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: 27.11.2025

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 zurückzuwergüten. Die gesonderte Betriebsrechnung ist fortzusühren, dis 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 berartige 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-Jimmensee geschah, berechnen lassen und diese Kostenrechnung sodann nehst allen auf die Linie Zug=Arth, respektive Zug=Goldau des züglichen Projektylänen 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 Ansimmen für sofortige Aussührung, noch irgend welche Ofserten für Uebernahme des Vaues oder für die Financirung derselben zugeskommen sind. Im Uebrigen sind wir der Ansicht, daß die Linie Zug=Goldau nach den gleichen Grundsähen zu behandeln sei wie die Linie Luzern-Jimmensee, 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-Protosolle vom 6. Oftober 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 solgende Vestimmungen:

1) Bertrag betreffend Verpachtung ber Bahnstrecke Immensee=Rothkreuz an die Gotthard= bahngesellschaft.

Die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn als Eigenthümerinnen der aarg. Sübbahn übertragen auf Grundlage der bezüglichen Konzessionen und der Bestimmungen des Berner-Protosolles vom 6. Oftober 1877 den Betrieb und die Verwaltung der Bahnstrecke Jmmensee-Nothstreuz an die Gotthardbahn und die letztere übernimmt diesen Betrieb im Zusammenhange mit ihrer Linie Jmmensee-Pino, beziehungsweise Immensee-Chiasso. Durch diese Betriebsübernahme erwirdt die Gotthardbahn folgende Nechte:

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 Tarise und Transportreglemente, jedoch innerhalb der Schranken der Konzessionsbestimmungen für die aarg. Süddahn und in der Meinung, daß diese Strecke dei Bildung, beziehungsweise Repartition der Taren, soweit nicht die Vorschriften des Bernerprotokolles vom 6. Oktober 1877 eine Modisikation erheischen, in gleicher Weise behandelt werde, wie wenn sie als Bestandtheil der aarg. Süddahn betrieben würde; 3), das Recht des Bezuges aller sonstigen Rutzungen, welche sich aus der Verwaltung der Strecke ergeben.

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

Berechnung jedoch ein Zuschlag fur Gelbbeschaffungskoften grundlätzlich ausgeschlossen ift. 2) Sie bezahlt benfelben ferner von ben fich auf ber Strecke ergebenben Transporteinnahmen einen Drittheil bes Bruttoertrages, sofern und insoweit bieser lettere bie Summe von 35,000 Fr. per Betriebstilometer übersteigt. 3) Sie übernimmt ben Unterhalt und die Berwaltung ber Strecke mit allen bagu gehörenden Anlagen, Ginrichtungen und Ausruftungen, mit Ausnahme bes erforderlichen Oberbaumateriales, welches von ben Eigenthümerinnen angeschafft und der Rächterin auf ber Station Rothfreuz unentgeltlich jur Verfügung gestellt mirb, mogegen bas aus ber Bahn gewonnene alte Oberbaumaterial ben Eigenthümerinnen gehört und ebendaselbst übergeben wird. Dabei ist jedoch verstanden, daß während ber ersten 12 Betriebsmonate die Konsolidirung und der Unterhalt der Bahndamme 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. follen die allfällig während der Pachtzeit nothwendig werdenden neuen Anlagen und Ginrichtungen, welche ihrer Natur nach auf ben Baukonto gehören, wie Bau eines zweiten Geleises, Anlage und Erweiterung von Stationen und Wärterhäufern und Erstellung von Wegübergängen von der Gotthardbahngesellschaft auf Rosten der Gigenthümerinnen ausgeführt und diese Kosten von der Pächterin zu 6% verzinset werden. Die Eigenthümerinnen haben ber Bächterin die Bahuftrecke auf den Zeitpunkt der Eröffnung der durchgehenden Gotthardbahn, spätestens auf 1. Juli 1882, in gutem betriebsfähigen Zuftand zu übergeben. Hinwieder hat die Pachterin die Bahnstrecke mit allen Zubehörden bei Auflösung des Pachtwertrages 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 überdundenen pekuniären Verpslichtungen 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 Mitbenutung der Bahnstrecke Rothkreuz-Luzern bis zum Ansschlusse an die Geleise der Centralbahn im Untergrunde bei Luzern, sowie der Stationen Rothkreuz, Giston und Ebikon.

Die Schweizerische Nordostbahn räumt der Gotthardbahn das Necht der Witbenutzung der genannten Bahnstrecke und Stationen ein. Die Station Nothkreuz wird für die Witbenutzung durch die Gotthardbahn und die aarg. Sübbahn von der Nordostbahn gemäß der von den betheiligten Bahnen getrossenen Berständigung angemessen erweitert. Dagegen hat jeder Theil sür die Bedürfnisse seines Fahrs und Maschinendienstes selbst zu sorgen. — Die Gotthardbahn ist berechtigt, sür ihre über diese Strecke gehenden Züge einen beliedigen Fahrplan aufzustellen, wobei sie sich jedoch zur Bermeidung von Kollisionen bezüglich der Fahrzeiten der Züge mit der Nordossthahn zu verständigen hat. Für die durch allfällige Nachtzüge veransasten Unkosten hat die betressende Berwaltung allein aufzustommen. Der gesammte Lokalverkehr zwischen den Stationen Luzern, Edikon, Giston und Nothkreuz unter sich bleibt der Nordossthahn allein und wird von ihr besorgt. Hinwieder gehört der Berkehr dieser Stationen über Nothkreuz in der Nichtung des Gotthard und umgekehrt, sowie der Transitverkehr von und nach dem Gotthard in der Nichtung über Luzern der Gotthardbahn, während der Berkehr über Rothkreuz hinaus in der Nichtung nach Zürich oder Wohlen und umgekehrt durch die Nordossthahn vermittelt wird. Außnahmsweise bleibt aber den Keisenden vordehalten, zwischen Luzern und Nothkreuz die Züge der Gotthardbahn zu benutzen, wosür dersselben eine Quote von 40% des Lokalpersonenverkehrs der genannten Stationen unter sich zufällt. Diese Bestimmung kann schon nach Ablauf des ersten Betriebsähres revidirt werden.

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

bes Bahnhoses Nothkreuz verwendeten Anlagekapitale; b) einen Orittheil der für die Besorgung des Stationsdienstes und für den Unterhalt dieses Bahnhoses erlaufenden Auslagen; c) die Hälfte des zu 5% zu 6% zu berechnenden Zinses von den jeweiligen Anlagekosten der Bahnstrecke Rothkreuz-Untergrund dei Luzern, welche auf Ende 1879 Fr. 2,540,996. 73 betrugen; d) die Hälfte der für die Besorgung des Stationsdienstes in Gisikon und Edikon, sowie für den Unterhalt und die Bewachung der Bahnstrecke Rothkreuz-Untergrund nehst Hochdauten ze. erlausenden Rosten. Dabei ist jedoch verstanden, daß die Nordostbahn für die Kosten der Erneuerung von Schienen, Schienens beseitigungsmitteln, 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-Jumnensee. Soweit auf dem Bahnhose Rothkreuz Anlagen ausgesührt worden, welche deim Ausschreiß sind, hat die Gotthardbahn die letztern hiefür in billiger Weise zu entschähnen. Diese Entschäbigung darf indessen den Beitrag der Gotthardbahn die letztern hiefür in billiger Weise zu entschähnen. Diese Entschäbigung darf indessen den Beitrag der Gotthardbahn an die Berzinsung des gemeinschaftlichen Bausapitales der Station Rothkreuz für 5 Jahre mit Einrechnung der schon bezahlten Zinsbeträge nicht übersteigen. Nach Absauf von 5 Jahren kann jederzeit mit Frist von einem Jahre die Revision des Bertrages verlangt werden.

Die Schweizerische Centralbahn hat in Vertretung ber Aarg. Sübbahn ihre Zustimmung zu biesem Berstrage erklärt.

3) Vertrag betreffend die Mitbenutung bes Bahnhofes Luzern und ber Zufahrtslinie zu bemselben vom Untergrunde bis zu biesem Bahnhofe.

Die Schweizerische Centralbahn räumt der Schweizerischen Nordostbahn, dem Kanton Bern als Eigenthümer ber Bern-Luzernbahn und der Gotthardbahn die genannte Zufahrtöftrecke und den Bahnhof Luzern, soweit dessen Anlagen nicht ber ausschließlichen Benutzung einzelner ber genannten Bahnen bienen, zu gemeinschaftlicher Benutzung Bu biesem Zwecke ist ber Bahnhof Lugern entsprechend zu erweitern und es wird hiefür unter Vorbehalt befinitiver Rechnungsstellung laut Voranschlag ein Betrag von Fr. 604,000 in Aussicht genommen. Bon ber Rapitalbeschaffung für diese Bahnhoferweiterung übernimmt die Gotthardbahn die Balfte, die Schweizerische Centralbahn zwei Sechstheile und die Bern-Luzernbahn einen Sechstheil und es sind die Einzahlungen successive nach bem Fortschritte ber Bauarbeiten auf Rechnungsstellung ber Centralbahn hin an bieselbe zu leisten. — Der Gotthardbahn und ber Bern-Luzern-Bahn wird von ber Centralbahn auf die Dauer bes Bertrages ein bingliches Recht ber Mitbenutzung bes ber Gemeinschaft bienenben Bahnhofes nebst Zufahrtsstrecke eingeräumt und es wird benselben zur Sicherung ber von ihnen zu leistenden Zahlungen an das gemeinschaftliche Baukapital fur den Fall ber Berpfändung des Centralbahnnebes für ihre Kapitaleinschuffe ein Pfandrecht gleichen Ranges auf dieses Bahnnetz eingeräumt, wie ben Inhabern ber Anleihensobligationen ber Centralbahn. Sollten nach Vollendung der Bahnhoferweiterung auf dem gemeinschaftlich benutzten Bahnhoftheile fernere Erweiterungen oder Beränberungen, welche ihrer Natur nach auf die Baurechnung zu tragen sind, nothwendig werden, so gelten folgende Borschriften: Sind diese Bauten eine Bervollständigung der Bahnhoferweiterung und wesentlich durch den Verkehr ber Gottharbbahn veranlagt, so ift, falls bieselben innerhalb ber ersten 5 Jahre nach Einführung ber Gottharbbahn in den Bahnhof Luzern begonnen werden und im Ganzen einen Kostenbetrag von Fr. 150,000 nicht übersteigen, die Centralbahn berechtigt, die den Bahnhof mitbenugenden Berwaltungen für Beschaffung des erforders lichen 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 werben follte, so findet gegenüber ben aus ber Mitbenutung austretenden Berwaltungen, die fich bei ber Kapitalbeschaffung betheiligt haben, eine Auslösung durch die Centralbahn in der Weise statt, daß denselben ber ihnen pro rata ihres für ben Bahnhof verwendeten Baukapitales zukommende Prozentsatz besjenigen Werthes bes ber gemeinschaftlichen Benutzung bienenben Bahnhofes auszubezahlen ift, welchen ber Bahnhof für bie Centralbahn 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 sahnen in den Bahnhof Luzern unter Borbehalt der Berständigung mit der Centralbahn selbständig ein und aus. Für die Mitbenutzung der Zusahrtsstrecke 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 Berhältnisse der im Bahnhof Luzern ein= und ausgesührten Lokomotiv= und Wagenaren zu 5 % verzinset und es kommt der Zinsgenuß den an der Beschaftung des Anlagekapitales betheiligten Berwaltungen im Berhältnisse ihrer dießfälligen Betheiligung zu. An die Kosten der Bewachung und Unterhaltung der Zusahrtsstrecke sowie der Bewachung, des Unterhaltes und des Betriebes der gemeinschaftlich benutzten Bahnhoftheile mit Indegriss der Gehalte und Löhne der gemeinsamen Angestellten und Arbeiter, jedoch zuzüglich eines Zuschlages von 5 % für allgemeine Berwaltung, betheiligen sich die 4 kontrahirenden Berwaltungen ebenfalls im Berhältnisse der von ihnen im Bahnhofe ein= und ausgesührten Lokomotiv= und Wagenaren.

Der Bertrag 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. Zede der kontrahirenden Gesellschaften ist außerdem berechtigt, nach Ablauf der vorbezeichneten 5 Jahre jederzeit eine Kevision der Bertragsbestimmungen zu verlangen. Sollte über die Neubeordnung der zu revidirenden Bertragsbestimmungen eine Berständigung nicht erzielbar sein, so hätte das Schweizerische Bundeszericht zu entscheiden. Die neuen Bestimmungen treten mit dem Jahresansange in Kraft, welcher mindestens 12 Monate nach Ankündigung des Revisionsbegehrens einkritt.

Nachbem die Schweizerische Nordostbahn den Beitritt zu diesem Vertrage für einmal abgesehnt 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 keinersei Nachtheile erwachsen dürsen.

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

Hinschlich ber ausschließlichen Benutung ber italienischen Bahnstrecke von ber Landesgrenze bei Dirinella (Pino) bis nach Luino und ber Mitbenutung des internationalen Bahnhofes in Luino sind die Verhandlungen mit der Alta Stalia behufs Vereindarung eines sachbezüglichen Vertrages fortgeführt, aber noch nicht zum Abschlusse gebracht worden.

Enblich ift mit ber Arth Rigibahngefellschaft ein Bertrag betreffend ben Anschluß ihrer Bahn an die Gotthardbahn und die Mitbenutung unserer Station Goldan burch die Arth-Rigibahn vereinbart worden, ber 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 ansschließlichen Benutzung vor. Alle übrigen Bahnhoftheile sollen der gemeinschaftlichen Benutzung dienen. Die Unterhaltung und Bewachung des gemeinschaftlichen Bahnhofes besorgt die Gotthardbahn, während jede Berwaltung die zu ihrer ausschließlichen Benutzung dienenden Bestandtheile des Bahnhofes selbst zu unterhalten hat. Die Arth-Rigibahn hat au die 5 % Berzinsung der jeweiligen Anlagesosten

bes gemeinschaftlich benutzten Bahnhoftheiles die Hälfte zu tragen und in halbjährlichen Raten an die Gotthardbahn zu bezahlen. Ueber die gemeinschaftlichen Betriedskoften wird die Gotthardbahn monatlich Rechnung stellen und es hat ihr die Arth-Rigibahn an die Kosten des Expeditionsdienstes einen Drittheil und an diesenigen des Bahnunterhaltungs- und Bahndewachungsdienstes die Hälfte zurückzwergüten, 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 berselben.

Der Bertrag ist auf eine Dauer von 5 Jahren abgeschlossen und kann auf diesen Termin durch halbsjährige Boranzeige, 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 verpslichtet, ihren Anschluß auf eigene Kosten in entsprechender Weise abzuändern.

Wir glauben am Schlusse biese Abschnittes noch einer weitern Bereinbarung gedenken zu sollen, welche wir mit der Arth-Rigibahn getrossen haben. Laut derselben machte sich die Arth-Rigibahn verbindlich, ihre Bahnstrecke Arth-Goldan das ganze Jahr hindurch, also auch während des Winters, mit täglich drei Zügen in jeder Richtung zu besahren, sosen ihr eine Entschädigung für diesen Betrieb, sowie für die vermehrten Kosten, welche ihr durch die Verlegung der Gotthardstation von Oberarth nach Goldan erwachsen, geseistet werde. Wir haben uns hinswieder verpstichtet, diese Entschädigung an die Arth-Rigibahn zu bezahlen, unter der Voraussetzung, daß die von der Gemeinde Arth verlangte Errichtung einer Haltselle zwischen Immensee und Goldan dahinzusallen und daß die Arth-Rigibahn nicht nur auf alle weiteren eigenen Entschädigungskorderungen zu verzichten, sondern auch mit der Gemeinde Arth hinsichtlich des Betriebes der Strecke Arth-Goldan 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 sestgesetzied auch durch Beschluß der zuständigen eidgenössischen Behörden geordnet sein wird.

III. Gesellschaftsorgane.

In ber Organisation ber allgemeinen Berwaltung ber Gottharbbahn ist im Berichtsjahre keine Beränberung eingetreten. Dagegen wurden die Grundlinien für die Organisation der Betriebsverwaltung während ber mit der Eröffnung der durchgehenden Linien beginnenden Betriebsperiode festgestellt.

Betreffend ben Personalbestand ber Gesellschaftsorgane und ber höhern Beamtungen ber Centralverwaltung haben wir vorab zu berichten, daß die laut unserm letztjährigen Geschäftsberichte noch vakant gebliebene Stelle eines Mitgliedes bes Verwaltungsrathes durch die Wahl des Hern 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.

Leiber ist im Verwaltungsrathe durch den am 27. Januar 1881 erfolgten Hinscheid des Herrn Nationalrath Allerander 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 ber 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 Zosingen, übertragen. Hinvieder