Bases de l'entreprise

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard**

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

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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

A l'Assemblée générale des actionnaires de la Société du chemin de fer du Gothard.

Messieurs

Nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale du chemin de fer du Gothard notre *onzième Rapport de gestion,* comprenant l'exercice de 1882.

I. Bases de l'entreprise.

Par lettre du 28 Juin 1881, le Conseil fédéral suisse nous a fait la *déclaration* qu'à l'exception des tronçons ajournés de Lucerne-Immensee et de Zug-Arth, *toutes les lignes du chemin de fer du Gothard* désignées dans le Traité international du 15 Octobre 1869, devaient être terminées et livrées à l'exploitation à la date du *1er Juillet 1882* au plus tard, et que, puisqu'à teneur des stipulations concordant entre elles des concessions et des Traités internationaux, l'exploitation régulière du grand tunnel du Gothard devait commencer simultanément avec celle des lignes d'accès, il y avait lieu également de faire dater la durée des concessions du jour de l'ouverture effective de l'ensemble des lignes au service de l'exploitation.

L'exploitation du grand tunnel a commencé le 1er Janvier et celle de la ligne principale déjà le 1er Juin 1882; nous nous sommes ainsi conformés au delà de ce que nous étions tenus de faire, à l'obligation qui nous incombait à cet égard.

Par l'art. 4 de la Convention supplémentaire du 12 Mars 1878 au Traité international du 15 Octobre 1869 concernant la construction de l'exploitation d'un chemin de fer à travers le St-Gothard, la Confédération suisse s'est obligée à pourvoir à ce que, *pour l'époque de la mise en exploitation de la ligne Immensee-Pino, cette ligne soit reliée aux chemins de fer Sud-Argovie et Nord-Est suisse* depuis la station d'Immensee, et l'Italie d'autre part s'est engagée à *relier pour la même époque le réseau italien à la ligne Immensee-Pino.* Tandis que de son côté la Suisse s'acquittait de l'obligation assumée par elle, la construction par contre du tronçon italien de raccordement d'Oleggio à la frontière près Pino a été retardée de telle sorte que cette ligne n'a pu être ouverte à l'exploitation que le 4 Décembre 1882 au lieu du 1er Juin ou du 1er Juillet de la même année.

A teneur de l'art. 1er du Traité entre la Suisse et l'Italie du 16 Juin 1879 relativement à la construction du chemin de fer par le Monte-Cenere, *la ligne Giubiasco-Lugano devait être exécutée dans le délai prévu pour l'achèvement de la ligne principale Immensee-Pino.* Nous avons réussi à activer la construction de la ligne Giubiasco-Lugano de manière à pouvoir mettre celle-ci en exploitation déjà au 10 Avril 1882, c'est-à-dire avant le délai prescrit.

Nous avons à rappeler de plus la Convention des 16 Août / 7 Septembre 1882 conclue conformément au Traité international du 23 Décembre 1873 entre la Suisse et l'Italie sur le raccordement du chemin de fer du Gothard avec ceux de la Haute-Italie, au sujet de *l'établissement et de l'exploitation de la gare internationale de Luino* avec l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie et ratifiée par le Gouvernement italien et le Conseil fédéral suisse. Les dispositions relatives à l'usage commun de la gare de Luino correspondent entièrement, pour tous les points essentiels, à celles concernant l'exploitation de la gare internationale de Chiasso, que nous vous avons communiquées dans notre quatrième rapport de gestion, comprenant l'exercice de 1876, et que par conséquent nous ne reproduirons pas ici; nous ferons seulement remarquer qu'à Chiasso la Compagnie du Gothard est propriétaire et l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie co-jouissante seulement, tandis qu'à Luino c'est l'inverse qui a lieu.

II. Etendue de l'entreprise.

L'exercice qui nous occupe a vu se terminer les négociations entamées avec l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie, et rappelées dans notre précédent rapport de gestion, qui avaient pour objet *l'exploitation du tronçon italien de la ligne de Pino* à partir de la frontière près Dirinella jusqu'à la gare internationale de Luino, service auquel, à teneur du Traité international du 23 Décembre 1873, la Compagnie du chemin de fer du Gothard doit pourvoir. La convention y relative a été signée le 1 / 23 Août 1882 et ratifiée ensuite tant par le Gouvernement italien que par le Conseil fédéral suisse. Nous donnons ci-dessous les dispositions essentielles de cette convention.

L'Administration du chemin de fer du Gothard pourvoit au service complet des trains pour le compte de l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie; cette dernière se charge par contre de tout le service des gares, ainsi que du service de surveillance et d'entretien de la ligne. Sur le dit tronçon sont appliqués les tarifs et conditions de transport en vigueur sur le réseau de la Haute-Italie. Les horaires des trains seront fixés d'après une entente entre les deux Administrations. La responsabilité des dommages causés à des tiers ou au personnel de service par des accidents ou par des catastrophes survenues pendant l'exploitation de ce tronçon, sera attribuée, sauf les cas de force majeure, à chaque Administration selon la nature de la prestation assumée par l'une ou par l'autre, c'est-à-dire que l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie aura à répondre des conséquences de toutes les éventualités dérivant du service des gares, ainsi que du service de surveillance et d'entretien de la ligne, tandis que l'Administration du chemin de fer du Gothard devra répondre des conséquences de toutes les éventualités dérivant du service de la traction et des trains. Dans le cas où il ne serait pas possible d'établir à laquelle des deux Administrations incombe la responsabilité du dommage constaté sur le tronçon commun, les conséquences en seront supportées à parts égales par les deux Administrations.