Umfang der Unternehmung

Objekttyp: **Group**

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

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

PDF erstellt am: **26.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Immensee-Pino vorgeschriebenen Frist hergestellt werden. Es ist uns gelungen, den Bau der Cenerelinie so zu fördern, daß der Betrieb derselben schon vor diesem Termine, nämlich am 10. April 1882, eröffnet werden konnte.

Wir haben im Fernern der Vereinbarung zu gedenken, welche in Gemäßheit des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien vom 23. Dezember 1873 betreffend die Verbindung der Gotthardbahn und der Oberitalienischen Bahnen über die Anlage und den Betrieb der internationalen Station Luino mit der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen am 16. August / 7. September 1882 abgeschlossen und von der Italienischen Regierung sowie vom Schweizerischen Bundesrathe genehmigt worden ist. Die Bestimmungen über die Mitbenutzung des Bahnhofes Luino entsprechen in allem Wesentlichen ganz denjenigen über den Betrieb der internationalen Station Chiasso, welche wir Ihnen in unserm vierten Geschäftsberichte, umfassend das Jahr 1876, mitgetheilt haben und daher hier nicht wiederholen zu sollen glauben, nur daß die Gotthardbahngesellschaft in Chiasso Eigenthümerin und die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen blos Mitbenutzerin ist, in Luino dagegen das umgekehrte Verhältniß besteht.

II. Umfang der Unternehmung.

Die in unserm letzten Geschäftsberichte erwähnten Verhandlungen mit der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen über den laut Staatsvertrag vom 23. Dezember 1873 von der Gotthardbahngesellschaft zu besorgenden Betrieb der italienischen Strecke der Pinolinie von der Landesgrenze bei Dirinella bis zur internationalen Station Luino sind mittlerweile zum Abschlusse gelangt. Der bezügliche Vertrag ist am 1./23. August 1882 vereinbart und sodann sowohl von der Italienischen Regierung als vom Schweizerischen Bundesrathe genehmigt worden. Die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages sind folgende:

Die Verwaltung der Gotthardbahn übernimmt den gesammten Fahrdienst für Rechnung der Oberitalienischen Bahnen; dagegen besorgt die Verwaltung der letztern den gesammten Stations-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst auf der genannten Strecke. Auf dieser Strecke kommen die für die Oberitalienischen Bahnen bestehenden Tarife und Transportvorschriften zur Anwendung. Die Fahrordnungen für die Züge werden auf Grundlage der zwischen beiden Verwaltungen zu treffenden Vereinbarungen festgestellt. Die Verantwortlichkeit für Schäden, welche dritten Personen oder dem Dienstpersonale durch Unfälle, die sich beim Betriebe der Strecke ereignen sollten, verursacht werden, liegt, Fälle höherer Gewalt ausgenommen, jeder Verwaltung nach Maßgabe der von ihr übernommenen Leistungen ob. Es haftet somit die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen für die Folgen aller Unfälle, welche durch den Stations-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst veranlaßt werden, und die Verwaltung der Gotthardbahn für die Folgen derjenigen Unfälle, welche der Fahrdienst verursachen sollte. Falls nicht ermittelt werden kann, welche der beiden Verwaltungen die Verantwortlichkeit trifft, so werden die Folgen des bezüglichen Unfalles von beiden Verwaltungen zu gleichen Theilen getragen. Schaden, welcher in Folge höherer Gewalt entsteht, wird von der betreffenden Eigenthümerin getragen. Jede der beiden Verwaltungen übernimmt die Verantwortlichkeit für den Schaden, welcher durch ihr Personal in Ausübung seines Dienstes und durch Mängel der Linie oder des Materials je nach der Natur der übernommenen bezüglichen Leistungen der andern verursacht wird. Die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen bestreitet alle Steuern, welche auf dem Betriebe der Strecke lasten. Die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen bezahlt derjenigen der Gotthardbahn für den von letzterer übernommenen Fahrdienst eine Vergütung von 1 Fr. 60 Cts. pro durchlaufenen Zugskilometer

ohne Unterscheidung der Zugsgattung, somit auch für die von Schneepflügen zurückgelegten Kilometer. In obiger Vergütung ist die von den Oberitalienischen Bahnen der Gotthardbahn oder andern Verwaltungen zu zahlende Entschädigung für Miethe von Güterwagen nicht inbegriffen. Die Verwaltung der Gotthardbahn stellt monatlich Rechnung über die ihr zukommende Vergütung, und die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen hat den Betrag nach Prüfung und Anerkennung der Rechnung in dem auf den Rechnungsmonat folgenden Monat in Metallgeld an die Gotthardbahn zu zahlen. Differenzen, welche sich über eine Monatsrechnung ergeben sollten, dürfen die Bezahlung der unbeanstandeten Rechnungsposten nicht aufhalten. Streitigkeiten über die Interpretation oder Vollziehung des Vertrages sollen durch ein Schiedsgericht ausgetragen werden. Jede Verwaltung ernennt einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter wählen den Obmann. Falls sie sich hierüber nicht einigen können, wird, wenn die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen die beklagte Partei ist, der Präsident des Appellationshofes in Mailand und im entgegengesetzten Falle der Präsident des Schweizerischen Bundesgerichtes drei Personen bezeichnen, aus welchen die klägerische Partei den Obmann zu wählen hat. Der Vertrag tritt mit Eröffnung des Betriebes der Bahnstrecke Pino-Luino in Kraft und kann mit Vorbehalt der die Grundlage desselben bildenden Vorschriften des Staatsvertrages vom 23. Dezember 1873 auf Begehren jeder der beiden Parteien nach sechsmonatlicher Voranzeige aufgehoben oder modifizirt werden. Mangels einer Verständigung der beiden Verwaltungen werden die Regierungen der beiden Staaten die Bedingungen des gemeinschaftlichen Betriebes feststellen.

III. Gesellschaftsorgane.

Im Personalbestande der Gesellschaftsorgane und höhern Beamten der Centralverwaltung sind im Laufe des Berichtsjahres folgende Veränderungen eingetreten:

Nachdem Herr Regierungsrath Schnyder-Crivelli in Luzern sich zu unserm Bedauern durch anderweitige geschäftliche Inanspruchnahme genöthigt gesehen hat, von der Stelle eines Mitgliedes unsres Verwaltungsrathes zurückzutreten, und durch den in unsrem letzten Geschäftsberichte erwähnten Hinschied der Herren Dr. Karl Stehlin und Sulger-Stähelin in Basel zwei weitere Vacanzen in diesem Kollegium eingetreten waren, wurden von der Generalversammlung der Gotthardbahn zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt: die Herren Stähelin-Brunner, Präsident des Verwaltungsrathes der Schweizerischen Centralbahn in Basel, an Stelle und für den Rest der Amtsdauer des Herrn Regierungsrath Schnyder-Crivelli, Schuster-Burckhardt, Präsident des Basler Bankvereines in Basel, an Stelle und für den Rest der Amtsdauer des sel. Herrn Dr. K. Stehlin und L. Pfyffer-Balthasar, Präsident des Stadtrathes von Luzern, an Stelle und für den Rest der Amtsdauer des sel. Herrn Sulger-Stähelin. — Nach derart erfolgter Kompletirung des Verwaltungsrathes wurde sodann von der Generalversammlung zum Präsidenten dieses Kollegiums der bisherige Vicepräsident desselben, Herr Ständerath Oberst Rieter in Winterthur, und sodann zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrathes von letzterem Herr Nationalrath Karrer in Sumiswald gewählt.

Nach Ablauf der Amtsdauer wurde die Stelle des Präsidenten der Direktion neuerdings wieder Herrn Direktor J. Zingg und diejenige des Vicepräsidenten derselben Herrn Direktor Dr. S. Stoffel für die Amtsdauer von drei Jahren übertragen.

Nach Vollendung des Baues wurden von den höhern Beamten der Centralverwaltung die Herren Eduard Gerlich von Odrau, Stellvertreter des Oberingenieurs, und J. Kauffmann von Kälberbach, Inspektor der Tunnelbauten, unter bester Verdankung der von ihnen geleisteten vorzüglichen Dienste auf gestelltes Ansuchen hin