

Finanzwesen

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **11 (1882)**

PDF erstellt am: **12.08.2024**

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.

entlassen. Dagegen mußte in Folge der durch die Eröffnung des Betriebes der durchgehenden Linien vermehrten Geschäfte der Direktion die Stelle eines weitem Sekretärs der Direktion mit besonderer Rücksicht auf den kommerziellen Dienst errichtet werden, und es wurde dieselbe sodann Herrn Adolf Loggweiler von Schwamendingen, bisherigem Chef des Verkehrsbureaus der Emmenthalbahn, übertragen. Im Fernern wurden dem Oberingenieur für den Betrieb folgende höhere Beamte beigegeben: als Adjunkt Herr Ingenieur Rud. Salomon von Wien, bisheriger Referent für Administration und Baurechnungswesen im technischen Centralbureau, als technische Referenten die Herren Ingenieure Friedrich Rüpfert von Bern, bisheriger Referent für Unter- und Oberbau im technischen Centralbureau, und Eduard Blaser von Langnau, bisheriger Referent für Grunderwerb und Zeichnungswesen im technischen Centralbureau, ferner als technischer Assistent Herr Ingenieur Santo Marinoni von Mailand, gewesener Bauführer im XIX. Loose. — Endlich wurde dem Maschinenmeister als zweiter Adjunkt Herr Ingenieur Richard de Boor von Winterthur, gewesener Maschinenmeister der Schweizerischen Nationalbahn, beigegeben und zum Bureauchef des Maschinenmeisters Herr J. A. Wild von Gossau (St. Gallen) ernannt.

Während des Berichtsjahres hat der Verwaltungsrath in 4 Sitzungen 24 und die Direktion in 122 Sitzungen 8063 Beschlüsse gefaßt.

IV. Finanzwesen.

In Uebereinstimmung mit den dem gegenwärtigen Geschäftsberichte beigelegten Rechnungen halten wir auch in unserer Berichterstattung die Baurechnung und die Betriebsrechnung auseinander.

A. Baurechnungen.

a. Rechnung für das reduzirte Netz.

Für den Bau des reduzirten Netzes der Gotthardbahn (umfassend die Linien Immensee-Pino, Cadenazzo-Locarno und Lugano-Chiasso) gelangten im Berichtsjahre folgende Summen zu unserer Verfügung:

Saldo der vorjährigen Rechnung	Fr. 20,911,880. 22
An Einzahlung von Subventionen	Fr. 12,131,447. —
„ „ auf Aktien	„ 680,859. 37
„ „ „ Obligationen	„ —
Anderweitige (indirekte) Einnahmen	„ 978,474. 32
	<u>„ 13,790,780. 69</u>
	Summa Fr. 34,702,660. 91

In obiger Subventionseinzahlung sind enthalten:

a) die Restsubvention für den großen Tunnel mit	Fr. 106,087. —
b) die Restsubvention für die Zufahrtslinien mit	„ 12,025,360. —

Die Schluß-Verifikation der Bauarbeiten durch die internationale Kommission fand diesmal nicht am Schlusse des Jahres, sondern im Laufe des Monats Mai statt. Nachdem die Delegirten den Gotthardtunnel und die ganze Linie von der italienischen Grenze bei Pino bis nach Immensee besichtigt hatten, konstatariten dieselben, daß der seit dem 1. Januar im Betriebe befindliche große Tunnel, sowie die ganze Linie sich in einem betriebsfähigen Zustande befinden, indem die Arbeiten den Vorschriften der Verträge entsprechend ausgeführt seien („se trouve en état d'être exploité régulièrement, les travaux étant établis d'une manière conforme aux pres-

criptions des traités“). Einzig wurde von Seite der Italienischen Delegation die Ansicht ausgesprochen, daß der große Tunnel mit dem zweiten Geleise versehen sein sollte und daß die Bahnlinie nicht als vollendet betrachtet werden könne, wenn sie nicht mit ausreichenden Werkstätten versehen sei. Die Legung des zweiten Geleises im Gotthardtunnel ist inzwischen beschlossen und der Bau der Centralwerkstätte vorbereitet worden. Die Einzahlung der oben erwähnten Subvention erfolgte ab Seite der beteiligten Staaten, Kantone und Gesellschaften vollständig im Laufe des Monats Juni. Damit ist das ganze Subventionskapital für das reduzierte Netz der Gotthardbahn im Betrage von 113 Millionen Franken voll an die Gesellschaft einbezahlt.

Auf das Aktienkapital wurde auf den 30. Juni 1882 die Resteinzahlung von Fr. 22. 39 per Aktie eingefordert. An diesen Betrag waren jedoch nur Fr. 8. 06 in Baar zu leisten; der Rest von Fr. 14. 33 wurde für die Bauzinsen pro I. Semester 1882 als Einzahlungsquote angerechnet. Nachdem bis 30. Juni bereits 50,397 Stück Aktien voll liberirt und gegen definitive Titel umgetauscht waren, erfolgte diese Resteinzahlung auf 16,758 Aktien und wurde in Folge nochmaliger Aufforderung mit Fristansetzung bis 15. Dezember 1882 nachträglich auf fernere 673 Stück geleistet, so daß dieselbe schließlich nur auf 172 Stück von 68,000 Aktien der Gesellschaft unterblieb. Nach stattgefunderer Todtrufung dieser Interimsaktien sind an deren Stelle auf Grund von Art. 9 der Statuten definitive Aktien ausgegeben und zum Tageskurse verkauft worden.

Das Obligationenkapital findet sich, wie bereits im letzten Jahresberichte bemerkt, voll einbezahlt.

Unter den anderweitigen (indirekten) Einnahmen figurirt der Nettoertrag des Werthschriften- und Interessentontos mit Fr. 543,010. 23 Ct. und der Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben aus der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1882 mit einem Betrage von Fr. 369.052. 80 Ct.

Der Gesamtüberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben für die ganze Bauperiode (von 1874 bis 30. Juni 1882) beziffert sich daher auf Fr. 1,195,055. 82, während im Voranschlag ein solcher von nur 500,000 Fr. vorgesehen war.

Von der einschließlic des Salbos der vorjährigen Rechnung zu unserer Verfügung gelangten Summe von Fr. 34,702,660. 91 wurden im Berichtsemester zu Lasten der Baurechnung verausgabt:

1. Für Rückerstattungen	Fr.	—
2. „ Beschaffung des Baukapitales (Porti auf Subventionsgeldern, Kursdifferenzen und Herstellung von Titeln)	„	5,057. 20
3. „ die Centralverwaltung	„	284,449. 45
4. „ Zinsen des einbezahlten Aktien- und Obligationenkapitales	„	3,315,121. 07
5. „ Eröffnungsfeierlichkeiten	„	58,345. 57
6. „ den eigentlichen Bahnbau (inklusive technische Bauleitung)	„	12,232,624. 76
	Fr.	15,895,598. 05

Abzüglich: Uebertragungen auf Liegenschaften- und Material-
 conto „ 455,422. 72 „ 15,440,175. 33

Es verblieb somit auf den 31. Dezember 1882 ein Saldo zu Gunsten der Baurechnung von Fr. 19,262,485. 58

Von diesem Saldo wird ein erheblicher Theil durch die Liquidationsrechnungen mit den Unternehmern, durch Ausgaben für Vermehrung der Betriebsmittel, für Legen des zweiten Geleises im Gotthardtunnel und auf der Strecke Bellinzona-Giubiasco, sowie durch Erweiterungsbauten von Stationen und dergleichen noch in Anspruch genommen werden. Vom 1. Januar bis 26. Mai 1883 betragen die bezüglichen Ausgaben etwas zu 3 Millionen Franken.

b. Rechnung für den Bau der Monte Cenere-Linie.

Nebst dem Saldo der vorjährigen Rechnung von Fr. 672,023. 21
hatten wir in der Berichtsperiode noch über folgende

Einnahmen

zu verfügen:

1. Einzahlung von Subventionen (Rest)	Fr. 2,353,000. —	
2. " auf Obligationen	" —	
3. Anderweitige (indirekte) Einnahmen	" 10,299. 35	" 2,363,299. 35
		<u>Summa Fr. 3,035,322. 56</u>

Mit obiger Subventionseinzahlung ist die Gesellschaft in den Besitz der vollen Summe von 6 Millionen Franken gelangt, welche seitens des Schweizer Bundesrathes und der k. Italienischen Regierung an den Bau der Generellinie zugesichert worden sind.

Von obiger Einnahmensumme von Fr. 3,035,322. 56
wurde im Laufe des Jahres 1882

verausgabt:

1. Für Beschaffung des Baukapitales und Herstellung von Titeln	Fr. —	
2. Für Zinsen des einbezahlten Obligationenkapitales	" 187,590. 50	
3. Für den eigentlichen Bahnbau (inklusive technische Bauleitung)	" 1,417,359. 65	" 1,604,950. 15

Am 31. Dezember 1882 verblieb daher ein Aktiv-Saldo von Fr. 1,430,372. 41

Demzufolge konnte von der Emission der sechsten Million des Anleihe-Umgang genommen werden.

B. Betriebsrechnungen.

Beim Betriebe sind im Berichtsjahre zwei Perioden zu unterscheiden, einmal die Periode vom 1. Januar bis 30. Juni 1882 und sodann die Periode vom 1. Juli bis 31. Dezember 1882. Das Ergebnis des Betriebes der erstern Periode kommt nämlich noch der Baurechnung zu gut, während dasjenige des zweiten Halbjahres die erste eigentliche Betriebsrechnung bildet.

Vom 1. Januar 1882 an wurde, wie bereits bemerkt, außer den Tessinischen Thalbahnen Lugano-Chiasso und Bellinzona-Vocarno (zusammen 67 Kilom.) auch der große Gotthardtunnel, beziehungsweise die Strecke Göschenen-Airolo, mit 16 Kilom. dem regelmäßigen Betriebe übergeben. Am 10. April ward sodann der Betrieb auf der Strecke Giubiasco-Lugano eröffnet. Am 1. Juni 1882 fand die Eröffnung des Betriebes auf den Strecken Biasca-Airolo und Göschenen-Zimmensee-Rothkreuz statt, so daß von diesem Zeitpunkte an ein Betrieb der durchgehenden

Linie Rothkreuz, beziehungsweise Luzern-Chiasso in's Leben trat. Der Betrieb auf der Strecke Cadenazzo-Landesgrenze bei Pino konnte, obgleich der Bau auf den übrigen Linien vollendet war, erst am 4. Dezember stattfinden, indem die Fortsetzung der Linie auf italienischem Gebiete nicht früher fertig wurde. Im Einverständniß mit der Schweiz. Bundesbehörde wurde das Ergebnis des Betriebes des Monats Juni gleich demjenigen des Betriebes der Theilstrecken in den vorhergehenden Monaten noch der Baurechnung gutgeschrieben, weil im Jahre 1879 bei der Genehmigung des Finanzausweises der Gotthardbahn durch die internationale Kommission als Schluß der Bauperiode der 1. Juli 1882 angenommen, demzufolge den Aktionären der 6-prozentige Bauzins bis 1. Juli 1882 vergütet, beziehungsweise verrechnet worden war und ohnedieß die frühere Eröffnung des Betriebes der durchgehenden Linie Immensee-Chiasso nicht ohne erhebliche Vergütungen an einzelne Bauunternehmer zu Lasten der Baurechnung erzielt worden ist.

Der Mehrertrag der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in den Monaten Januar bis 30. Juni findet sich mit Fr. 369,052. 80 Ct. in den Einnahmen der Baurechnung verrechnet.

Die Einnahmen des Betriebes der Periode vom 1. Juli bis 31. Dezember 1882 erreichen laut der diesem Berichte angeschlossenen Rechnung den Betrag von	Fr. 5,686,074. 71
Die Betriebsausgaben betragen	„ 2,166,376. 97
Es verblieb somit auf den 31. Dezember 1882 ein Einnahmenüberschuß aus dem Betriebe von	Fr. 3,519,697. 74

Hievon kommt zunächst in Abzug:

Die Verzinsung des Obligationenkapitales von 85,000,000 Fr. für das Halbjahr vom 1. Juli bis 31. Dezember 1882 mit	Fr. 2,125,000 —
	Verbleiben
	Fr. 1,394,697. 74

Sodann sind in Abrechnung zu bringen die Einlagen in den Reservefond für Erneuerung des Oberbaues, des Betriebsmaterials und für außerordentliche Unfälle mit	Fr. 418,457. 80
---	-----------------

Hinsichtlich des letztern Postens ist Folgendes zu bemerken:

Nach Art. 19 der Statuten der Gotthardbahngesellschaft haben von dem Zeitpunkte an, mit welchem das ganze Gotthardbahnnetz dem Betriebe übergeben sein wird, jährliche Einlagen in einen Reservefond aus dem Reinertrage zu erfolgen. Die Statuten schreiben sodann weiter vor, daß für diese Einlagen ein Regulativ aufzustellen sei, in welchem auf der einen Seite dafür gesorgt werden soll, daß der Reservefond jeweilen zur Bestreitung der mit der Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials verbundenen Kosten ausreiche und überdieß noch einen geeigneten Betrag verfügbar habe, um bei außerordentlichen Unfällen, deren finanzielle Folgen auf den Betriebsergebnissen einzelner Jahre allzuschwer lasten würden, mit in Anspruch genommen werden zu können. Auf der andern Seite soll in dem Regulative darauf Bedacht genommen werden, daß die Einlagen in den Reservefond sich in einem angemessenen Verhältnisse zu dem jeweiligen Jahresertrage der Unternehmung befinden.

Mit der Eröffnung des Betriebes unserer Linie von Immensee bis an die italienische Grenze haben wir ein Regulativ für die Bildung eines Reservefondes nach Maßgabe der vorstehenden Vorschriften entworfen. Wir ließen uns dabei von dem Bestreben leiten, die Einlagen in den Reservefond so zu bemessen, daß derselbe auch bei den stärkern Abnutzungen, welche auf den Bergstrecken der Gotthardbahn eintreten werden, für die Erneuerung des Oberbaues und des Betriebsmaterials ausreichen wird. Der Vorschrift der Statuten, es sollen die Einlagen sich auch in einem angemessenen Verhältnisse zu dem Jahresertrage befinden, suchten wir dadurch thunlich Rechnung zu tragen, daß die Einlagen für Erneuerung des Rollmaterials jeweilen auf Grund der Leistungen desselben, welche der Größe des Verkehrs entsprechen, berechnet werden.

Der Schweiz. Bundesrath hat das Regulativ mit dem Vorbehalte, eventuell auf die Dauer des Regulativs und die Einlage für außerordentliche Unfälle zurückzukommen, genehmigt, in der Meinung, daß, einem bereits von der Direktion gefaßten Beschlusse entsprechend, der Reservefond getrennt von den übrigen Mitteln der Gesellschaft zu verwalten sei.

Nach den Bestimmungen dieses Regulativs berechnen sich die Einlagen in den Erneuerungsfond für die 6 Betriebsmonate des Jahres 1882 wie folgt:

Für Erneuerung des Oberbaues:

a. Schienen und Kleineisenzeug	Fr. 69,900. —	
b. Schwellen	„ 133,500. —	
c. Weichenhölzer	„ 6,800. —	
d. Weichen und Kreuzungen	„ 4,300. —	Fr. 214,500. —

Für Erneuerung des Rollmaterials:

a. Lokomotiven und Tender: 970,259 Lokomotivkilometer		
à 9,5 Cts. =	Fr. 92,174. 60	
b. Wagen:		
Personen- und Gepäckwagen:		
2,650,786 Wagenkilom. à 1,1 Cts. = Fr. 29,158. 65		
Lastwagen: 2,039,034 Wagenkilometer		
à 1,6 Cts. =	„ 32,624. 55	Fr. 153,957. 80

Für außerordentliche Unfälle $\frac{100,000}{2} =$ „ 50,000. —

Summa Fr. 418,457. 80

Von dem Saldo der Betriebseinnahmen kommen des Weitern noch verschiedene Abschreibungen in Abzug. Am 1. Januar 1883 ist ein schweizerisches Obligationenrecht in Kraft getreten, welches bezüglich der Aufstellung der Bilanzen von Aktiengesellschaften einige Grundsätze aufstellt, von denen wir hervorheben:

1. Gründungs-, Organisations- und Verwaltungskosten sind in der Jahresrechnung vollständig in Ausgabe zu bringen; für gewisse Organisationskosten ist indessen eine Vertheilung auf 5 Jahre gestattet.
2. Grundstücke, Gebäude, Maschinen sind höchstens nach den Anschaffungskosten, mit Abzug der erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen, anzusetzen.
3. Kurshabende Papiere dürfen höchstens zu dem Kurswerthe angesetzt werden, welchen dieselben durchschnittlich in dem letzten Monate vor dem Bilanztage gehabt haben.
4. Waarenvorräthe dürfen höchstens zum Kostenpreise und, falls dieser höher als der Marktpreis stehen sollte, höchstens zu diesem angesetzt werden.
5. Von der Gesellschaft ausgegebene Obligationen sind zu dem vollen Betrage, zu welchem sie zurückbezahlt werden müssen, anzusetzen. Dagegen kann die Differenz zwischen dem Emissionskurse und dem Rückzahlungsbetrage, welche durch jährliche Abschreibungen bis zum Verfalltage zu amortisiren ist, unter die Aktiven aufgenommen werden.

Obgleich die mit dem 31. Dezember 1882 abschließende Jahresrechnung nicht unter die Herrschaft dieser Gesetzesvorschriften fällt, glaubten wir doch bei Aufstellung der ersten Betriebsrechnung und Bilanz nach obigen Grundsätzen verfahren zu sollen. Wir bemerken dazu im Einzelnen Folgendes:

„Gründungs-“ und „Organisationskosten“ haben wir nicht abzuschreiben. Die Gotthardbahngesellschaft hatte allerdings s. Z. der „Vereinigung Schweizer. Kantone und Eisenbahngesellschaften zur Anstrengung der

Gotthardbahn“ die erlaufenen Baarauslagen, im Ganzen 504,343 Fr. 25 Cts. betragend, zurückzuerstatten. Wie indessen schon im ersten Jahresberichte hervorgehoben worden ist, betreffen die Ausgaben der „Gotthardvereinigung“, welche die Gotthardbahngesellschaft zu ersetzen hatte, in ihrem vollen Umfange technische Vorarbeiten, Gutachten technischer, kommerzieller und militärischer Natur, Kosten der Lithographie von Situationsplänen und Längensprofilen der verschiedenen zur Sprache gebrachten Bauprojekte, sowie von Atlanten zur Veranschaulichung der den konkurrierenden Alpenbahnen zufallenden Verkehrszonen, Druckkosten, Ersatz von Reisekosten, Befoldungen von Angestellten, Zinsen für Geldvorschüsse der Kantone und Bahngesellschaften und Ähnliches. Sie bilden mit einem Bestandtheil der Baukosten der Gotthardbahn.

Hinwieder glaubten wir die der Gesellschaft erwachsenen Kosten der Eröffnungsfeierlichkeiten von Fr. 58,345. 57 Cts. nicht auf dem Baukonto belassen, sondern von den Betriebseinnahmen in Abzug bringen zu sollen.

Auf den „Grundstücken und Gebäuden“ sind die nachstehend im Detail erwähnten Abschreibungen vorzunehmen:

1. Beim Baue der Tessin. Thalbahnen sind auf verschiedenen Stationen provisorische Bauten erstellt worden, welche später nach dem Baue der definitiven Stationsgebäude entweder beseitigt oder versetzt und für andere Zwecke eingerichtet wurden. Es ist selbstverständlich, daß die Kosten dieser Provisorien abgeschrieben, beziehungsweise auf den Werth herabgesetzt werden müssen, welchen sie heute für die Zwecke der Bahn noch haben.

Nach einer detaillirten Berechnung betragen die Erstellungskosten der gänzlich beseitigten provisorischen Gebäulichkeiten (Baraken, provisorische Remisen, Aborte etc.)	Fr. 45,266. 37
Beim Abbruch wurden erlöst	„ 13,693. 66
so daß abzuschreiben verbleiben.	Fr. 31,572. 71

Auf den umgebauten, respektive für andere Zwecke eingerichteten Provisorien der Tessinischen Thalbahnen (d. i. den provisorischen Aufnahmsgebäuden von Lugano, Bellinzona, Giubiasco und Cadenzano) sind zusammen abzuschreiben	„ 23,051. 33
---	--------------

2. Während des Baues der Zufahrtslinien fand sich die Gesellschaft genöthigt, in Wassen ein Baudienstgebäude zu errichten, da es dort an entsprechenden Bureau- und Wohnräumen für das Personal während der 8jährigen Bauzeit fehlte. Das Gebäude kostete

Fr. 112,217. 42

Da das Gebäude nach Vollendung des Baues verfügbar wurde und eine Ausschreibung zum Verkaufe kein befriedigendes Resultat hatte, wurde beschlossen, dasselbe für die Dienstwohnungen in Erstfeld zu verwenden. Die Versetzung nach Erstfeld erforderte einen Aufwand von

„ 46,412. 50
Gesamtausgabe Fr. 158,629. 92

Das Gebäude kann nicht zu diesem Betrage in der Inventur belassen werden, sondern erheischt bei einer Werthung von

„ 110,000. —
eine Abschreibung von „ 48,629. 92

3. Die Gesellschaft war in der Lage, im Laufe des Baues einige kleinere Gebäulichkeiten zu erwerben, die nicht in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Bahnkörper stehen, deren Erwerbung aber aus verschiedenen Rücksichten geboten war. Es sind dieß:

- a) ein Wohnhaus in Erstfeld, gekauft nebst zu Bahnzwecken verwendetem Land zu Fr. 26,000, versichert zu Fr. 12,000;

Uebertrag	Fr. 103,253. 96
-----------	-----------------

	Uebertrag	Fr. 103,253. 96
b) die Wirthschaft zum Kreuz in Erstfeld Klus nebst Land gekauft zu Fr. 21,000, versichert zu Fr. 15,000;		
c) einige Ställe in Silenen, Wassen und Airolo, gekauft zu Fr. 3700.		
Wir erachten auf diesen Objekten eine Abschreibung von	"	8000. —
als angemessen.		
4. Hierzu kommt endlich noch eine Abschreibung auf den Verwaltungsgebäuden der Centralverwaltung in Luzern und Zürich. Ersteres wurde im Jahre 1872 erworben und steht mit den baulichen Aenderungen mit Fr. 450,000 auf unseren Büchern.		
Wir erachten eine jährliche Abschreibung von 5% als angezeigt	"	22,500. —
Das frühere Verwaltungsgebäude in Zürich ist f. Zt. mit einem Verluste von Fr. 40,000 veräußert worden, welcher Betrag auf dem Baukonto abzuschreiben ist	"	40,000. —
	Total	<u>Fr. 173,753. 96</u>

Für die Ausstattung der Werkstätten (Maschinen, Werkzeuge etc.) sind bis zum 30. Juni 1882 Fr. 165,081. 77 Cts. verausgabt worden. Angesichts der erheblichen Abnutzung, welcher die Maschinen und Werkzeuge einer Werkstätte unterliegen, erachteten wir auf diesem Conto eine Abschreibung von 10% als angezeigt. Es macht dieß Fr. 16,508. 17 Cts.

Die „kurshabenden Papiere“ wurden bisher in den Bilanzen zum Ankaufspreise aufgenommen. Dieser Ankaufspreis der am 31. Dezember in unserm Besitze befindlich gewesenen Werthpapiere steht um 255,760 Fr. 15 Ct. unter dem Kurswerth des Monats Dezember. Wir haben nun die fraglichen Papiere um 2,7% unter dem Durchschnittskurse vom Dezember in die Bilanz aufgenommen, was annähernd dem Totalankaufspreise des Gesamtpostens entspricht.

„Waarenvorräthe“ haben wir bei der Materialverwaltung und in der Werkstätte. Sie sind zum Kostenpreise in die Bilanz gestellt, da derselbe nicht unter dem couranten Marktpreise steht.

Die von unserer Gesellschaft ausgegebenen „Obligationen“ sind zu dem vollen Betrage, zu welchem sie zurückbezahlt werden müssen, angesetzt. Was nun die Amortisation der Differenz zwischen dem Emissionskurse und dem Rückzahlungsbetrage anbetrifft, welche das Obligationenrecht vorschreibt, so haben wir — immerhin unpräjudizirlich der Frage, ob und inwieweit diese Differenzen, bzw. Geldbeschaffungskosten bei einem allfälligen Rückkaufe der Bahn mit als Baukosten in Berechnung zu fallen haben — beschlossen, Ihnen vorzuschlagen, die bei der Beschaffung des Obligationenkapitales entstandenen Kursabschläge und Provisionen durch jährliche Einlagen in einen Amortisationsfond zu tilgen.

Es betragen die Provisionen und Kursdifferenzen:

rückzahlbar bis spätestens 1889 beim Anleihen	I. Serie von 12 Mill. Fr. à 5%		Fr. 600,000. —
" " " 1890 " "	II. " von 18 " " " "		" 900,000. —
" " " 1892 " "	III. " von 18 " " " "		" 900,000. —
" " " 1897 " "	IV. " von 26 " " " "		" 2,318,535. —
" " " 1897 " "	II. Hypothek von 6 Mill. Fr. à 5%		" 1,601,500. —
" " " 1904 " Genere-Anleihen von 5,000,000 Fr. à 5%			" 600,000. —
		Summa	<u>Fr. 6,920,035. —</u>

Uebertrag Fr. 6,920,035. —

Hinwieder sind beim Wiederverkauf der Werthpapiere, in welche die Gesellschaft einen Theil der zu ihrer Verfügung gelangten Gelder angelegt hatte, außer den dem Baukonto gutgeschriebenen Zinsen für den Betrag von „ 1,004,846. 96 Kursgewinne erzielt worden, welche von den obigen Kursverlusten in Abzug gebracht werden können.

Es verbleiben demnach zu amortisiren Fr. 5,915,188. 04

Nach einer angestellten Berechnung kann dieß innert der für die Rückzahlung unserer sämtlichen Obligationenserien bestimmten Fristen geschehen, wenn für das Halbjahr 1882 Fr. 85,000 und für die folgenden Jahre je Fr. 170,000 in einen Amortisationsfond gelegt und demselben die Zinsen mit 4% gutgeschrieben werden. Sofern und so weit die bestehenden Anleihen in Anleihen mit Annuitäten zur Tilgung von Kapital und Zins umgewandelt würden, hätte an Stelle dieser Einlagen die Annuitätszahlung zu treten.

Endlich ist noch eines besonderen Verhältnisses zu erwähnen, das ebenfalls zu einer Abschreibung aus den Betriebs-einnahmen führt. Unter den mittelbaren Betriebs-einnahmen ist ein Posten von Fr. 352,570. 89 als „Ertrag der verfügbaren Kapitalien“ enthalten. Von diesem Ertrage fallen:

auf Zinserträge von Betriebsgeldern Fr. 24,090. 41
auf Zinserträge von noch nicht verwendeten Baukapitalien für die Zeit vom 1. Juli bis
31. Dezember 1882 „ 328,480. 48

Da das gesammte Baukapital der Gotthardbahn von Fr. 238,000,000 *) zur Hälfte durch Subventionen und zur Hälfte durch Emission von Aktien und Obligationen beschafft worden ist und von den Subventionen wieder annähernd die Hälfte oder zirka 60 Millionen Franken auf den Großen Tunnel, bei dessen Bau keine Ersparnisse erzielt wurden, verwendet worden sind, so wird nun supponirt, daß von den noch vorhandenen Kapitalien zwei Drittheile von Einzahlungen auf Aktien und Obligationen und ein Drittheil von Subventionsgeldern herrühren. Während die Zinsen von erstern von dem Zeitpunkte an, wo der Betrieb auch die Passivzinsen des ganzen verwendeten und unverwendeten Gesellschaftskapitales trägt, naturgemäß dem Betriebe zukommen, walten dagegen über die Verwendung der Zinsen von Kapitalien, von denen man annimmt, daß sie von Subventionen herrühren, verschiedene Ansichten. Um allen Bedenken zu begegnen, haben wir, dem Wunsche der Schweizerischen Bundesbehörde entsprechend, verfügt, von dem angegebenen Zinserträge von Fr. 328,480. 48 einen Drittheil, das ist Fr. 109,493. 50, von dem Jahresertrage abzuschreiben und diese Summe dem Bauфонде zuzufügen.

Von dem nach Verzinsung der Obligationen verbleibenden Saldo der Betriebsrechnung von Fr. 1,394,697. 74 sind demnach zu verwenden:

zur Einlage in den Reservefond für Erneuerung des Oberbaues, des Rollmaterials und außerordentliche Unfälle	Fr. 418,457. 80	
zur Abschreibung der Kosten der Eröffnungsfeier	„ 58,345. 57	
zu Abschreibungen auf Liegenschaften	„ 173,753. 96	
zu Abschreibungen auf Maschinen	„ 16,508. 17	
zur Einlage in den Amortisationsfond zur Tilgung der Kursverluste	„ 85,000. —	
zum Uebertrag von 1/3 der Kapitalzinsen auf den Bauфонд	„ 109,493. 50	„ 861,559. —
		Fr. 533,138. 74

*) Fr. 227,000,000 für das Stammnetz und Fr. 11,000,000 für die Generalinie.

Aus dem restirenden Betrage von Fr. 533,138. 74
 haben wir beschlossen eine Aktiendividende für das Halbjahr 1. Juli bis 31. Dezember
 1882 von 2¹/₂% = Fr. 6. 25 Cts. per Aktie oder „ 425,000. —
 auszubehalten und den verbleibenden Rest von Fr. 108,138. 74
 auf das Jahr 1883 überzutragen.

Nach bisheriger Uebung fügen wir hier noch bei, daß der Werthschriftenkonto auf Ende des Jahres, zum
 Durchschnittskurse vom Dezember minus 2,7%, einen Bestand aufweist von Fr. 9,243,100. 26

Von den Werthschriften sind

Schweiz. Staatspapiere und Obligationen	Fr. 4,496,086. 37
Deutsche „	„ 121,449. 90
Italienische „ und Obligationen	„ 3,869,220. 11
Amerikanische Eisenbahnbonds	„ 756,343. 88

Der Bestand der bei unserer Gesellschaft hinterlegten Kautionen gestaltet sich auf Ende des Berichtsjahres,
 verglichen mit dem Vorjahre, folgendermaßen:

	1881.	1882.
Kaution der Unternehmung		
Louis Favre	Fr. 6,488,536. —	Fr. 6,305,159. —
Kautionen v. Unternehmern und Lieferanten:		
Fr. 14,600. —	an Baar Fr. 292,790. 50	
„ 5,213,379. 98	„ Werthschriften „ 3,021,898. 46	
„ 193,100. —	„ Bürgscheinen „ 164,100. —	
„ 5,421,079. 98		„ 3,478,788. 96
Kautionen von Beamten und Angestellten:		
Fr. — —	an Baar Fr. 8,418. 60	
„ 370,500. —	„ Realkautionen „ 261,826. 94	
„ 452,100. —	„ Bürgscheinen „ 1,235,200. —	
„ 822,600. —		„ 1,505,445. 54
„ 400,000. —	Faustpfänder von Bankhäusern	„ 94,000. —
Fr. 13,132,215. 98		Fr. 11,383,393. 50

Die Baarkautionen von Angestellten sind bei der Kantonal-Spar- und Leihkasse in Luzern angelegt.

V. Bahnbau.

Im Berichtsjahre hatte sich die Bauleitung noch mit den Vollendungsarbeiten und der Ausrüstung der
 Bahn, sowie mit der Aufstellung, Prüfung und Vorlage der Abrechnungen zu befassen.

Sobald die bezüglichen Elaborate von den einzelnen Sektionen vollendet und vorgelegt waren, wurden die
 letztern aufgelöst und das bezügliche Personal entlassen, und zwar: