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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 2 (1873)

Rubrik: Bases de l'entreprise

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: 09.07.2025

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

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

Messieurs

Conformément aux obligations qui nous sont imposées par les statuts, nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale des actionnaires de la Société du chemin de fer du Gothard notre *second Rapport de gestion,* comprenant l'exercice de 1873.

I. Bases de l'entreprise.

Nous avons indiqué dans notre premier Rapport les dispositions principales du Traité international concernant le chemin de fer du Gothard, conclu le 15 Octobre 1869 entre la Confédération suisse et le Royaume d'Italie, et auquel l'Empire d'Allemagne a adhéré par Traité du 28 Octobre 1871. En vue de régler l'application du Traité international « en ce qui touche principalement le raccordement du réseau « suisse avec le réseau italien et l'établissement des stations internationales », il a été conclu sous date du 23 Décembre 1873 un *Traité ultérieur entre la Suisse et l'Italie concernant le raccordement de la ligne du Gothard avec les chemins de fer italiens à Chiasso et à Pino.* Ce Traité contient les dispositions essentielles suivantes:

Le raccordement de la ligne du Gothard avec le réseau italien, à la frontière de Chiasso, « aura « lieu sur le tronçon de chemin de fer allant de Chiasso à Como à travers le Monte Olimpino ». Le point de la frontière près Pino où aura lieu le raccordement de la ligne du Gothard avec le réseau italien, sur la rive gauche du Lac Majeur, sera fixé aussitôt que les études préparatoires seront assez avancées.

La ligne italienne sur la rive gauche du Lac Majeur devra être terminée et mise en exploitation en même temps que le tunnel entre Goeschenen et Airolo.

Il y aura pour chacune des deux lignes Bellinzona-Chiasso-Camerlata et Bellinzona-Pino-Luino une station internationale pour y réunir les services de douane, de poste, de police et le service de police sanitaire des deux Etats, ainsi que celui du télégraphe. Ces stations seront établies à Chiasso et à Luino. Les locaux reconnus nécessaires par les Gouvernements intéressés pour les dits services, dans chaque station internationale et entre ces stations et la frontière, seront fournis gratuitement par les Compagnies respectives.

Si, outre ces locaux, il devenait nécessaire d'avoir des logements pour le personnel attaché aux mêmes services, les dites Compagnies seront tenues de les fournir; dans ce cas elles auront droit à un loyer représentant le 5 % du capital employé à cet effet, augmenté de l'impôt foncier. Les frais d'arrangement intérieur, d'entretien, d'éclairage et de nettoyage des locaux seront supportés par les administrations qui en feront usage. Les conditions auxquelles devront s'effectuer l'exploitation aux stations communes, le changement des locomotives et l'usage par l'une des Compagnies de tronçons et de gares appartenant à l'autre formeront l'objet d'un traité spécial entre les administrations respectives de chemins de fer. Ce traité devra être approuvé par les deux Gouvernements, auxquels il sera présenté, pour la ligne Lugano-Camerlata au plus tard le 1er Juin 1874, et pour la ligne de la rive gauche du Lac Majeur une année au moins avant l'ouverture de cette ligne. A défaut d'accord entre les deux Compagnies, les conditions qui règleront le service commun seront concertées entre les deux Gouvernements.

L'exploitation doit être organisée de telle manière que sur le trajet entre la frontière et la station internationale il n'y ait ni changement de voiture pour les voyageurs ni transbordement pour les marchandises. Le matériel de transport destiné au transit doit être construit de manière à pouvoir, sans difficulté, passer d'un réseau sur l'autre. Les locomotives et véhicules approuvés par l'un des Gouvernements contractants seront admis sans obstacle sur les lignes situées sur le territoire de l'autre Etat.

Le plein exercice de la souveraineté demeure réservé à chaque Gouvernement sur les lignes qui empruntent son territoire. Quant à la police d'exploitation des chemins de fer dont il s'agit, elle sera exercée par les employés des lignes, sous la surveillance de l'autorité compétente dans chaque territoire et conformément aux prescriptions générales qui y sont en vigueur. Tout le personnel des chemins de fer est soumis aux lois et ordonnances de police de l'Etat dans lequel ce personnel se trouve.

L'expédition douanière par l'administration des deux Etats aura lieu exclusivement aux stations internationales. Il sera accordé pour les effets et les bagages des voyageurs toutes les facilités et toutes les simplifications compatibles avec les lois en vigueur. Faculté est laissée aux autorités douanières respectives de faire accompagner par des employés, des agents ou des gardes de l'administration douanière les trains depuis la station internationale jusqu'à la première station d'arrêt au delà de la frontière. Les administrations des chemins de fer sont tenues de fournir, aux stations d'arrêt, les locaux nécessaires à ce personnel, de lui réserver dans chaque convoi des places d'où il puisse surveiller tout le train, et d'accorder gratuitement le transport de retour aux employés revenant d'accompagner un train.

Le Gouvernement Royal italien consent à ce que les colis des messageries suisses à destination de Milan ou au delà ne soient pas soumis à la visite douanière à la frontière, soit à la station internationale; ils seront plombés et dirigés sans autre formalité sur Milan pour y être soumis aux opérations douanières. De son côté, le Gouvernement fédéral accordera le même traitement aux messageries provenant de l'Italie et allant à Lugano ou Bellinzona et au delà. Des dispositions analogues seront plus tard adoptées pour la ligne de Bellinzona à Luino et pour son prolongement vers Gênes et Turin.

L'administration de la Compagnie du Gothard est autorisée à établir, pour le service du chemin de fer, une ligne télégraphique sur la section qui s'étend de la frontière suisse près de Pino jusqu'à la station internationale de Luino, et à installer à cette station et dans les stations intermédiaires un appareil télégraphique spécial. La même autorisation est accordée à l'administration des chemins de fer de la Haute-Italie pour l'établissement d'une ligne télégraphique de la frontière suisse près de Chiasso jusqu'à la station internationale de Chiasso, avec droit d'installer à cette station un appareil télégraphique spécial.

Les terrains et les bâtiments appartenant aux chemins de fer et placés entre la frontière et l'une des stations internationales, ne seront soumis qu'aux impôts du pays où ils se trouvent; il en sera de même pour ce qui concerne les impôts de l'exploitation sur ces mêmes tronçons. Les employés italiens attachés à la gare de Chiasso seront exemptés en Suisse de toute contribution directe et personnelle; les employés suisses attachés à celle de Luino jouiront de la même exemption en Italie.

Dans notre premier Rapport, nous avons dit qu'il s'était élevé la question de savoir *si, sous la ligne „ de Biasca au Lac Majeur "* qui, d'après le Traité international du 15 Octobre 1869, *doit être construite jusqu'au 6 Décembre 1874, était entendue la ligne de Biasca à Locarno ou celle de Biasca à Magadino;* que cette question avait été vivement discutée surtout dans une partie de l'Italie qui se regardait comme intéressée à la solution; que nous étions d'avis que notre Société avait à construire jusqu'au 6 Décembre de l'année courante la ligne de Locarno et que le Conseil fédéral suisse partageait notre manière de voir. Depuis lors, le Gouvernement italien s'est aussi déclaré vis-à-vis du Conseil fédéral positivement d'accord avec cette interprétation, ainsi qu'il ressort du Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 29 Décembre 1873 relatif au Traité en question entre la Suisse et l'Italie, d'une manière encore plus évidente de la disposition contenue à l'Art. 2 du Traité, à teneur de laquelle « la ligne italienne sur la rive gauche du Lac Majeur devra être terminée et mise en exploitation en « même temps que le tunnel entre Goeschenen et Airolo. »

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous en informer dans notre premier Rapport, après avoir appris de source certaine, en Mai 1872, qu'on avait l'intention d'établir d'une manière qui ne s'accordait pas avec les dispositions du Traité international, le *tronçon Camerlata-Chiasso* à construire pour opérer le raccordement des chemins de fer italiens avec le réseau du Gothard, nous avons cru de notre devoir d'attirer sur ce point l'attention du Conseil fédéral et de le prier de bien vouloir prendre les mesures dictées par les circonstances pour sauvegarder les intérêts menacés. Nous sommes à même aujourd'hui de relever le passage suivant du Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale, du 29 Décembre 1873, concernant le Traité conclu entre la Suisse et l'Italie au sujet du raccordement du chemin de fer du Gothard avec les chemins de fer italiens près de Chiasso et de Pino: « D'accord avec l'Administration « du chemin de fer du Gothard, nos efforts dans cette affaire (dans les négociations avec l'Italie) tendaient « surtout à faire adopter, de toutes les diverses lignes possibles entre Camerlata et Chiasso, la plus courte « et en même temps la moins ondulée, savoir celle qui traverse le Monte Olimpino par un tunnel et dans « laquelle la gare de Como est située à la plus grande hauteur possible au-dessus de cette ville, en opposition « au projet d'après lequel la gare serait placée au bord du lac et le prolongement du chemin de fer de « Como à Chiasso devrait suivre la vallée de la Bregia, et qui présenterait un allongement réel de « 2,5 kilomètres et un allongement virtuel de 5 kilomètres. Pour bien faire comprendre les circonstances « qui se rapportent à ce tracé, nous ferons observer que la gare de Camerlata est à 280 mètres au-dessus « de la mer et que celle de Chiasso est projetée à 239 mètres, tandis que l'altitude du lac de Como « n'est que de 200 mètres, de telle sorte que, pour éviter une contre-pente, il était naturel de songer « à placer, autant que possible, la gare de Como au même niveau que celle de Chiasso. De plus, comme « la pente maximale de la ligne Bellinzona-Chiasso ne doit pas dépasser $^1/_{60}$ soit 16,67 $^0/_{00}$, et que du « reste la ligne entière de Goldau à la frontière italienne près de Chiasso et de Pino doit être construite

« à double voie, nos efforts tendirent en outre à faire adopter également des dispositions analogues pour « la ligne Chiasso-Camerlata et à n'y permettre aucune courbe ayant un rayon de moins de 300 mètres. « Nos démarches se basaient sur les dispositions des Art. 4 et 7 du Traité international du 15 Octobre « 1869, par lequel les parties contractantes s'engagent à faire tous leurs efforts pour que les lignes « d'accès au réseau du Gothard soient raccourcies autant que faire se pourra, pour faciliter le plus possible « le trafic et pour provoquer le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux le plus « régulier, le plus commode, le plus rapide et le meilleur marché possible. En général, nous avons rencontré « auprès du Gouvernement italien les meilleures dispositions. Ce n'était que pour ce qui concerne l'altitude « de la gare de Como que nous n'avons pu obtenir que nos vœux fussent pris en considération autant « que l'aurait exigé un plan rationnel; la cause en est en partie dans le fait que l'établissement d'une « grande gare au même niveau que celle de Chiasso présentait des difficultés considérables, en partie « dans l'obligation où s'est trouvée l'administration des chemins de fer de la Haute-Italie de s'en tenir « à une décision antérieure du Gouvernement, d'après laquelle la gare devait être établie sur le territoire « de la commune de Como, qui par hasard ne s'élève que fort peu au-dessus du lac. Pour autant que « nous connaissons en ce moment les projets de la ligne Chiasso-Camerlata, la gare de Como se trouvera « à environ 216 mètres au-dessus du niveau de la mer, soit à 23 mètres plus bas que celle de Chiasso. »

Le Traité international relatif au chemin de fer du Gothard prescrit que la ligne de Lugano à Chiasso devra être achevée 3 ans après la constitution de la Société du Gothard et que, pour la même époque, le tronçon de raccordement de Chiasso à Camerlata sera construit et mis en exploitation. La Société du Gothard s'est constituée, on le sait, le 6 Décembre 1871. Comme il était à craindre que le tronçon de raccordement Chiasso-Camerlata ne fût pas terminé à l'époque fixée par le Traité, nous priâmes le Conseil fédéral de bien vouloir faire les démarches nécessaires pour assurer l'achèvement de ce tronçon en temps voulu. Le Conseil fédéral s'employa, en effet, dans ce sens auprès du Gouvernement italien et nous informa par lettre du 27 Septembre 1873 que, d'après des communications reçues de la Légation Suisse à Rome, le Ministère italien des Travaux publics avait invité la Société des chemins de fer de la Haute-Italie à prendre à temps les dispositions voulues pour que le tronçon Camerlata-Chiasso puisse être mis en exploitation en même temps que la ligne Lugano-Chiasso, et que la Direction générale des chemins de fer de la Haute-Italie avait donné au Ministère des Travaux publics l'assurance réitérée qu'il serait satisfait à cette obligation. Dans le cours des négociations qui précédèrent la conclusion du Traité déjà plusieurs fois mentionné du 23 Décembre 1873 entre la Suisse et l'Italie, on discuta aussi l'époque d'achèvement du tronçon Chiasso-Camerlata. Dans son Message à l'Assemblée fédérale, touchant ce Traité, le Conseil fédéral dit: « Quant au terme d'achèvement de la ligne Camerlata-Chiasso qui, à teneur du Traité « international du 15 Octobre 1869, doit coïncider avec celui du tronçon Lugano-Chiasso, l'Italie n'a pas « voulu, il est vrai, donner de nouvelles assurances, tout comme de son côté le plénipotentiaire suisse n'a « pu prendre au nom de la Confédération, en ce qui concerne l'achèvement en temps voulu de la ligne Locarno-« Chiasso, des engagements allant au delà du Traité de 1869. Toutefois, il a été positivement constaté à « cette occasion que l'Italie avait reçu à temps et dans toutes les formes voulues l'annonce que la Compagnie « du Gothard s'était constituée le 6 Décembre 1871. Nous croyons devoir mentionner ce fait, parce qu'en « Juillet 1872 il a été déclaré officiellement, au sein du Parlement italien, que le Gouvernement italien « n'avait pas encore reçu l'annonce de cette constitution, erreur qui a du reste été rectifiée immédiatement « par notre ministre à Rome. La constatation du fait susmentionné est, comme on le sait, d'une grande « importance, attendu que le terme d'achèvement de la ligne de raccordement Camerlata-Chiasso en dépend. »