Organes de la Société

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: **30.05.2024**

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

Les dommages résultant de force majeure seront supportés par l'Administration propriétaire que cela concerne. Chaque Administration assume la responsabilité des dommages qui pourraient résulter pour l'autre du fait de son propre personnel dans l'exercice de ses fonctions et des défectuosités de la voie ou du matériel, selon la nature de la prestation assumée par l'une ou par l'autre. L'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie prend à sa propre charge tous les impôts qui pourraient grever l'exploitation du tronçon. L'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie bonifiera à celle du chemin de fer du Gothard pour le service des trains assumé par cette dernière, un montant de fr. 1. 60 pour chaque kilomètre parcouru par les trains sans distinction de leur nature, ainsi donc aussi pour les kilomètres effectués par les chasse-neige. Dans la bonification stipulée ci-dessus, ne sont pas comprises les redevances dues par la Haute-Italie au Gothard ou à d'autres Compagnies pour la location de wagons à marchandises. L'Administration du chemin de fer du Gothard présentera chaque mois à celle des chemins de fer de la Haute-Italie le compte de la bonification qui lui revient de la part de cette dernière, et l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie, après avoir examiné et reconnu ce compte, en paiera le montant en espèces à l'Administration du chemin de fer du Gothard, et cela dans le mois qui suivra la présentation du compte. Les différences qui pourraient se rencontrer dans le compte d'un mois, ne sauraient retarder le payement des sommes non contestées du dit compte. Les contestations qui pourraient s'élever relativement à l'interprétation ou à l'exécution de la convention, seront jugées par des arbitres. Chaque Administration nommera un arbitre et les deux arbitres réunis éliront un surarbitre. Dans le cas où ces derniers ne pourraient s'entendre sur la désignation du surarbitre, le Président de la Cour d'Appel de Milan, si l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie est défenderesse, et le Président du Tribunal fédéral suisse, si l'Administration du chemin de fer du Gothard est défenderesse, proposeront trois personnes, parmi lesquelles la partie demanderesse devra choisir le surarbitre. La Convention entre en vigueur à partir du moment où le tronçon Pino-Luino sera ouvert à l'exploitation; elle pourra, moyennant avis préalable de six mois, être dénoncée ou modifiée au gré de l'une ou de l'autre des parties, mais sous réserve des prescriptions du Traité international du 23 Décembre 1873, qui forment la base de la dite convention. Faute d'entente entre les deux Administrations, les Gouvernements des deux Etats arrêteront les conditions de l'exploitation en commun.

III. Organes de la Société.

L'*état du personnel des organes de la Société et des fonctions supérieures de l'Administration centrale* a subi pendant l'exercice 1882 les modifications suivantes:

M. Schnyder-Crivelli, Conseiller d'Etat à Lucerne, s'étant vu obligé, à notre grand regret, de résigner par suite d'autres occupations, ses fonctions de Membre de notre *Conseil d'administration,* et deux nouvelles vacances s'étant produites au sein de ce dernier par suite du décès, rappelé dans notre précédent rapport, de MM. le Dr. Charles Stehlin et Sulger-Stæhelin de Bâle, l'Assemblée générale du chemin de fer du Gothard a nommé Membres du Conseil d'administration: M. Stæhelin-Brunner, Président du Conseil d'administration du chemin de fer du Central-Suisse à Bâle, en remplacement et pour le reste de la durée du mandat de M. le Conseiller d'Etat Schnyder-Crivelli; M. Schuster-Burckhardt, Président de l'Union bâloise des Banques à Bâle, en remplacement et pour le reste de la durée du mandat de M. le Dr. Ch. Stehlin, décédé; et enfin M. L. Pfyffer-Balthasar, Président du Conseil municipal

de Lucerne, en remplacement et pour le reste de la durée du mandat de M. Sulger-Stæhelin, décédé. — Une fois les sièges vacants repourvus de cette manière, l'Assemblée générale a élu Président du Conseil d'administration M. le Colonel Rieter, Conseiller des Etats, à Winterthur, jusqu'ici Vice-Président de ce Conseil; puis ce dernier a nommé son Vice-Président en la personne de M. Karrer, Conseiller national, à Sumiswald.

A l'expiration de leur mandat, MM. les Directeurs J. Zingg et le Dr. Stoffl ont été appelés de nouveau, le premier à la Présidence, le second à la Vice-Présidence de la *Direction*, tous deux pour une période de trois années.

Parmi les *fonctionnaires supérieurs de l'Administration centrale,* MM. Edouard Gerlich, d'Odrau, Remplaçant de l'Ingénieur en chef, et J. Kauffmann, de Kälberbach, Inspecteur des tunnels, ont après l'achèvement des travaux de la ligne, obtenu avec vifs remerciements pour les excellents services rendus, la démission qu'ils avaient demandée. Par contre, vu l'augmentation des travaux de la Direction résultant de l'ouverture à l'exploitation des lignes directes, il a fallu créer une nouvelle place de Secrétaire de la Direction avec attributions spéciales pour le service commercial; ce poste a été confié à M. Adolphe Toggweiler de Schwamendingen, jusqu'alors chef du bureau du mouvement de la ligne de l'Emmenthal. De plus, les fonctionnaires supérieurs dont les noms suivent ont été attachés au bureau de l'Ingénieur en chef pour l'exploitation: en qualité d'adjoint, M. Rod. Salomon, ingénieur, de Vienne, jusqu'ici rapporteur pour l'administration et la comptabilité de construction au Bureau central technique; en qualité de rapporteurs techniques, MM. Friedrich Küpfer, ingénieur, de Berne, jusqu'ici rapporteur pour l'infrastructure et la superstructure au Bureau central technique, et Edouard Blaser, ingénieur, de Langnau, jusqu'ici rapporteur pour l'acquisition de terrains, ainsi que pour les plans et dessins au même Bureau, de plus comme adjoint technique M. Santo Marinoni, ingénieur, de Milan, ex-conducteur des travaux du XIXme lot. Enfin ont été attachés au bureau du Chef du service de la traction, en qualité de second adjoint, M. Richard de Boor, ingénieur, de Winterthur, ex-chef du service de la traction au chemin de fer du National-Suisse, et comme chef de bureau M. J. A. Wild de Gossau (St-Gall).

Pendant le dernier exercice, le *Conseil d'administration* a pris, dans 4 séances, 24 décisions et la *Direction,* dans 122 séances, en a pris 8063.

IV. Finances.

Dans notre exposé, comme dans les comptes annexés au présent rapport de gestion, nous examinerons séparément les comptes de construction et les comptes d'exploitation.

A. Comptes de construction.

a. Pour le réseau réduit.

Pendant l'exercice qui nous occupe, nous avons eu les sommes suivantes *à notre disposition* pour la construction du réseau réduit du chemin de fer du Gothard (comprenant les lignes d'Immensee-Pino, Cadenazzo-Locarno et Lugano-Chiasso):