Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 9 (1880)

Rubrik: Umfang der Unternehmung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

und Erneuerung des Betriebsmateriales in Berechnung gezogen. Würde der Betrieb der Linie Immensee-Küßnacht-Luzern in den ersten Jahren einen Ausfall, später aber einen Reinertrag herausstellen, so sind aus letzterem vorab die von den Garanten geleisteten Beiträge zurückzuvergüten. Die gesonderte Betriebsrechnung ist fortzuführen, bis die allfälligen Beiträge der Garanten zurückerstattet sein werden.

Die Direktion hat von dieser Schlußnahme des Verwaltungsrathes dem Schweizerischen Bundesrathe Kenntniß gegeben und damit die Erklärung verbunden, daß sie bereit sei, wenn es gewünscht werde, unter seiner Leitung auf dieser Grundlage mit den Regierungen in Verhandlungen einzutreten, und den letztern hievon Mittheilung gemacht.

Bis zur Stunde haben derartige Verhandlungen nicht stattgefunden.

Unmittelbar nach Eingang der oben erwähnten Begehren der Regierungen von Luzern und Bern haben wir auch die Baukosten der Linie Zug-Goldau in gleicher Weise, wie es für die Linie Luzern-Immensee geschah, berechnen lassen und diese Kostenrechnung sodann nebst allen auf die Linie Zug-Arth, respektive Zug-Goldau bezüglichen Projektplänen dem Initiativ-Komite für die Linie Thalweil-Zug-Goldau auf dessen Ansuchen hin zugestellt. Weiter waren wir nicht im Falle uns mit dieser Linie zu beschäftigen, weil uns weder ein Ansinnen für sofortige Ausführung, noch irgend welche Offerten für Uebernahme des Baues oder für die Financirung derselben zugekommen sind. Im Uebrigen sind wir der Ansicht, daß die Linie Zug-Goldau nach den gleichen Grundsätzen zu behandeln sei wie die Linie Luzern-Immensee, und haben nicht unterlassen, uns dem Schweizerischen Bundesrathe gegenüber in diesem Sinne auszusprechen.

II. Umfang der Unternehmung.

Die Verhandlungen für vertragliche Festsetzung der nähern Bestimmungen der im Berner-Konferenz-Protokolle vom 6. Oktober 1877 grundsätzlich vereinbarten Verkommnisse betreffend die ausschließliche Benutzung der Strecke Immensee-Rothkreuz und die Mitbenutzung der Strecke Rothkreuz-Luzern, sowie des Bahnhofes Luzern durch die Gotthardbahn wurden zum Abschlusse gebracht. Die zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen vereinbarten Verträge enthalten im Wesentlichen folgende Bestimmungen:

1) Vertrag betreffend Verpachtung der Bahnstrecke Immensee-Rothkreuz an die Gotthardbahngesellschaft.

Die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn als Eigenthümerinnen der aarg. Südbahn übertragen auf Grundlage der bezüglichen Konzessionen und der Bestimmungen des Berner-Protokolles vom 6. Oktober 1877 den Betrieb und die Verwaltung der Bahnstrecke Immensee-Rothkreuz an die Gotthardbahn und die letztere übernimmt diesen Betrieb im Zusammenhange mit ihrer Linie Immensee-Pino, beziehungsweise Immensee-Chiasso. Durch diese Betriebsübernahme erwirbt die Gotthardbahn folgende Rechte:

1) Die ausschließliche Befahrung der Strecke mittelst ihrer Züge und ihres Fahrpersonales nach den von ihr selbst aufgestellten Fahrtenplänen; 2) das Recht des Bezuges aller direkten und indirekten Transporteinnahmen unter Anwendung ihrer eigenen Tarife und Transportreglemente, jedoch innerhalb der Schranken der Konzessionsbestimmungen für die aarg. Südbahn und in der Meinung, daß diese Strecke bei Bildung, beziehungsweise Repartition der Taxen, soweit nicht die Vorschriften des Bernerprotokolles vom 6. Oktober 1877 eine Modifikation erheischen, in gleicher Weise behandelt werde, wie wenn sie als Bestandtheil der aarg. Südbahn betrieben würde; 3) das Recht des Bezuges aller sonstigen Nutzungen, welche sich aus der Verwaltung der Strecke ergeben.

Dagegen übernimmt sie folgende Verpflichtungen: 1) Sie bezahlt den Eigenthümerinnen in halbjährlichen Raten den zu 6 % berechneten Zins von dem Gesammtbetrage der für die Strecke sich ergebenden Baukosten, bei deren

Berechnung jedoch ein Zuschlag für Geldbeschaffungskosten grundsätzlich ausgeschlossen ist. 2) Sie bezahlt denselben ferner von den sich auf der Strecke ergebenden Transporteinnahmen einen Drittheil des Bruttoertrages, sofern und insoweit dieser letztere die Summe von 35,000 Fr. per Betriebskilometer übersteigt. 3) Sie übernimmt den Unterhalt und die Verwaltung der Strecke mit allen dazu gehörenden Anlagen, Einrichtungen und Ausrüstungen, mit Ausnahme des erforderlichen Oberbaumateriales, welches von den Eigenthümerinnen angeschafft und der Pächterin auf der Station Rothkreuz unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird, wogegen das aus der Bahn gewonnene alte Oberbaumaterial den Eigenthümerinnen gehört und ebendaselbst übergeben wird. Dabei ist jedoch verstanden, daß während der ersten 12 Betriebsmonate die Konsolidirung und der Unterhalt der Bahndämme mit Ausschluß aller übrigen Unterhaltungs- und Regulirungsarbeiten, sowie die Nachschotterung durch die Pächterin auf Kosten der Eigenthümerinnen zu besorgen sind und daß die letzteren der erstern auf der Pachtstrecke einen Vorrath von 2000 m³ Beschotterungsmaterial auf Kosten der Baurechnung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen haben. Ebenso sollen die allfällig während der Pachtzeit nothwendig werdenden neuen Anlagen und Einrichtungen, welche ihrer Natur nach auf den Baukonto gehören, wie Bau eines zweiten Geleises, Anlage und Erweiterung von Stationen und Wärterhäusern und Erstellung von Wegübergängen von der Gotthardbahngesellschaft auf Kosten der Eigenthümerinnen ausgeführt und diese Kosten von der Pächterin zu 6 % verzinset werden. Die Eigenthümerinnen haben der Pächterin die Bahnstrecke auf den Zeitpunkt der Eröffnung der durchgehenden Gotthardbahn, spätestens auf 1. Juli 1882, in gutem betriebsfähigen Zustand zu übergeben. Hinwieder hat die Pächterin die Bahnstrecke mit allen Zubehörden bei Auflösung des Pachtvertrages in gutem betriebsfähigen Zustande abzugeben und allfällige Mängel oder Schäden, soweit sie nicht das Oberbaumaterial betreffen, zu ersetzen. Für die Abnutzung des Oberbaues entrichtet sie den Eigenthümerinnen pro Betriebsjahr und Bahnkilometer einen Betrag von 1000 Fr.

Der Vertrag wird auf Konzessionsdauer abgeschlossen; er fällt jedoch ipso jure mit dem Zeitpunkte dahin, in welchem eine direkte Linie Immensee-Luzern dem Betriebe übergeben wird. Von der Dauer auf Konzessionszeit sind indessen die der Gotthardbahn überbundenen pekuniären Verpflichtungen 1 und 2 ausgenommen, bezüglich welcher nach Ablauf von 5 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, jeder der kontrahirenden Theile eine Revision verlangen kann.

2) Vertrag betreffend die Mitbenutzung der Bahnstrecke Rothkreuz-Luzern bis zum Anschlusse an die Geleise der Centralbahn im Untergrunde bei Luzern, sowie der Stationen Rothkreuz, Gisikon und Ebikon.

Die Schweizerische Nordostbahn räumt der Gotthardbahn das Recht der Mitbenutzung der genannten Bahnstrecke und Stationen ein. Die Station Rothkreuz wird für die Mitbenutzung durch die Gotthardbahn und die aarg. Südbahn von der Nordostbahn gemäß der von den betheiligten Bahnen getroffenen Verständigung angemessen erweitert. Dagegen hat jeder Theil für die Bedürfnisse seines Fahr- und Maschinendienstes selbst zu sorgen. — Die Gotthardbahn ist berechtigt, für ihre über diese Strecke gehenden Züge einen beliebigen Fahrplan aufzustellen, wobei sie sich jedoch zur Vermeidung von Kollisionen bezüglich der Fahrzeiten der Züge mit der Nordostbahn zu verständigen hat. Für die durch allfällige Nachtzüge veranlaßten Unkosten hat die betreffende Verwaltung allein aufzukommen. Der gesammte Lokalverkehr zwischen den Stationen Luzern, Ebikon, Gisikon und Rothkreuz unter sich bleibt der Nordostbahn allein und wird von ihr besorgt. Hinwieder gehört der Verkehr dieser Stationen über Rothkreuz in der Richtung des Gotthard und umgekehrt, sowie der Transitverkehr von und nach dem Gotthard in der Richtung über Luzern der Gotthardbahn, während der Verkehr über Rothkreuz hinaus in der Richtung nach Zürich oder Wohlen und umgekehrt durch die Nordostbahn vermittelt wird. Ausnahmsweise bleibt aber den Reisenden vorbehalten, zwischen Luzern und Rothkreuz die Züge der Gotthardbahn zu benutzen, wofür derselben eine Quote von 40 % des Lokalpersonenverkehrs der genannten Stationen unter sich zufällt. Diese Bestimmung kann schon nach Ablauf des ersten Betriebsjahres revidirt werden.

Die Gotthardbahngesellschaft hat der Nordostbahn für die ihr eingeräumten Rechte folgende Vergütungen zu leisten: a) einen Drittheil des zu 5 % zu berechnenden Zinses von dem auf die gemeinschaftlich benutzten Theile

des Bahnhofes Rothkreuz verwendeten Anlagekapitale; b) einen Drittheil der für die Besorgung des Stationsdienstes und für den Unterhalt dieses Bahnhofes erlaufenden Auslagen; c) die Hälfte des zu 5% zu berechnenden Zinses von den jeweiligen Anlagekosten der Bahnstrecke Rothkreuz-Untergrund bei Luzern, welche auf Ende 1879 Fr. 2,540,996. 73 betrugen; d) die Hälfte der für die Besorgung des Stationsdienstes in Gisikon und Ebikon, sowie für den Unterhalt und die Bewachung der Bahnstrecke Rothkreuz-Untergrund nebst Hochbauten ꝛc. erlaufenden Kosten. Dabei ist jedoch verstanden, daß die Nordostbahn für die Kosten der Erneuerung von Schienen, Schienenbefestigungsmitteln, Weichen, Kreuzungen und Schwellen, abzüglich des Werthes des Altmateriales, der Gemeinschaft 1000 Fr. pro Jahr und Bahnkilometer in Rechnung bringen darf, woran ihr die Gotthardbahn die Hälfte zu vergüten hat. Der Vertrag erlischt mit Inbetriebsetzung einer direkten Linie Luzern-Küßnacht-Immensee. Soweit auf dem Bahnhofe Rothkreuz Anlagen ausgeführt worden, welche beim Aufhören des Betriebes der Strecke Immensee-Rothkreuz durch die Gotthardbahn für die Bahneigenthümerinnen entbehrlich sind, hat die Gotthardbahn die letztern hiefür in billiger Weise zu entschädigen. Diese Entschädigung darf indessen den Beitrag der Gotthardbahn an die Verzinsung des gemeinschaftlichen Baukapitales der Station Rothkreuz für 5 Jahre mit Einrechnung der schon bezahlten Zinsbeträge nicht übersteigen. Nach Ablauf von 5 Jahren kann jederzeit mit Frist von einem Jahre die Revision des Vertrages verlangt werden.

Die Schweizerische Centralbahn hat in Vertretung der Aarg. Südbahn ihre Zustimmung zu diesem Vertrage erklärt.

3) Vertrag betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern und der Zufahrtslinie zu demselben vom Untergrunde bis zu diesem Bahnhofe.

Die Schweizerische Centralbahn räumt der Schweizerischen Nordostbahn, dem Kanton Bern als Eigenthümer der Bern-Luzernbahn und der Gotthardbahn die genannte Zufahrtsstrecke und den Bahnhof Luzern, soweit dessen Anlagen nicht der ausschließlichen Benutzung einzelner der genannten Bahnen dienen, zu gemeinschaftlicher Benutzung ein. Zu diesem Zwecke ist der Bahnhof Luzern entsprechend zu erweitern und es wird hiefür unter Vorbehalt definitiver Rechnungsstellung laut Voranschlag ein Betrag von Fr. 604,000 in Aussicht genommen. Von der Kapitalbeschaffung für diese Bahnhoferweiterung übernimmt die Gotthardbahn die Hälfte, die Schweizerische Centralbahn zwei Sechstheile und die Bern-Luzernbahn einen Sechstheil und es sind die Einzahlungen successive nach dem Fortschritte der Bauarbeiten auf Rechnungsstellung der Centralbahn hin an dieselbe zu leisten. — Der Gotthardbahn und der Bern-Luzern-Bahn wird von der Centralbahn auf die Dauer des Vertrages ein dingliches Recht der Mitbenutzung des der Gemeinschaft dienenden Bahnhofes nebst Zufahrtsstrecke eingeräumt und es wird denselben zur Sicherung der von ihnen zu leistenden Zahlungen an das gemeinschaftliche Baukapital für den Fall der Verpfändung des Centralbahnnetzes für ihre Kapitaleinschüsse ein Pfandrecht gleichen Ranges auf dieses Bahnnetz eingeräumt, wie den Inhabern der Anleihensobligationen der Centralbahn. Sollten nach Vollendung der Bahnhoferweiterung auf dem gemeinschaftlich benutzten Bahnhoftheile fernere Erweiterungen oder Veränderungen, welche ihrer Natur nach auf die Baurechnung zu tragen sind, nothwendig werden, so gelten folgende Vorschriften: Sind diese Bauten eine Vervollständigung der Bahnhoferweiterung und wesentlich durch den Verkehr der Gotthardbahn veranlaßt, so ist, falls dieselben innerhalb der ersten 5 Jahre nach Einführung der Gotthardbahn in den Bahnhof Luzern begonnen werden und im Ganzen einen Kostenbetrag von Fr. 150,000 nicht übersteigen, die Centralbahn berechtigt, die den Bahnhof mitbenutzenden Verwaltungen für Beschaffung des erforderlichen Baukapitales in dem für die dermalen vorzunehmenden Neubauten festgesetzten Verhältnisse in Anspruch zu nehmen, sofern nicht besondere Verhältnisse eine solche Repartition im einzelnen Falle als unbillig erscheinen lassen. Andernfalls hat über das Repartitionsverhältniß eine besondere Verständigung stattzufinden. — Wenn der Vertrag aufgelöst werden sollte, so findet gegenüber den aus der Mitbenutzung austretenden Verwaltungen, die sich bei der Kapitalbeschaffung betheiligt haben, eine Auslösung durch die Centralbahn in der Weise statt, daß denselben der ihnen pro rata ihres für den Bahnhof verwendeten Baukapitales zukommende Prozentsatz desjenigen Werthes des der gemeinschaftlichen Benutzung dienenden Bahnhofes auszubezahlen ist, welchen der Bahnhof für die Central-

bahn und die in der Mitbenutzung verbleibenden Bahnen beim Austritte der übrigen noch hat, wogegen sich die Betheiligung der Centralbahn am gemeinschaftlichen Baukapital gegenüber den in der Mitbenutzung verbleibenden Bahnen um den Betrag der von ihr entrichteten Auslösungssumme erhöht. — Die Züge der mitbenutzenden Bahnen fahren in den Bahnhof Luzern unter Vorbehalt der Verständigung mit der Centralbahn selbständig ein und aus. Für die Mitbenutzung der Zufahrtsstrecke und des der Gemeinschaft dienenden Bahnhoftheiles wird das gesammte Anlagekapital dieser Objekte, z. Z. ca. Fr. 3,500,000, in seinem jeweiligen Bestande von den kontrahirenden Bahnen im Verhältnisse der im Bahnhof Luzern ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenaxen zu 5 % verzinset und es kommt der Zinsgenuß den an der Beschaffung des Anlagekapitales betheiligten Verwaltungen im Verhältnisse ihrer dießfälligen Betheiligung zu. An die Kosten der Bewachung und Unterhaltung der Zufahrtsstrecke sowie der Bewachung, des Unterhaltes und des Betriebes der gemeinschaftlich benutzten Bahnhoftheile mit Inbegriff der Gehalte und Löhne der gemeinsamen Angestellten und Arbeiter, jedoch zuzüglich eines Zuschlages von 5 % für allgemeine Verwaltung, betheiligen sich die 4 kontrahirenden Verwaltungen ebenfalls im Verhältnisse der von ihnen im Bahnhofe ein- und ausgeführten Lokomotiv- und Wagenaxen.

Der Vertrag wird für die Dauer von 5 Jahren, von dem auf die Einführung der Gotthardbahnzüge in den Bahnhof Luzern folgenden 31. Dezember an, fest abgeschlossen und bleibt auch nachher in Kraft, falls er nicht von einer der kontrahirenden Bahnen auf Ende eines Kalenderjahres mindestens 12 Monate vor diesem Termine gekündigt wird. Jede der kontrahirenden Gesellschaften ist außerdem berechtigt, nach Ablauf der vorbezeichneten 5 Jahre jederzeit eine Revision der Vertragsbestimmungen zu verlangen. Sollte über die Neubeordnung der zu revidirenden Vertragsbestimmungen eine Verständigung nicht erzielbar sein, so hätte das Schweizerische Bundesgericht zu entscheiden. Die neuen Bestimmungen treten mit dem Jahresanfange in Kraft, welcher mindestens 12 Monate nach Ankündigung des Revisionsbegehrens eintritt.

Nachdem die Schweizerische Nordostbahn den Beitritt zu diesem Vertrage für einmal abgelehnt hat, gab die Schweizerische Centralbahn die Erklärung ab, daß sie den Vertrag uns gegenüber in gleicher Weise erfüllen werde, wie wenn die Nordostbahn demselben beigetreten wäre, in der Meinung, daß aus der Weigerung der Nordostbahn den neuen Vertrag zu unterschreiben, der Gotthardbahn keinerlei Nachtheile erwachsen dürfen.

Gleichzeitig mit diesen Verträgen sind auch besondere Spezialverkommnisse mit der Schweizerischen Centralbahn betreffend Herstellung einer gemeinschaftlichen Depotstation in Rothkreuz und mit der Bern-Luzernbahn betreffend Mitbenutzung ihrer Signalstation Fluhmühle im Untergrund, sowie ihrer Depotstation im Bahnhofe Luzern vereinbart worden.

Hinsichtlich der ausschließlichen Benutzung der italienischen Bahnstrecke von der Landesgrenze bei Dirinella (Pino) bis nach Luino und der Mitbenutzung des internationalen Bahnhofes in Luino sind die Verhandlungen mit der Alta Italia behufs Vereinbarung eines sachbezüglichen Vertrages fortgeführt, aber noch nicht zum Abschlusse gebracht worden.

Endlich ist mit der Arth-Rigibahngesellschaft ein Vertrag betreffend den Anschluß ihrer Bahn an die Gotthardbahn und die Mitbenutzung unserer Station Goldau durch die Arth-Rigibahn vereinbart worden, der im Wesentlichen folgende Bestimmungen enthält:

Die Arth-Rigibahn bewerkstelligt ihre Ein- und Ausmündung in die Gotthardbahnstation Goldau nach Mitgabe des vereinbarten Planes bis zur Grenze des Gotthardbahngebietes selbst und auf ihre Kosten. Die Gotthardbahn räumt ihr auf der Station Goldau einen geeigneten Platz und zwei Zimmer im Aufnahmsgebäude zur ausschließlichen Benutzung an. Die Gotthardbahn behält sich das durchgehende Haupt- und Ausweichgeleise, sowie ein allfälliges zweites Wärterhaus zu ihrer ausschließlichen Benutzung vor. Alle übrigen Bahnhoftheile sollen der gemeinschaftlichen Benutzung dienen. Die Unterhaltung und Bewachung des gemeinschaftlichen Bahnhofes besorgt die Gotthardbahn, während jede Verwaltung die zu ihrer ausschließlichen Benutzung dienenden Bestandtheile des Bahnhofes selbst zu unterhalten hat. Die Arth-Rigibahn hat an die 5 % Verzinsung der jeweiligen Anlagekosten

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