzeit gegen vierteljährliche Kündigung zurückzuzahlen.

4. Das Anleihen wird zu 4% verzinst und in 10,000 Titeln, Nr. 1—10,000, zu Fr. 1000.—, auf den Inhaber lautend, ausgegeben. Die Obligationen erhalten Halbjahrescoupons, die wie die Coupons der $3\frac{1}{2}\%$ Obligationen am 31. März und 30. September eines jeden Jahres fällig werden. Die Einlösung der

Zinsscoupons und der Titel erfolgt spesenfrei für den Inhaber außer bei unserer Hauptkasse bei den Zahlstellen des $3\frac{1}{2}$ % Anleihe, sofern sich diese Stellen unter den üblichen Bedingungen hierzu bereit erklären. Für die Deposition der Titel bei der Hauptkasse und für die Kundmachungen sollen die nämlichen Bestimmungen wie für die $3\frac{1}{2}$ % Obligationen aufgestellt werden.

5. Die Gesellschaft verkauft die Obligationen nach Bedarf aus freier Hand. Dieser Bedarf mag für die nächste Zeit jährlich 1—2 Millionen Franken betragen und stellt sich stufenweise ein.

Sollten sich im Laufe der nächsten Jahre die Zinsfußverhältnisse für die Gesellschaft wieder günstiger gestalten, so daß Konvenienz einträte, den Geldbedarf mit $3\frac{1}{2}$ % Obligationen zu decken, so würde selbstverständlich der Verkauf von 4 % Obligationen eingestellt. Das richtige Vorgehen muß dem Ermessen der Gesellschaftsbehörden überlassen werden.

Nach diesen Ausführungen stellen wir folgenden Antrag:

Die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn nach Kenntnisnahme eines Antrages des Verwaltungsrates, in Anwendung von Art. 29, Ziffer 4 der Gesellschaftsstatuten,

beschließt:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, zur Deckung weiterer Baubedürfnisse und Vermehrung des Betriebsmaterials vierprozentige Obligationen im Gesamtbetrag von zehn Millionen Franken zu emittieren. Dieses Anleihen soll spätestens bis zum 30. September 1973 in Kapital und Zinsen durch Annuitäten getilgt werden, die, sofern nicht eine frühere Rückzahlung erfolgt, mit dem 30. September 1909 beginnen.

2. Die Gesellschaft verpflichtet sich, während der ganzen Dauer dieses Anleihe allfällig später auszugebenden Obligationen, sofern diese nicht zum bereits bestehenden $3\frac{1}{2}$ % Anleihen von Fr. 125,000,000.-- mit Pfandrecht ersten Ranges gehören, keine besseren Rechte einzuräumen, eventuell dieses 4 % Anleihen in ein neu zu errichtendes Pfandrecht auf ihre Linien einzubeziehen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

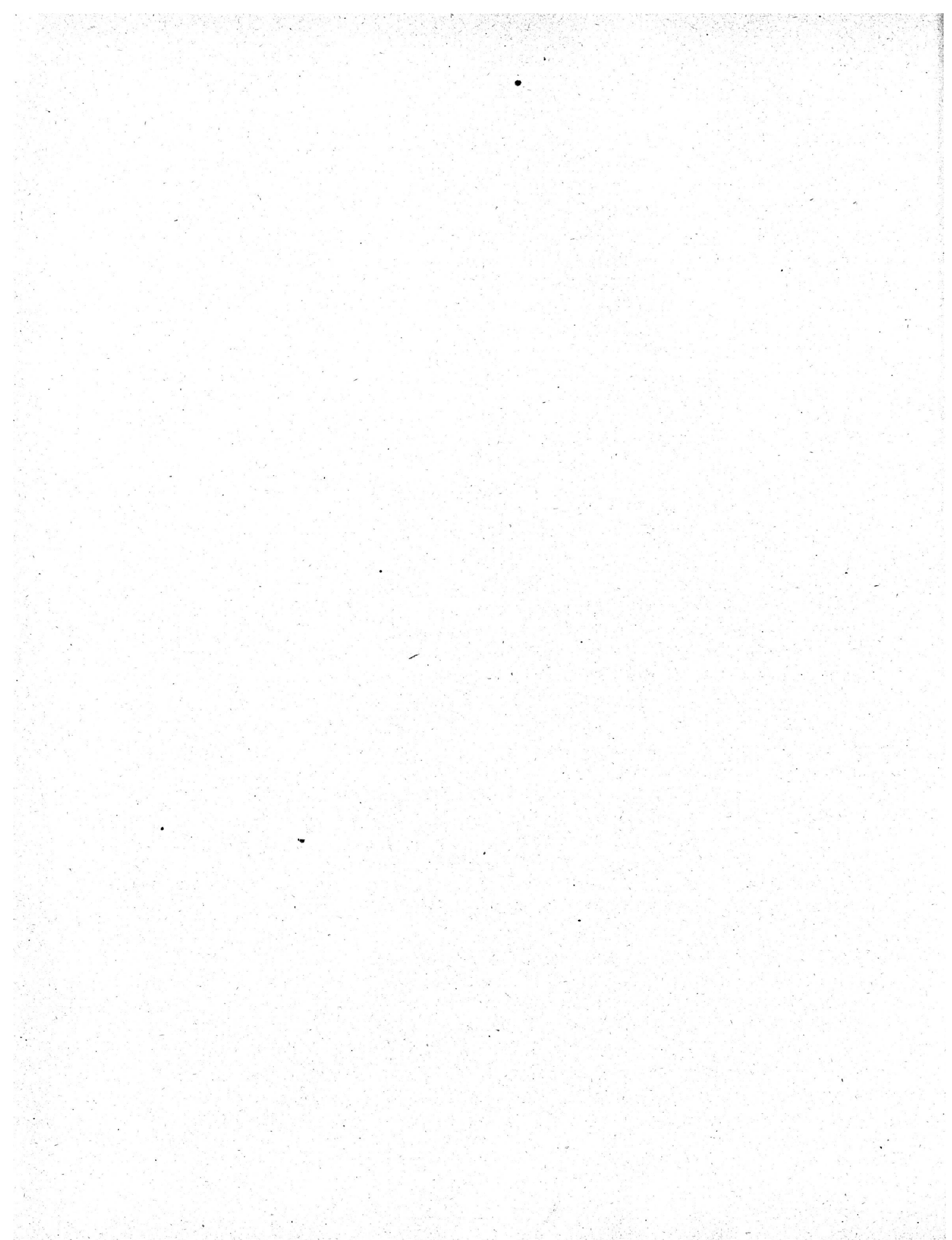
Namens des Verwaltungsrates

Der Präsident:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Der Sekretär:

Dr. Dietler.



Statistische Tabellen. — Tableaux statistiques.

	Seite Page
1. Frequenz und Einnahmen nach Rechnungsrubriken <i>Trafic et recettes par nature</i>	2
2. Durchschnittsergebnisse <i>Moyennes</i>	4
3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten <i>Trafic et recettes par mois</i>	6
4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen <i>Trafic et recettes par station</i>	8
5. Verkehr mit andern Transportanstalten und Transitverkehr über die Gotthardbahn <i>Trafic avec d'autres services de transport et transit par le Gothard</i>	10
6. Verkehr nach Entfernungen <i>Trafic d'après la distance</i>	13
7. Verkehr nach Warengattungen <i>Statistique des marchandises par nature</i>	14
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen <i>Récapitulation chronologique du trafic et des recettes</i>	20
9. Ausgaben des Betriebes <i>Dépenses d'exploitation</i>	21
10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben <i>Dépenses moyennes</i>	22
11. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben <i>Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation</i>	23
12. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge <i>Relevé de la circulation des trains</i>	24
13. Zugleistungen <i>Parcours des trains</i>	26
14. Bestand des Lokomotivparkes Ende 1899 <i>Parc des locomotives fin 1899</i>	27
15. Lokomotivleistungen, serien- und monatweise <i>Parcours des locomotives par séries et par mois</i>	28
16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven <i>Moyennes de service des locomotives</i>	30
17. Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven <i>Quantités et coût des combustibles pour les locomotives</i>	31
18. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Lokomotiven <i>Quantités et coût des graisses et huiles pour les locomotives</i>	32
19. Leistungen, Brenn- u. Schmiermaterialverbrauch u. Reparaturkosten der Lokomotiven 1890-99 <i>Parcours, consommation de matières et frais de réparation des locomotives de 1890 à 1899</i>	34
20. Bestand des Wagenparkes Ende 1899 <i>Parc des voitures, fourgons et wagons fin 1899</i>	35
21. Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen <i>Parcours et utilisation des voitures, fourgons et wagons</i>	38
22. Leistungen, Schmiermaterialverbrauch und Reparaturkosten der Wagen pro 1890—1899 <i>Parcours, consomm. en graisses et huiles et frais de réparation des voitures et wagons de 1890 à 1899</i>	39
23. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Wagen <i>Quantités et coût des graisses et huiles pour les voitures, fourgons et wagons</i>	40
24. Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rückvergütungen) <i>Dépenses du service de la traction (redevances non déduites)</i>	41
25. Chronologische Übersicht über die Ausgaben für den Fahrdienst 1890—1899 pro Lokomotiv-, Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometer (ohne Abzug der Rückvergütungen) <i>Relevé chronologique des frais de traction de 1890—1899, par kilomètre-locomotive, kilomètre-essieu de voitures et wagons et par kilomètre-tonne, poids brut (redevances non déduites)</i>	43