

Bericht und Antrag der Kontrollstelle an die Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahngesellschaft über die Rechnung und den Geschäftsbericht

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **26 (1897)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-622915>

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.

Bericht und Antrag

der

Kontrollstelle

an die

Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahngesellschaft

über die

Rechnung und den Geschäftsbericht

pro 1897.

Tit.!

Die von der Generalversammlung vom 26. Juni 1897 in die Kontrollstelle berufenen unterzeichneten Revisoren beehren sich hiermit, Bericht zu erstatten über ihre in den Tagen vom 8., 9. und 10. Juni vorgenommene Prüfung.

Wir verglichen die gedruckten und geschriebenen Rechnungen und Bilanzen, welche im Geschäftsbericht Seite 63 bis 91 verzeichnet sind mit den Einträgen des Hauptbuches und fanden dabei alle kontrollierten Buchungen in vollständiger Übereinstimmung.

Dann nahmen wir zahlreiche Stichproben vor zwischen Büchern, Hilfsbüchern und Belegen und zwar in besonders einlässlicher Weise zwischen der „Zusammenstellung der Belege“ und den Belegen selbst des Monats August, wobei wir überall die Richtigkeit der betreffenden Posten feststellen konnten.

Die überaus sorgfältige Buchführung läßt erkennen, daß die Kontrolle eine musterhafte ist.

Die Prüfung der eigenen Wertpapiere und derjenigen der verschiedenen Spezialfonds, Hilfs- und Krankenkassen ergab, daß die im Geschäftsberichte aufgeführten Titel, soweit es unsere zahlreichen Stichproben erkennen ließen, richtig vorhanden waren, und daß die Wertung derselben nicht nur auf Basis der gesetzlichen Vorschriften, sondern vielfach noch merklich unter den Mittelkursen des Monats Dezember vorgenommen wurde.

Diese Stichproben bezogen sich auf das Nachzählen von 18 Posten in folgenden Titelbeständen:

1. Im Bestande der am 31. Dezember 1897 mit Fr. 2,012,430. - gewerteten eigenen Wertpapiere.
2. Im Bestande der mit Fr. 3,765,050. — gewerteten Titel der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Gotthardbahn.

3. Im Bestande der mit Fr. 72,400. — gewerteten Titel der Krankenkasse für die beim Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter.

4. Im Bestande der mit Fr. 41,000. — gewerteten Titel der Krankenkasse für die beim Stations-, Magazins-, Depot- und Werkstätten dienst der Gotthardbahn beschäftigten Arbeiter.

Diese Stichproben dehnten wir auch aus auf die im Geschäftsbericht nicht besonders erwähnten Dienstkautionen, die Aktiendepots der Mitglieder des Verwaltungsrates und die freien Aktien- und Obligationendepots von Privaten, in welchen wir die kontrollierten Posten mit den betreffenden Bucheinträgen ebenfalls richtig vorfanden.

Ferner prüften wir am 8. Juni vormittags die Kassa mit einem auf den 7. Juni abends ausgewiesenen Bestande von Fr. 189,482. 20 in bar und Noten in- und ausländischer Währung und das Wechsel-Portefeuille mit einem solchen von Fr. 1,484,259. 65 in 58 Abschnitten auf schweizer. Bankplätze, welche durchgehends mit den reglementarisch vorgeschriebenen erstklassigen Bankunterschriften versehen waren.

Diese Bestände stimmten mit den betreffenden Buchsaldi überein.

Die am 31. Dezember 1897 in den Büchern ausgewiesenen Debitoren betrafen ausnahmslos solvabile Verwaltungen und eigene Verwaltungskonti in einem Gesamtbetrage von Fr. 654,057. 07, und die unter der Rubrik Bank-Conti-Correnti (Depositen- und Checkconti) mit einem Saldo von Fr. 1,374,028. 66 per 31. Dezember 1897 verzeichneten Guthaben der Gotthardbahn bezogen sich nur auf Banken und Firmen, deren Kreditwürdigkeit nicht zu bezweifeln ist.

Übungsgemäß durchgingen wir auch den uns zur Einsicht vorgelegten Bericht der Direktion und des Verwaltungsrates, welcher mit der gewohnten Klarheit über die 1897er Geschäftsführung Aufschluß gibt.

Als den wichtigsten Moment heben wir daraus hervor, daß durch die Fertigstellung und den Übergang in den regelmäßigen Betrieb der nördlichen Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Goldau, für welche bis jetzt inklusive Bahnhof Arth-Goldau rund Fr. 17,231,445. 79 verausgabt wurden, die Gesellschaft der nunmehr eine Betriebslänge von 276 Kilometer umfassenden Gotthardbahn sämtliche aus den Jahren 1869—1879 stammenden Bauverpflichtungen erfüllt hat.

Eine weitere nicht unerhebliche Vollendungsbaute betrifft die Fertigstellung des II. Geleises auf der Strecke Flüelen-Erstfeld, welche inklusive Erweiterung der Station Altdorf und der Getreideschuppen einen Kostenaufwand von Fr. 1,008,023. 46 erforderte.

Auch kann hier unser Kostenanteil an dem letztes Jahr bezogenen neuen Bahnhof Luzern erwähnt werden, der sich bis zum 31. Dezember 1897 auf Fr. 2,708,100. — bezifferte.

Ganz besonderes Interesse erweckten in uns die Rekurse an den h. Bundesrat und das h. Bundesgericht, mit welchen Ihre leitenden Behörden verschiedenen provisorischen und definitiven Verfügungen und Beschlüssen des Eisenbahndepartementes und des h. Bundesrates wegen der jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds, namentlich auch wegen des Bundesbeschlusses über die Festsetzung der Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemäßen Reinertrages und des Anlagekapitals der Gotthardbahn im Laufe des Berichtsjahres und seither begegnen mußten.

Dabei nahmen wir mit Genugtuung wahr, daß die Gotthardbahn in Bezug auf die streitigen Punkte keineswegs eine Sonderstellung einnimmt, sondern daß sämtliche Hauptbahnen in ähnlicher Weise die Entscheidung des Richters angerufen haben.

Mögen die Entscheide des hohen Bundesgerichtes aber ausfallen wie sie wollen, so ist nicht zu vergessen, daß der sich daraus ergebende endgültige Rechnungsmodus der Rückkaufssumme, sofern nicht eine frühere freie Verständigung eintritt, immerhin erst nach Ablauf vieler Jahre für den Aktionär in praktische Anwendung kommen wird, da das am 20. Februar 1898 vom Volke mit einem so großen Mehr angenommene Rückkaufsgesetz an die Konzessionsfristen gebunden ist und die Verstaatlichung der Gotthardbahn demnach nicht vor dem 1. Mai 1909 stattfinden kann.

Die Gotthardbahn wird sich unter allen Umständen ihren Platz an der Spitze der ersten schweizerischen und europäischen Eisenbahnunternehmungen zu erhalten wissen, sofern sie darin nicht durch allzugroße Begehrlichkeiten des Bundes gehindert wird, und dafür sorgen, daß sie sich bei der Übergabe an den Staat nicht nur in einem vollkommen befriedigendem, sondern sogar in einem vorzüglichen Zustande befinde.

Die so erfreulichen Neuerungen im Tarifwesen „billigere Taxen und verlängerte Dauer der Retourbillette, die Verdoppelung und fortschreitende Verstärkung der Geleise, die Anschaffung der leistungsfähigsten Lokomotiven und bequemsten Personenwagen und die Einrichtung neuer Expresszüge mit zusammenhängenden Luxus- und Speisewagen, die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, die bequemere Zollabfertigung der Reiseeffekten, die abgekürzten Halte der Blitzzüge mit einer Abkürzung der Reisezeit Basel-Mailand von 2, Basel-Genua von 6, Zürich-Mailand von 1 und Zürich-Genua von 4 Stunden, die großen Erleichterungen im Transit- und Lokalverkehr, sowie die vielfachen Ausgaben für Wohlfahrts-einrichtungen, als da sind: Lebensmittelmagazin, Wasch- und Badeanstalten, Extra-Gratifikationen an Angestellte u., die Hülfss- und Krankenkassen, Bau und Unterhalt von Schulhäusern,“ legen gewiß ein beredtes Zeugnis dafür ab, daß Ihre Verwaltung es trefflich versteht, das Interesse der Aktionäre in Einklang zu bringen mit der fortschreitenden Konsolidierung des Unternehmens, der guten Beschaffenheit der Bahn und des Betriebsmaterials, der Fürsorge für das Wohl ihres Personals und einer möglichst koulanten Bedienung des Publikums.

Die nun folgenden Ziffern der Einnahmen, Ausgaben und der Verkehrsstatistik, die wir dem Geschäftsberichte entnehmen, veranschaulichen aufs Deutlichste die Entwicklung und den dermaligen Umfang der Gotthardbahn.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich im Jahre 1897 auf Fr. 17,823,215. 32 mit einem Mehrbetrag von Fr. 827,646. 80 gegenüber 1896, welcher in der Hauptsache, nämlich mit Fr. 638,998. 50 auf den Fr. 6,444,011. 65 eintragenden Personenverkehr entfällt. Die Tarifermäßigungen haben also den für die erste Zeit befürchteten Einnahmehausfall nicht herbeigeführt.

Es wurden 2,043,516 Personen befördert, welche Zahl einer Vermehrung von 334,762 gegenüber 1896 entspricht. Im Jahre 1883 wurden 1,056,043 Personen befördert und hat sich der Personenverkehr der Bahn also seither nahezu verdoppelt.

Auf die verschiedenen Klassen verteilt sich dieser Personenverkehr mit:

4,57 %	auf die	I. Klasse	(gegenüber	8,09 %	im Jahre	1883)
20,68 %	„	II. Klasse	(29,85 %	„	„
74,75 %	„	III. Klasse	(62,06 %	„	„

Der Güterverkehr mit einer Einnahme von Fr. 9,526,255. 11 ergibt gegenüber 1896 einen Minderbetrag von Fr. 6,414. 20, namentlich wegen eines großen Ausfalles im Getreideverkehr, während die andern Hauptartikel in der Mehrzahl Verkehrszuwachs aufweisen.

Es wurden befördert 906,809 Tonnen, d. h. 33,709 Tonnen mehr als 1896. Im Jahre 1883 betrug dieser Verkehr ungefähr die Hälfte, d. h. 454,621 Tonnen.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf Fr. 10,530,006. 83 mit einem Mehr von Fr. 552,303. 37 gegenüber 1896, welches in der Hauptsache auf den Stations-, Expeditions-, Zugs- und Fahrdienst entfällt und durch den Verkehrszuwachs und die Eröffnung der neuen Linien seine gute Erklärung finden.

Für Unterhalt und Erneuerung der Bahn wurden verausgabt Fr. 1,395,094. 32.

Der Geleiseumbau erstreckte sich pro 1897 auf 75,137 Kilometer = 19 % der einfachen Länge des Hauptgeleises von 394,759 Kilometer.

Bei der Vermehrung und Verbesserung des Betriebsmaterials verdient besondere Erwähnung die Anschaffung von

- 8 Lokomotiven (bezogen von der schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur),
- 20 Personenwagen I. und II. Klasse,
- 3 Gepäckwagen und
- 50 Güterwagen für Steintransporte

um die Kostensumme von zusammen Fr. 2,168,506. 60.

Am 31. Dezember 1897 betrug der Bestand an

Lokomotiven	126 Stück	(1883 = 81)
Personenwagen	239	" (1883 = 195)
Gepäck- und Güterwagen	1482	" (1883 = 714)

Der Überschuf der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben des Jahres 1897 beträgt: Fr. 7,293,208. 49, was einem Mehrbetrag von Fr. 275,343. 43 gegenüber 1896 entspricht.

Die 1897^{er} Einnahme der Hilfskasse betrug:

Fr. 226,114. 58	Einlagen von Seite der Gotthardbahn
" 106,954. 54	" " " " Mitglieder
" 152,671. 61	Anlagezinsen und Verschiedenes

Fr. 485,740. 73, während die bezahlten Unterstützungen, Abgangsentjädigungen u., den Betrag von " 96,626. 12 erreichten; dieser Fonds erfuhr somit im Jahre 1897 eine Vermehrung von Fr. 389,114. 61 und hat nunmehr per 31. Dezember 1897 einen Bestand von Fr. 3,833,065. 13.

Der Krankenkasse für die beim Stations-, Depot- und Werkstätten dienst beschäftigten Arbeiter hat Ihre Verwaltung, in Ersatz der aufgezehrten Reserven, aus dem Rest des Agiogewinnes der III. Aktienemission einen außerordentlichen Beitrag von Fr. 25,000. — geleistet.

Es kann hier überhaupt konstatiert werden, daß die Verhältnisse der Betriebskrankenkassen nunmehr geordnete sind und daß sowohl Beträge als Leistungen derselben im Großen und Ganzen den Grundfäden entsprechen, welche für das projektierte Allgemeine Schweiz. Kranken- und Unfallversicherungsgesetz in Aussicht genommen sind.

In Bezug auf das Finanzielle im allgemeinen ist hervorzuheben, daß von der bewilligten Ausgabe der 24. und 25. Serie der Obligationenanleihe von Fr. 125,000,000 im Berichtsjahre noch kein Gebrauch gemacht worden ist und lediglich Fr. 8,500,000. — 3 1/2 % Obligationen als Rest des noch disponiblen Teiles der früher bewilligten Serienausgabe, mit einem Agiogewinn von Fr. 88,500. 50 realisiert worden sind, sodaf sich, unter Berücksichtigung der bereits amortisierten Obligationen von Fr. 960,000. —, am 31. Dezember 1897 Fr. 114,040,000. — 3 1/2 % Gotthardobligationen im Umlauf befanden.

Der Liegenschaftskonto im Betrage von Fr. 616,906. 12 weist gegenüber 1896 einen Zuwachs auf von Fr. 175,920. 66 infolge Einrichtung und Neubaute von 6 Wohnhäusern in Goldau und eines Schulhauses in Erstfeld.

Die Material- und Reservestückvorräte betragen Fr. 3,595,419. 93 mit einem Mehr von Fr. 240,744. 53 gegenüber 1896.

Darin sind inbegriffen eine Reserve von Kohlen und Briquettes von 24,640,805 kg. im Werte von zirka Fr. 600,000. —, welche ungefähr einem fünfmonatlichen Bedarf entspricht.

Der Erneuerungsfonds wies am 31. Dezember 1896 einen Bestand aus von Fr. 5,000,000. — und wurde im Berichtsjahre mit
„ 656,392. 79 in Anspruch genommen, sodaß verbleiben
Fr. 4,343,607. 21, welche durch eine Einlage von
„ 656,392. 79 wiederum auf den statutarischen Maximalbetrag von
Fr. 5,000,000. — ergänzt wurden.

Über diese Einlage besteht aber heute nicht nur die im Geschäftsbericht näher besprochene Differenz, sondern sogar auf Grund eines erst nach Abfassung des Geschäftsberichtes am 4. Juni erschienenen neuen Eisenbahndepartements- bzw. Bundesratsbeschusses eine nicht unbedeutend größere, abgesehen von noch außerdem verlangten rückwirkenden Mehreinlagen pro 1896 und 1897.

Dieser Beschluß dürfte unserer Ansicht nach der Aktionärversammlung nahe legen, zu prüfen, ob sich nicht eine etwas verminderte Dividende mit entsprechender größerer Reserverstellung empfehlen würde.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt ab mit einem Saldo zur Verfügung der Aktionäre von Fr. 3,921,248. 56, welchen Ihre Verwaltung laut Geschäftsbericht zur Ausrichtung einer Dividende

von 5,80 % = Fr. 29. — per Aktie =
„ 2,900,000. — zu verwenden beantragt, unter Vortrag eines Saldo's auf neue Rechnung von
Fr. 1,021,248. 56, mit dem Vorbehalt jedoch, daß die darin enthaltenen, gegenüber dem h. Bundesrate wegen der Einlagen in den Erneuerungsfonds bestehenden Differenzen von Fr. 475,811. 42 pro 1896 und Fr. 493,607. 21 pro 1897, zusammen Fr. 969,418. 63 in der Hauptsache zu Amortisationen verwendet werden können, falls das Urteil d. h. Bundesgerichtes zu Gunsten der Gotthardbahn ausfallen sollte. Der dann noch verbleibende Rest von rund Fr. 51,000 würde den effektiven neuen Saldo-vortrag bilden.

Bei der Erfüllung unserer Aufgabe wurden wir durch bereitwilligst erteilte Auskünfte allseitig freundlichst unterstützt. Wir sprechen der Lit. Direktion und Verwaltung den verbindlichsten Dank aus für ihre ausgezeichnete Geschäftsführung, die infolge der mit der Verstaatlichungscampagne verbundenen Spezialarbeiten eine besonders angestrengte war. Schließlich empfehlen wir die uns vorgelegten Rechnungen zur Genehmigung.

am 25. Juni 1898

Mit vollkommener Hochachtung!

Luzern, den 10. Juni 1898.

J. Bahn-Geigy.
E. Sidler.
Grob.

Generalversammlung der Aktionäre

