

Grundlagen und Umfang der Unternehmung

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **35 (1906)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

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.

An die
Generalversammlung der Aktionäre der Gotthardbahn.

Tit.!

Wir beehren uns, der Generalversammlung der Gotthardbahngesellschaft unsern fünfunddreißigsten, das Jahr 1906 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

A. Allgemeiner Teil.

I. Grundlagen und Umfang der Unternehmung.

Bestand des Gotthardbahnnetzes im Jahre 1906.

1. Baulängen.

Abzweigung in der Sentimatt bei Luzern-Chiasso (Landesgrenze)	223 111 m
Zug (Eigentumsgränze S. B. B./G. B.) bis Einfahrtsweiche Arth/Goldau	15 496 "
Ausfahrtsweiche Giubiasco bis Landesgränze bei Pino	21 618 "
Ausfahrtsweiche Cadenazzo bis Bahnhofende Locarno	12 308 "
	<hr/>
	zusammen 272 533 m

Die Strecke Bahnhof Luzern-Sentimatt (Abzweigung G. B.) — 2225 m — steht im Miteigentum der Schweiz. Bundesbahnen und der Gotthardbahn.

2. Betriebslängen.

Luzern-Chiasso	225 100 m
Zug-Arth/Goldau	15 765 "
Giubiasco-Gränze bei Pino	21 825 "
Cadenazzo-Locarno	12 457 "

zusammen 275 147 m, rund 276 km

3. Fahrplängen.

Luzern-Chiasso	225 100 m
Zug-Arth/Goldau	15 765 „
Bellinzona-Luino	39 618 „
Bellinzona-Locarno	21 047 „
	zusammen 301 530 m

Die Strecke Pino Grenze-Luino (14 642 m) wird von der Gotthardbahn auf Rechnung der italienischen Staatsbahnen betrieben.

4. Zweigeleisige Bahnstrecken.

	Baulängen:	Betriebslängen:
Zmmensee-Brunnen	20 650 m	20 268 m
Flüelen-Giubiasco	122 236 „	121 743 „
	zusammen 142 886 m	142 011 m
in Prozenten der ganzen Länge	52,4	51,6

Am 31. Dezember 1906 waren im Aktienbuche 314 Aktionäre mit 66 140 Aktien eingetragen; es ergibt sich gegenüber der letzten Mitteilung ein Zuwachs von 1589 Aktien.

II. Verschiedene Angelegenheiten allgemeiner Natur.

1. Unser letztjähriger Geschäftsbericht enthält in den Schlussbemerkungen über die Gewinn- und Verlustrechnung (Seite 44/45) die Ansicht, der im Jahre 1905 erzielte Einnahmenüberschuß — der höchste seit dem Bestande der Gesellschaft, der durch ganz außerordentliche Verhältnisse herbeigeführt worden war — werde nicht mehr wiederkehren. Wir müssen nun gleich am Anfang unserer Berichterstattung über das Jahr 1906 erklären, daß wir uns in dieser Annahme getäuscht haben, indem durch nicht vorauszusehende Verhältnisse neuerdings eine Steigerung der Einnahmen eingetreten ist, wie wir sie für unser Unternehmen noch nie gesehen haben.

Wir lassen hier eine Tabelle folgen, die an Hand unserer früheren Geschäftsberichte die Angaben über unsere Transporteinnahmen von 1891 bis Ende 1906 enthält. Von rund 13 Millionen Franken sind wir auf 27 Millionen, mehr als das Doppelte, gestiegen, und von dieser Steigerung fallen auf die Jahre 1905 und 1906 zusammen Fr. 4 790 167. 29. Freilich ist ihr auch die Steigerung der Ausgaben gefolgt, und zwar ebenfalls in einem ungewöhnlichen Maße, weil selbstverständlich die ganz besondern Ursachen der Einnahmensteigerung auch viel höhere Ausgaben in ihrem Gefolge hatten. Wir führen später an geeigneter Stelle Einzelheiten an, hier genügt es, neben der ungewöhnlich starken Entwicklung des Verkehrs im allgemeinen als besondere Ursachen der Einnahmenerhöhung zu nennen: die Simplonausstellung in der nahe gelegenen Stadt Mailand und namentlich auch — merkwürdig genug — die gestörten Betriebsverhältnisse der italienischen Staatsbahnen.