Gesellschaftsorgane

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **9 (1880)**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

des gemeinschaftlich benutzten Bahnhoftheiles die Hälfte zu tragen und in halbjährlichen Raten an die Gotthardbahn zu bezahlen. Ueber die gemeinschaftlichen Betriebskosten wird die Gotthardbahn monatlich Rechnung stellen und es hat ihr die Arth-Rigibahn an die Kosten des Expeditionsdienstes einen Drittheil und an diejenigen des Bahnunterhaltungs- und Bahnbewachungsdienstes die Hälfte zurückzuvergüten, wobei indessen Mehrkosten für Nachtzüge der Gotthardbahn allein zur Last fallen. Für die beiden ihr im Aufnahmsgebäude eingeräumten Lokale zahlt die Arth-Rigibahn 5% der auf dieselben entfallenden Baukosten nebst den Auslagen für Unterhaltung und Reparatur derselben.

Der Vertrag ist auf eine Dauer von 5 Jahren abgeschlossen und kann auf diesen Termin durch halbjährige Voranzeige, soweit es nicht das Eigenthum der Arth-Rigibahn betrifft, gekündigt werden. Sollte die Gotthardbahn in die Lage kommen, ihre Station Goldau zu vergrößern, so ist die Arth-Rigibahn verpflichtet, ihren Anschluß auf eigene Kosten in entsprechender Weise abzuändern.

Wir glauben am Schlusse dieses Abschnittes noch einer weitern Vereinbarung gedenken zu sollen, welche wir mit der Arth-Rigibahn getroffen haben. Laut derselben machte sich die Arth-Rigibahn verbindlich, ihre Bahnstrecke Arth-Goldau das ganze Jahr hindurch, also auch während des Winters, mit täglich drei Zügen in jeder Richtung zu befahren, sofern ihr eine Entschädigung für diesen Betrieb, sowie für die vermehrten Kosten, welche ihr durch die Verlegung der Gotthardstation von Oberarth nach Goldau erwachsen, geleistet werde. Wir haben uns hinwieder verpflichtet, diese Entschädigung an die Arth-Rigibahn zu bezahlen, unter der Voraussetzung, daß die von der Gemeinde Arth verlangte Errichtung einer Haltstelle zwischen Immensee und Goldau dahinzufallen und daß die Arth-Rigibahn nicht nur auf alle weiteren eigenen Entschädigungsforderungen zu verzichten, sondern auch mit der Gemeinde Arth hinsichtlich des Betriebes der Strecke Arth-Goldau sich zu verständigen habe. Die von der Gotthardbahn an die Arth-Rigibahn zu leistende Entschädigung, über welche eine gütliche Verständigung nicht erzielbar war, wurde sodann durch Schiedsrichterspruch auf 60,000 Franken festgesetzt, zahlbar auf den Zeitpunkt, in welchem die Verpflichtung der Arth-Rigibahn zu dem oben genannten Jahresbetrieb auch durch Beschluß der zuständigen eidgenössischen Behörden geordnet sein wird.

III. Gesellschaftsorgane.

In der Organisation der allgemeinen Verwaltung der Gotthardbahn ist im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten. Dagegen wurden die Grundlinien für die Organisation der Betriebsverwaltung während der mit der Eröffnung der durchgehenden Linien beginnenden Betriebsperiode festgestellt.

Betreffend den Personalbestand der Gesellschaftsorgane und der höhern Beamtungen der Centralverwaltung haben wir vorab zu berichten, daß die laut unserm letztjährigen Geschäftsberichte noch vakant gebliebene Stelle eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes durch die Wahl des Herrn Ingenieur Clemente Maraini in Rom besetzt und nach dieser Ergänzung des Kollegiums Herr Ständerath Dr. Karl Stehlin in Basel zum Präsidenten und Herr Ständerath Oberst Rieter in Winterthur zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt wurden.

Leider ist im Verwaltungsrathe durch den am 27. Januar 1881 erfolgten Hinscheid des Herrn Nationalrath Alexander Bucher in Burgdorf schon wieder eine empfindliche Lücke entstanden. An Stelle des Verstorbenen wurde vom Schweizerischen Bundesrathe Herr Nationalrath Bützberger in Langenthal gewählt.

Der Personalbestand der höhern Beamtungen der Centralverwaltung ist im Berichtsjahre durch Wiederbesetzung der seit 1877 vakanten Stelle eines Betriebschefs ergänzt worden. Dieselbe wurde dem ehemaligen Betriebschef der Schweizerischen Nationalbahn, Herrn Theodor Siegfried von Zofingen, übertragen. Hinwieder

haben wir den Verlust eines unsrer verdientesten Beamteten zu verzeichnen, indem der Chef des Büreaus der Rechnungsrevision, Herr Hermann Zähringer, welcher diese Stelle seit der Konstituirung der Gotthardbahngesellschaft mit ebensoviel Fleiß als Geschick und mit treuester Hingebung an den ihm übertragenen mühevollen Dienst bekleidet hat, am 22. September 1880 gestorben ist. Zu seinem Nachfolger wurde Herr Oberst Abraham Stocker von Luzern ernannt.

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 35 und die Direktion in 127 Sitzungen 4589 Beschlüsse gefaßt.

IV. Finanzwesen.

A. Rechnung für das reduzirte Netz.

Wie dem Inhalte der beiliegenden neunten Jahresrechnung, umfassend das Jahr 1880, zu entnehmen ist, hatten wir über einen Saldo der vorjährigen Rechnung von . . . . Fr. 38,670,064. 04
sowie über folgende Einnahmen zu verfügen:

1. Einzahlung von Subventionen	Fr. 19,823,198. —	
2. „ auf Aktien	„ 1,844,349. 20	
3. „ auf Obligationen	„ 7,265,803. 90	
4. Anderweitige (indirekte) Einnahmen . . .	„ 2,091,963. 37	„ 31,025,314. 47
	Summa	Fr. 69,695,378. 51

Die auf das VIII. Baujahr entfallende Subventionsquote für den Haupttunnel und die Zufahrtslinien wurde in ihrem vollen Betrage in Einnahme gebracht und das noch rückständige Betreffniß von Luzern im Betrage von 240,571 Fr. 40 Cts. in der Bilanz unter dem Titel „Conto-Corrent-Debitoren" aufgeführt.

Von den rückständig gebliebenen und reklamirten Verzugszinsen auf verspätet einbezahlte frühere Subventionen ist derjenige der Regierung von Italien unterm 5. März 1881 entrichtet worden. Von der Subventionseinzahlung fallen auf den Gotthardtunnel . . . . . Fr. 7,463,540. —
auf die Zufahrtslinien . . . . . „ 12,359,658. —

Betreffend die Einzahlungen auf das Aktienkapital ist zu bemerken, daß im Berichtsjahre die V. Rate von 20 % auf weitere 8160 Stück mit 816,000 Fr. voll einbezahlt worden ist, so daß sich am 31. Dezember 1880 zusammen 20,505 Stück liberirt befanden. Auf denjenigen Aktien, welche noch nicht durch Volleinzahlung der V. Rate liberirt worden sind, wurden die pro 30. Juni und pro 31. Dezember 1880 fälligen Coupons nicht baar ausbezahlt, sondern wie gewöhnlich als Einzahlung verrechnet. Die auf diese Weise den Aktionären gut geschriebene Einzahlung à conto der V. Rate beträgt bis 31. Dezember 1880 zusammen 50 Fr. 20 Cts. pro Aktie.

Durch Volleinzahlung liberirte Interimstitel werden stets mit definitiven Aktientiteln, die mit Zinscoupons bis 1. Juli 1882 (Dauer der Bauperiode) und von da ab mit Dividendencoupons versehen sind, ausgetauscht.

Die Einzahlungen auf das Obligationenkapital umfassen:

a) Einzahlungen auf die IV. Serie der Obligationen I. Hypothek. Es wurden im Berichtsjahre vom Konsortium weitere 5,742,803 Fr. 90 Cts. nominell abgenommen und zum Uebernahmspreise von 95 % einbezahlt, so daß von der 20,000,000 Fr. betragenden IV. Serie zum Uebernahmspreise von 95 % bis Ende 1880