An die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn

Autor(en): **Schuster-Burckhardt, J. J.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **28 (1899)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-622954

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

Beilage 1.

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. Mobiliar 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 Passivsaldos der Erneuerungsfonds verwendet werden konnte, der nach der nämlichen Bilanz Fr. 5,000 000.— beträgt, so daß der Passivsaldo thatsächlich 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 % Anleihens 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 auftauchte, ob wir noch Konvenienz finden, weitere 3½ % 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 3½ % 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 Anleihens 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 Anleihens betrifft, so kommen wir zu folgenden Vorschlägen:

1. Wenn die Ausgabe von 3½ % 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 3½ %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 Obligationsgläubiger 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 Anleihens allfällig später auszugebenden Obligationen keine besseren Rechte einzuräumen, eventuell dieses Anleihen in ein neu zu errichtendes Pfandrecht auf ihre Linien einzuschließen.

3. Für die Anleihensdauer wird wie für das 3½ % 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 vierteljährige 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 3½ % Obligationen am 31. März und 30. September eines jeden Jahres fällig werden. Die Einlösung der

Zinscoupons und der Titel erfolgt spesenfrei für den Inhaber außer bei unserer Hauptkasse bei den Zahlstellen des 3½ % Anleihens, 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 3½ % 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 3½ % 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 Gesamtbetrage 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 Anleihens allfällig später auszugebenden Obligationen, sofern diese nicht zum bereits bestehenden 3½ % 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 2
Trafic et recettes par nature
2. Durchschnittsergebnisse 4
Moyennes
3. Frequenz und Einnahmen nach Monaten 6
Trafic et recettes par mois
4. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen 8
Trafic et recettes par station
5. Verkehr mit andern Transportanstalten und Transitverkehr über die Gotthardbahn . 10
Trafic avec d'autres services de transport et transit par le Gothard
6. Verkehr nach Entfernungen 13
Trafic d'après la distance
7. Verkehr nach Warengattungen 14
Statistique des marchandises par nature
8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen 20
Récapitulation chronologique du trafic et des recettes
9. Ausgaben des Betriebes 21
Dépenses d'exploitation
10. Durchschnittsergebnisse der Ausgaben 22
Dépenses moyennes
11. Chronologische Vergleichung der Betriebsausgaben 23
Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation
12. Übersicht der ausgeführten Bahnzüge 24
Relevé de la circulation des trains
13. Zugsleistungen 26
Parcours des trains
14. Bestand des Lokomotivparkes Ende 1899 27
Parc des locomotives fin 1899
15. Lokomotivleistungen, serien- und monatweise 28
Parcours des locomotives par séries et par mois
16. Durchschnittliche Leistungen der Lokomotiven 30
Moyennes de service des locomotives
17. Verbrauch und Kosten des Brennmaterials für Lokomotiven 31
Quantités et coût des combustibles pour les locomotives
18. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Lokomotiven 32
Quantités et coût des graisses et huiles pour les locomotives
19. Leistungen, Brenn- u. Schmiermaterialverbrauch u. Reparaturkosten der Lokomotiven 1890-99 34
Parcours, consommation de matières et frais de réparation des locomotives de 1890 à 1899
20. Bestand des Wagenparkes Ende 1899 35
Parc des voitures, fourgons et wagons fin 1899
21. Wagenlauf und Ausnutzung der Wagen 38
Parcours et utilisation des voitures, fourgons et wagons
22. Leistungen, Schmiermaterialverbrauch und Reparaturkosten der Wagen pro 1890—1899 39
Parcours, consomm. en graisses et huiles et frais de réparation des voitures et wagons de 1890 à 1899
23. Verbrauch und Kosten des Schmiermaterials für Wagen 40
Quantités et coût des graisses et huiles pour les voitures, fourgons et wagons
24. Ausgaben des Fahrdienstes (ohne Abzug der Rückvergütungen) 41
Dépenses du service de la traction (redevances non déduites)
25. Chronologische Übersicht über die Ausgaben für den Fahrdienst 1890—1899 pro Lokomotiv-, Wagenachsen- und Bruttotonnenkilometer (ohne Abzug der Rückvergütungen) . 43
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)