Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der

Gotthardbahn

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 11 (1882)

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: 17.11.2025

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

ImmenseesPino 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 Obersitalienischen 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 Bahnhoses 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 unsern 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 vereindart und sodann sowohl von der Italienischen Regierung als vom Schweizerischen Bundesrathe genehmigt worden. Die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages sind folgende:

Die Berwaltung der Gotthardbahn übernimmt den gesammten Fahrdienst für Rechnung der Oberitalienischen Bahnen; dagegen beforgt die Verwaltung der letztern den gefammten Stations-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsbienft auf ber genannten Strecke. Auf bieser Strecke kommen bie für bie Oberitalienischen Bahnen bestehenden Tarife und Transportvorschriften zur Anwendung. Die Fahrordnungen für die Züge werden auf Grundlage ber zwischen beiben Berwaltungen zu treffenden Bereinbarungen festgestellt. Die Berantwortlichkeit für Schaben, welche dritten Bersonen oder dem Dienstpersonale durch Unfalle, die sich beim Betriebe der Strecke ereignen sollten, verursacht werden, liegt, Fälle höherer Gewalt ausgenommen, jeder Berwaltung nach Maßgabe ber von ihr übernommenen Leiftungen ob. Es haftet somit die Berwaltung der Oberitalienischen Bahnen für die Folgen aller Unfälle, welche durch den Stations-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst veranlaßt werben, und die Verwaltung der Gotthardbahn für die Folgen derjenigen Unfälle, welche der Kahrdienst verursachen sollte. Falls nicht ermittelt werden kann, welche der beiden Verwaltungen die Verantwortlichkeit trifft, so werden bie Folgen des bezüglichen Unfalles von beiden Verwaltungen zu gleichen Theilen getragen. Schaden, welcher in Kolge höherer Gewalt entsteht, wird von der betreffenden Eigenthümerin getragen. Jede der beiden Berwaltungen übernimmt die Berantwortlichkeit für den Schaden, welcher durch ihr Personal in Ausübung seines Dienstes und burch Mängel ber Linie ober bes Materials je nach ber Natur ber übernommenen bezüglichen Leiftungen ber anbern verursacht wirb. Die Berwaltung ber Oberitalienischen Bahnen bestreitet alle Steuern, welche auf bem Betriebe ber Strecke laften. Die Berwaltung ber Oberitalienischen Bahnen bezahlt berjenigen ber Gottharbbahn für ben von letzterer übernommenen Fahrdienst eine Bergutung von 1 Fr. 60 Cts. pro burchlaufenen Bugsfilometer

ohne Unterscheidung der Zugsgattung, somit auch für die von Schneepflügen zurückgelegten Kilometer. In obiger Bergütung ist die von den Oberitalienischen Bahnen der Gotthardbahn oder andern Verwaltungen zu zahlende Entschädigung für Miethe von Güterwagen nicht inbegriffen. Die Berwaltung der Gotthardbahn stellt monatlich Rechnung über die ihr zukommende Bergutung, und die Berwaltung 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 fich über eine Monatsrechnung ergeben follten, durfen die Bezahlung ber unbeanstandeten Rechnungsposten nicht aufhalten. Streitigkeiten über bie Interpretation ober Bollziehung bes Vertrages sollen burch ein Schiedsgericht ausgetragen werben. Jebe Verwaltung ernennt einen Schiedsrichter und die beiden Schiedsrichter mahlen den Obmann. Falls fie fich hierüber nicht einigen können, wird, wenn die Berwaltung der Oberitalienischen Bahnen die beklagte Partei ift, der Präsident des Appellations: hofes in Mailand und im entgegengesetzten Kalle der Bräsident des Schweizerischen Bundesgerichtes drei Versonen bezeichnen, aus welchen die klägerische Partei den Obmann zu wählen hat. Der Bertrag tritt mit Eröffnung bes Betriebes der Bahnstrecke Pino-Luino in Kraft und kann mit Vorbehalt der die Grundlage desselben bilbenden Borschriften bes Staatsvertrages vom 23. Dezember 1873 auf Begehren jeder ber beiden Parteien nach sechsmonatlicher Voranzeige aufgehoben oder modifizirt werden. Mangels einer Verständigung der beiden Berwaltungen werden die Regierungen der beiden Staaten die Bedingungen des gemeinschaftlichen Betriebes feststellen.

III. Gesellschaftsorgane.

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

Nachbem Herr Regierungsrath Schnyber-Crivelli in Luzern sich zu unserm Bedauern durch anderweitige geschäftliche Jnanspruchnahme 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 Vasel, an Stelle und für den Rest der Amtsdauer des Herrn Dr. K. Stehlin und L. Pfysser-Vankverines in Vasel, an Stelle und für den Rest der Amtsdauer des sel. Herrn Dr. K. Stehlin und L. Pfysser-Valthasar, Präsident des Stadtrathes von Luzern, an Stelle und für den Rest der Amtsdauer des sel. Herrn Dr. K. Stehlin und L. Pfysser-Valthasar, Präsident des Stadtrathes von Luzern, an Stelle und für den Rest der Amtsdauer des sel. Herrn Sunckdauer 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 Obrau, Stellvertreter des Oberingenieurs, und J. Kauffmann von Kälberbach, Inspektor der Tunnelbauten, unter bester Berdankung der von ihnen geleisteten vorzüglichen Dienste auf gestelltes Ansuchen hin