

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 9 (1880)

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: 28.12.2025

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

Nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale du chemin de fer du Gothard notre *neuvième Rapport de gestion*, comprenant l'exercice de 1880.

I. Bases de l'entreprise.

A teneur de l'art. 5 du Traité international du 23 Décembre 1873 entre la Suisse et l'Italie, concernant le raccordement à Chiasso et à Pino (Luino) du chemin de fer du Gothard avec le réseau italien, les conditions dans lesquelles l'exploitation doit se faire aux stations communes, le changement de locomotives et l'utilisation de tronçons et de stations de l'une des Compagnies par l'autre, doivent être déterminés par une convention spéciale entre les deux Compagnies.

Comme vous le savez, la convention relative à l'exploitation de la gare internationale de Chiasso a été passée le 9 Juin 1876 entre l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie et nous, suivant le mode indiqué dans notre Rapport annuel de 1876; il ne nous reste plus donc qu'à mentionner le fait que, tandis que l'établissement de cette station n'était jusqu'à présent que provisoire et approprié aux besoins du moment, il est survenu maintenant une entente sur *les constructions et l'établissement définitifs de la gare internationale de Chiasso* pour le trafic direct du chemin de fer du Gothard.

Comme nous l'avons dit dans notre dernier Rapport de gestion, il a été pris, déjà en 1879, les premières dispositions nécessaires pour arriver aussi entre les deux administrations à une entente au sujet de *l'établissement et de l'exploitation de la gare internationale de Luino*. Les tractations y relatives ont été continuées pendant l'année; elles ne sont toutefois pas encore terminées. Ce retard provient surtout du fait que pour le prolongement de la ligne à partir de Luino jusqu'au raccordement avec le réseau italien déjà construit, il existait divers projets, dont les uns devaient passer par Laveno en longeant le lac, les autres par le Val Cuvio et que la décision relative à cette question de tracé n'a été prise que vers la fin de l'année et cela en définitive en faveur de la ligne du lac.

Comme ce retard dans le choix du tracé de Luino au raccordement avec le réseau italien faisait douter qu'il fût encore possible de livrer à l'exploitation, dans le délai prévu par le Traité, le tronçon italien de raccordement, lequel présente de sérieuses difficultés de construction, le Conseil fédéral suisse se vit obligé, après nous avoir consultés, de déclarer au Gouvernement italien que la Suisse se conformerait exactement à l'obligation qui lui incombe d'exécuter, en temps voulu et aux termes du Traité, le chemin de fer du Gothard jusqu'à la frontière italienne et qu'il décline toute responsabilité pour le cas où, par suite du non-achèvement du tronçon italien de raccordement, la ligne du Gothard ne pourrait pas être ouverte à l'exploitation pour le 1^{er} Juillet 1882. L'Italie, de son côté, donna l'assurance que pour ce tronçon aussi, elle croyait être en mesure d'observer le délai d'achèvement stipulé par la Convention additionnelle du 12 Mars 1878.

Sur l'initiative du Conseil municipal lucernois, les hauts Gouvernements de Lucerne et de Berne ont demandé par lettres des 3/5 et 12/14 Mai 1880 que la Société du chemin du Gothard veuille bien entreprendre dès maintenant *la construction de la ligne Lucerne-Küssnacht-Immensee*, dont l'exécution a été ajournée par l'art. 3 de la Convention additionnelle internationale du 12 Mars 1878. Pour appuyer leur demande, ils affirmaient que la Société du chemin de fer du Gothard, en suite d'offres concernant la formation du capital de construction nécessaire, se trouve en mesure de fournir une justification financière pour la construction de cette ligne et d'exécuter cette dernière sans être obligée de toucher d'une manière quelconque aux fonds destinés à la ligne principale Immensee-Pino, et que par conséquent elle est tenue, en vertu de l'alinéa 4 de l'art. 3 de la convention additionnelle susmentionnée, de procéder sans retard à la construction de la ligne Lucerne-Küssnacht-Immensee.

Considérant l'importance de la question, la Direction, dans le but d'acquérir une base sûre pour la décision à prendre à ce sujet par les organes de la Société, s'est cru obligée de recueillir des données exactes sur le coût de la construction, sur le trafic probable et les recettes ainsi que sur les dépenses d'exploitation de la ligne Lucerne-Küssnacht-Immensee comparées à celles de la ligne par Rothkreuz. Toutefois elle estima devoir, encore avant l'achèvement de ce travail, porter l'état de la situation à la connaissance du Conseil d'administration qui, dans sa séance du 26 Mai, chargea une Commission composée du Président du Conseil d'administration, de deux Membres suisses, de deux Membres allemands et de deux Membres italiens, d'examiner la question pendante et de donner son préavis. Après que la Direction eût présenté à cette Commission son rapport y relatif, le Conseil d'administration, approuvant les propositions de cette dernière, prit, en date du 23 Octobre, la décision suivante:

1^o La Direction est invitée à informer le Conseil fédéral suisse des requêtes des Gouvernements des Cantons de Lucerne et de Berne des 3/5 et 12/14 Mai 1880, et, en se référant à l'art. 7 de l'arrêté fédéral du 4 Juillet 1879 concernant les obligations de la Société du Gothard vis-à-vis de la Confédération, ainsi qu'aux offres de construction qui ont été faites, d'exprimer au Conseil fédéral qu'elle est disposée à entrer sous sa direction en pourparlers avec les hauts Gouvernements déjà cités, pour arriver si possible à une entente sur l'époque et les conditions de la construction de la ligne Lucerne-Küssnacht-Immensee.

2^o La Direction est autorisée à déclarer au cours de ces tractations, que le Conseil d'administration du chemin de fer du Gothard est prêt à proposer à l'Assemblée générale des actionnaires la mise en œuvre immédiate de la construction de la ligne directe Lucerne-Immensee avec une station de passage à l'Untergrund à créer de concert avec les autres Administrations intéressées, en tant que les gouvernements ou communes participants ou d'autres cercles intéressés fourniront pour un temps encore à déterminer, une garantie servant à couvrir un déficit éventuel dans l'exploitation de la ligne directe y compris

les intérêts du capital de construction. Dans ce cas, il sera tenu un compte spécial pour les dépenses de construction et d'exploitation de la ligne Immensee-Küssnacht-Lucerne. Dans la détermination des dépenses d'exploitation de ce tronçon, on portera en compte les parts afférentes aux dépenses d'exploitation des gares tête de ligne de Lucerne et d'Immensee ainsi qu'aux frais de l'administration générale, de l'entretien et du renouvellement du matériel d'exploitation. Dans le cas où l'exploitation de la ligne Immensee-Küssnacht-Lucerne présenterait dans les premières années un déficit et plus tard un boni, il sera pris d'abord sur ce dernier de quoi rembourser les montants versés par les garants. La comptabilité d'exploitation sera tenue d'une manière spéciale jusqu'au complet remboursement des sommes fournies par les garants.

La Direction a porté cette décision du Conseil d'administration à la connaissance du Conseil fédéral suisse, en déclarant en même temps qu'elle était disposée, si on le désirait, à entrer, sous sa direction et sur ces bases, en pourparlers avec les Gouvernements, et en a informé ces derniers.

Jusqu'à ce jour aucune tractation de ce genre n'a eu lieu.

Immédiatement après réception des requêtes des Gouvernements de Lucerne et de Berne, nous avons fait évaluer aussi les frais de construction de la ligne *Zug-Goldau*, de la même manière que cela s'est passé pour celle d'Immensee-Lucerne, et nous avons remis, sur sa demande, au Comité d'initiative pour la ligne Thalweil-Zug-Goldau, ce devis avec tous les plans des projets relatifs à la ligne Zug-Arth, soit Zug-Goldau. Nous n'avons pas eu à nous occuper davantage de cette ligne, vu qu'il ne nous a été adressé ni une demande d'exécution immédiate, ni une offre quelconque touchant l'adjudication des travaux ou la formation du capital nécessaire pour ces derniers. Nous sommes du reste d'avis que la ligne Zug-Goldau doit être traitée d'après les mêmes principes que celle de Lucerne-Immensee et nous n'avons pas manqué de nous exprimer dans ce sens vis-à-vis du Conseil fédéral.

II. Etendue de l'entreprise.

Les tractations relatives à la détermination par conventions des prescriptions détaillées contenues dans les dispositions arrêtées en principe par le Protocole de la Conférence de Berne du 6 Octobre 1877, dispositions concernant *l'usage exclusif par le chemin de fer du Gothard de la ligne Immensee-Rothkreuz et l'usage en commun de la ligne Rothkreuz-Lucerne ainsi que de la gare de Lucerne*, ont été terminées. Les conventions passées entre les Administrations participantes renferment entre autres les dispositions essentielles ci-dessous :

1^e Convention relative à l'affermage de la ligne Immensee-Rothkreuz à la Société du chemin de fer du Gothard.

La Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse et celle du Central-Suisse, en leur qualité de propriétaires du chemin de fer Sud-Argovie, remettent sur la base des concessions y relatives et des dispositions du Protocole de Berne du 6 Octobre 1877, l'exploitation et l'administration du tronçon Immensee-Rothkreuz à la Compagnie du chemin de fer du Gothard et celle-ci prend à sa charge cette exploitation en connexion avec la ligne Immensee-Pino, soit Immensee-Chiasso. En se chargeant de cette exploitation, la Compagnie du Gothard acquiert les droits suivants :