

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

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 11 (1882)

**Rubrik:** Etendue 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:** 05.04.2026

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

A teneur de l'art. 1<sup>er</sup> 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.

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 défauts 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 paiement 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-Stähelin de Bâle, l'Assemblée générale du chemin de fer du Gothard a nommé Membres du Conseil d'administration: M. Stähelin-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-Burekhardt, 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