

**Zeitschrift:** Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard  
**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern  
**Band:** 9 (1880)  
**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:** 21.01.2026

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

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<sup>re</sup> 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 :

1° L'usage exclusif de cette ligne pour la circulation de ses trains et de son personnel, conformément aux horaires établis par elle-même; 2° le droit de prélèvement de toutes recettes de transport directes ou indirectes par l'application de ses propres tarifs et règlements de transport, toutefois dans les limites des dispositions concessionnelles pour le chemin de fer Sud-Argovie et dans ce sens que ce tronçon sera, lors de l'établissement ou de la répartition des taxes, en tant que les prescriptions du Protocole de Berne du 6 Octobre 1877 ne devront pas être modifiées, traité de la même façon que s'il était exploité comme partie intégrante du chemin de fer Sud-Argovie; 3° le droit de prélèvement de tous autres revenus provenant de l'administration du tronçon.

Par contre elle prend les engagements suivants:

1° Elle paie aux Compagnies propriétaires en versements semestriels, les intérêts au 6 % du montant total des frais de construction de la ligne; dans le calcul des intérêts il est exclu en principe tout supplément pour frais de formation de capital; 2° elle paie de plus aux mêmes Compagnies un tiers de la recette brute de transport sur cette ligne, en tant que cette recette ne dépassera pas la somme de fr. 35,000 par kilomètre exploité; 3° elle se charge de l'entretien et de l'administration de la ligne avec tous les établissements, les appareils et toutes les installations qui en font partie, à l'exclusion du matériel de la voie nécessaire qui sera acquis par les Compagnies propriétaires et mis gratuitement à la disposition de la Compagnie locataire en gare de Rothkreuz; par contre le vieux matériel de la voie retiré de la ligne appartient aux Compagnies propriétaires et doit leur être remis à la même gare. Il est cependant bien entendu que pendant les 12 premiers mois de l'exploitation, la consolidation et l'entretien des remblais à l'exclusion de tous autres travaux d'entretien et de dressement, ainsi que le second ballastage devront être exécutés par la Compagnie locataire aux frais des Compagnies propriétaires et que celles-ci mettront gratuitement sur la ligne affermée, à la disposition de la première, une provision de 2,000 m<sup>3</sup> de ballast, cela aux frais du compte de construction. La Société du chemin de fer du Gothard exécutera de même aux frais des Compagnies propriétaires tous les travaux et aménagements qui pourraient devenir nécessaires pendant la durée du bail et qui, par leur nature, rentrent dans le compte de construction, tels que la pose d'une seconde voie, l'établissement et l'agrandissement de stations et maisons de gardes et l'exécution de passages à niveau; la Compagnie locataire doit servir l'intérêt au 6 % de ces frais. Les Compagnies propriétaires ont à livrer la ligne à la Compagnie locataire pour l'époque de l'ouverture de la ligne directe du Gothard, au plus tard le 1<sup>er</sup> Juillet 1882 et en état de bonne exploitation. Par contre à l'expiration du bail, la Compagnie locataire devra remettre la ligne et tous ses accessoires en état de bonne exploitation et réparer tous les dommages ou dégâts éventuels, en tant qu'ils ne concernent pas le matériel de la voie. Pour l'usure de la voie, elle paie aux Compagnies propriétaires une somme de fr. 1,000 par année d'exploitation et par kilomètre.

La convention est conclue pour la durée de concession; toutefois elle s'annulera ipso jure à l'époque de la mise en exploitation de la ligne directe Immensee-Lucerne. Sont exclues cependant de la durée de concession, les obligations pécuniaires 1 et 2 incombant au chemin de fer du Gothard, sur lesquelles, après 5 années écoulées à partir du jour de l'ouverture de l'exploitation, chacune des parties contractantes peut demander une révision.

*2° Convention relative à l'usage commun de la ligne Rothkreuz-Lucerne jusqu'à son raccordement à la voie du Central-Suisse à l'Untergrund près Lucerne et à l'usage commun des stations de Rothkreuz, Gisikon et Ebikon.*

La Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse cède à la Société du chemin de fer du Gothard le droit d'usage commun de la ligne et des stations susdites. Suivant entente entre les Administrations

participantes, la gare de Rothkreuz sera agrandie par la Compagnie du Nord-Est d'une manière convenable et en tenant compte de l'usage commun qui en sera fait par les chemins de fer du Gothard et du Sud-Argovie. En revanche chaque partie doit pourvoir elle-même aux besoins de service de ses trains et machines. La Compagnie du Gothard est autorisée à établir un horaire à sa convenance pour ses trains circulant sur cette ligne; toutefois, pour éviter des collisions, elle devra s'entendre avec la Compagnie du Nord-Est sur les heures de parcours. Dans le cas où l'une des Administrations organiserait des trains de nuit, elle aura seule à supporter les frais qui pourraient en résulter. Le trafic local dans son ensemble des stations de Lucerne, Ebikon, Gisikon et Rothkreuz entre elles appartient au chemin de fer du Nord-Est qui seul doit y pourvoir. En revanche, le trafic de ces stations par Rothkreuz dans la direction du Gothard ou en sens inverse appartient au chemin de fer du Gothard; il en est de même du trafic de transit en provenance ou à destination du Gothard dans la direction de Lucerne ou par Lucerne au delà de cette station, tandis que le trafic par Rothkreuz au delà de cette station dans la direction de Zurich et de Wohlen ou vice versâ est effectué par la Compagnie du Nord-Est. Par exception, les voyageurs ont le loisir de se servir entre Lucerne et Rothkreuz des trains du chemin de fer du Gothard auquel il échoit pour cela une quote-part de 40 % du trafic local des voyageurs entre les stations déjà citées. Cette clause pourra déjà être soumise à une révision au bout d'une année d'exploitation.

La Société du chemin de fer du Gothard doit faire à la Compagnie du Nord-Est, en compensation des droits que celle-ci lui cède, les bonifications suivantes:

a) un tiers des intérêts calculés à 5 % du capital affecté à la partie de la gare utilisée en commun; b) un tiers des dépenses provenant du service de station et de l'entretien de la gare de Rothkreuz; c) la moitié des intérêts calculés à 5 % des frais d'établissement de la ligne Rothkreuz-Untergrund près Lucerne, frais qui à la fin de 1879 se montaient à fr. 2,540.996. 73; d) la moitié des frais résultant du service de station à Gisikon et Ebikon, ainsi que de l'entretien et de la surveillance de la ligne Rothkreuz-Untergrund, y compris les bâtiments. Il est toutefois entendu que le chemin de fer du Nord-Est peut porter au compte commun une somme de fr. 1,000 par an et par kilomètre pour les frais de renouvellement des rails, accessoires des rails, aiguilles, croisements et traverses, dont à déduire la valeur du vieux matériel: sur ces fr. 1,000 le chemin de fer du Gothard lui en rembourse la moitié. La convention s'annule par la mise en exploitation d'une ligne directe Lucerne-Küssnacht-Immensee. Dans le cas où il serait fait à la gare de Rothkreuz des installations dont la Compagnie propriétaire de la ligne pourra se passer une fois que l'exploitation de la ligne Rothkreuz-Immensee par le chemin de fer du Gothard aura cessé, ce dernier doit indemniser la dite Compagnie propriétaire d'une manière convenable. Cette indemnité ne peut toutefois pas dépasser la quote-part du chemin de fer du Gothard au paiement des intérêts du capital commun de construction de la gare de Rothkreuz pour 5 années y compris les montants déjà payés. A ou après l'expiration de ces 5 années et dans le délai d'un an, la révision de cette convention pourra en tout temps être demandée.

La Compagnie du Central-Suisse, remplaçant l'Entreprise du chemin de fer Sud-Argovie, a déclaré accorder son approbation à cette convention.

*3<sup>e</sup> Convention relative à l'usage commun de la gare de Lucerne et de la ligne d'accès qui y aboutit comprise entre l'Untergrund et cette gare.*

La Compagnie du chemin de fer du Central-Suisse cède à la Compagnie du chemin de fer du Nord-Est suisse, au Canton de Berne comme propriétaire du chemin de fer Berne-Lucerne et à la Compagnie du chemin de fer du Gothard, la ligne d'accès susdite et la gare de Lucerne pour autant que les diverses parties de cette dernière ne servent pas à l'usage exclusif de l'une ou de l'autre des Compagnies sus-

nommées. Dans ce but la gare de Lucerne sera convenablement agrandie et il est prévu pour cela d'après devis et sous réserve de règlement définitif de compte, un montant de fr. 604,000. Pour la formation du capital nécessaire à cet agrandissement, la Compagnie du Gothard en prend à sa charge la moitié, celle du Central-Suisse deux sixièmes et celle du Berne-Lucerne un sixième; les paiements seront versés à la Compagnie du Central suivant les comptes fournis par elle et au fur et à mesure de l'avancement des travaux. — Le chemin de fer du Central cède, pour la durée de la convention, aux chemins de fer du Gothard et du Berne-Lucerne, le droit réel de l'usage commun de la gare de Lucerne affectée au service commun, ainsi que de la ligne d'accès; en garantie des versements qu'ils ont à faire au capital commun de construction, il leur est accordé pour le cas où le réseau du Central-Suisse viendrait à être hypothéqué, un droit d'hypothèque sur ce réseau de même rang que celui des porteurs d'obligations du chemin de fer du Central. Dans le cas où, après l'achèvement des travaux d'agrandissement à la gare de Lucerne, il serait nécessaire de procéder à d'autres agrandissements ou à des modifications qui, vu leur nature, doivent être portés au compte de construction, il est convenu de ce qui suit: si ces travaux constituent un complément de l'agrandissement de la gare et sont essentiellement occasionnés par le trafic du chemin de fer du Gothard, le chemin de fer du Central-Suisse a le droit, dans le cas où ces travaux seraient commencés dans les 5 ans qui suivront l'admission des trains du Gothard dans la gare de Lucerne, et où leur coût ne dépasserait pas au total la somme de fr. 150,000, de disposer pour la formation du capital nécessaire, des Administrations utilisant en commun la gare et cela dans les mêmes conditions que pour les travaux à exécuter actuellement et en tant que cette répartition, par suite de circonstances spéciales, ne paraîtrait pas inéquitable dans le cas particulier. En d'autres cas une entente particulière devra avoir lieu sur les conditions de cette répartition. — Dans le cas où cette convention viendrait à être résiliée, il sera procédé par le chemin de fer du Central vis-à-vis des Administrations sortant de la communauté et qui ont participé à la formation du capital, à un rachat, en ce sens qu'il leur sera bonifié le tantième pour cent qui leur revient au prorata du capital qu'elles ont affecté à la gare, de la valeur de la gare servant à l'usage commun, que celle-ci a encore pour la Compagnie du Central-Suisse et les autres Administrations restant dans la communauté, au moment où les autres s'en retirent; en revanche la quote-part du Central-Suisse au capital de construction commun, vis-à-vis des Administrations demeurées dans la communauté, s'augmente du montant de la somme de rachat qu'elle a versée. — Les trains des Compagnies formant la communauté entrent librement dans la gare de Lucerne et en sortent de même, cela sous réserve d'une entente avec le Central-Suisse. Pour l'usage commun du tronçon d'accès et de la gare servant en commun, le capital entier affecté à ces objets, environ fr. 3,500,000, sera placé, chaque fois suivant son montant, à 5 % l'an par les Compagnies contractantes et en proportion des essieux de locomotives, de voitures et de wagons entrés dans la gare de Lucerne ou qui en sont sortis et la jouissance de cet intérêt sera attribuée aux Administrations qui ont participé à la formation du capital au prorata de leur quote-part. Les quatre Administrations contractantes contribuent en proportion de leurs essieux de locomotives, de voitures et de wagons entrés à la gare de Lucerne ou qui en sont sortis, aux frais de surveillance et d'entretien du tronçon d'accès ainsi qu'aux frais de surveillance, d'entretien et d'exploitation de la partie de la gare utilisée en commun y compris les traitements et salaires des employés et ouvriers communs, en y ajoutant toutefois 5 % pour administration générale.

Cette convention est consentie pour la durée de 5 ans à compter du 31 Décembre qui suivra l'admission des trains du chemin de fer du Gothard dans la gare de Lucerne; elle reste aussi en vigueur après ce terme à moins que l'une des Compagnies contractantes ne la dénonce pour la fin d'une année

et au moins 12 mois avant ce terme. En outre chacune des Administrations participantes a le droit, à l'expiration des 5 années précitées, de demander la révision des clauses de la convention. Dans le cas où elles ne pourraient s'entendre sur la nouvelle rédaction des clauses à réviser, c'est le Tribunal fédéral suisse qui en décidera. Les nouvelles dispositions entrent en vigueur au commencement de l'année qui suit à 12 mois de distance au moins l'annonce de la demande de révision.

La Compagnie du Nord-Est suisse ayant refusé de s'associer à cette convention, la Compagnie du Central-Suisse déclara que vis-à-vis de nous, elle exécuterait la convention de la même manière que si la Compagnie du Nord-Est y eût participé, c'est-à-dire que le refus de cette dernière de signer ce contrat ne pouvait en aucune manière causer un préjudice quelconque au chemin de fer du Gothard.

Simultanément avec ces conventions, il a été passé *des contrats spéciaux*: avec la Compagnie du Central-Suisse sur *la construction d'un dépôt commun à Rothkreuz* et avec le chemin de fer Berne-Lucerne, relativement à *l'usage commun de son poste de signaux à la Fluhmühle à l'Untergrund et de son dépôt à la gare de Lucerne*.

Quant aux tractations avec la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie, ayant pour but la conclusion d'une convention réglant *l'usage exclusif du tronçon italien à partir de la frontière près Dirinella (Pino) jusqu'à Luino et l'usage commun de la gare internationale de Luino*, elles ont été continuées, mais ne sont pas encore terminées.

Enfin il a été passé *avec la Compagnie du chemin de fer Arth-Rigi, une convention relative au raccordement de sa ligne au chemin de fer du Gothard et à l'utilisation de notre station de Goldau par le chemin de fer Arth-Rigi*; en voici les clauses principales.

Le chemin de fer Arth-Rigi opère lui-même et à ses frais son raccordement à la gare de Goldau appartenant au chemin de fer du Gothard, conformément au plan arrêté jusqu'à la limite du terrain du chemin de fer du Gothard. Ce dernier lui cède pour son usage exclusif à la gare de Goldau une place appropriée et deux locaux. Il conserve pour son usage exclusif la voie principale directe et la voie d'évitement, éventuellement aussi une seconde maisonnette de garde. Le chemin de fer du Gothard pourvoit à l'entretien et à la surveillance de la station commune, tandis que chaque Administration doit entretenir elle-même les parties de la station réservées à son usage exclusif. Le chemin de fer Arth-Rigi supporte la moitié des intérêts au 5 % du capital affecté à la portion de la gare destinée à l'usage commun et en effectue le paiement au chemin de fer du Gothard en deux versements semestriels. Ce dernier établit des comptes mensuels sur les frais d'exploitation communs; le chemin de fer Arth-Rigi doit lui rembourser le tiers des frais du service d'expédition et la moitié de ceux d'entretien de la voie et du service de surveillance, mais le surplus de frais causé par les trains de nuit est à la charge du chemin de fer du Gothard seul. La Compagnie Arth-Rigi paie pour les locaux qui lui sont cédés dans le bâtiment à voyageurs 5 % des frais de construction incombant à ces locaux ainsi que les dépenses de leur entretien et réparation.

La convention est conclue pour la durée de 5 années et peut être dénoncée pour ce terme 6 mois à l'avance, en tant qu'il ne s'agit pas de la propriété de la Compagnie Arth-Rigi. Dans le cas où la Compagnie du Gothard serait obligée d'agrandir sa station de Goldau, la Compagnie Arth-Rigi est tenue de modifier son raccordement d'une manière correspondante et à ses frais.

En terminant ce chapitre nous croyons devoir mentionner encore une autre convention que nous avons passée avec la Compagnie du chemin de fer Arth-Rigi. Par cette convention, celle-ci s'engage à



faire circuler pendant toute l'année, ainsi donc pendant l'hiver aussi, sur sa ligne Arth-Goldau trois trains par jour dans chaque direction, en tant qu'il lui sera payé une indemnité pour cette exploitation et pour le surcroît de frais que lui occasionne le transfert de la station du Gothard de Oberarth à Goldau. De notre côté nous nous sommes engagés à payer cette indemnité, dans la supposition que la commune d'Arth renoncera à l'établissement d'une halte entre Immensee et Goldau qu'elle avait réclamée et que la Compagnie Arth-Rigi non-seulement renoncera à toute demande ultérieure d'indemnité pour elle-même, mais qu'elle s'entendra avec la commune d'Arth au sujet de l'exploitation de la ligne Arth-Goldau. L'indemnité à payer à la Compagnie Arth-Rigi par le chemin de fer du Gothard, relativement à laquelle un arrangement à l'amiable n'avait pu aboutir, a été fixée par le tribunal arbitral à fr. 60,000, payables au moment où l'engagement pris par le chemin de fer Arth-Rigi relativement à l'exploitation pendant l'année entière et que nous avons cité plus haut, aura été, lui aussi, réglé par une décision des Autorités fédérales compétentes.

### III. Organes de la Société.

Pendant l'exercice, il n'est pas survenu de modification dans l'organisation de l'Administration du chemin de fer du Gothard. Par contre on a déterminé les lignes fondamentales pour l'organisation de l'administration de l'exploitation pendant la période d'exploitation qui s'ouvrira avec les lignes directes.

Passant à l'état du personnel des organes de la Société et des fonctions supérieures de l'Administration centrale, nous avons à signaler en premier lieu que la place restée vacante, que nous avons mentionnée dans notre dernier Rapport annuel, d'un *Membre du Conseil d'administration*, a été repourvue par la nomination de M. Clemente Maraini, ingénieur, à Rome, et ensuite que le Conseil d'administration au complet a choisi pour son Président M. le Dr Ch. Stehlin, Conseiller des Etats, à Bâle, et pour son Vice-Président, M. le Colonel Rieter, Conseiller des Etats, à Winterthur.

Malheureusement le décès survenu le 27 Janvier 1881 de M. le Conseiller national Alexandre Bucher, à Burgdorf, a produit de nouveau un vide sensible au sein du Conseil d'administration. Le Conseil fédéral suisse a nommé à la place du défunt M. le Conseiller national Buetzberger, à Langenthal.

L'état du personnel des fonctionnaires supérieurs de l'Administration centrale a été complété pendant l'exercice, en ce sens que la place vacante depuis 1877 du Chef de l'exploitation a été repourvue par le choix de M. Théodore Siegfried, de Zofingen, ancien Chef de l'exploitation du chemin de fer du National-Suisse. Par contre nous avons à mentionner la perte d'un de nos meilleurs fonctionnaires, M. Herrmann Zaehring, Chef du Bureau de révision des comptes, mort le 22 Septembre 1880, après avoir occupé cette place depuis la constitution de la Société du chemin de fer du Gothard avec autant de zèle que de talent et avoir rempli avec fidélité et dévouement ces fonctions laborieuses. M. le Colonel Abraham Stocker, de Lucerne, a été désigné pour lui succéder.

Pendant le dernier exercice, le *Conseil d'administration* a pris, dans 4 séances, 35 décisions et la *Direction*, dans 127 séances, en a pris 4589.