

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 12 (1883)
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: 25.11.2025

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

Il ressort de ce qui précède que le déficit qui résulterait de l'exécution de la ligne Lucerne-Kussnacht-Immensee comparativement à celui découlant de l'exploitation à bail du détour par Rothkreuz, n'est pas si considérable qu'il puisse modifier d'une manière sensible la situation financière de la Compagnie du Gothard, cela d'autant moins qu'il est susceptible de diminuer moyennant un certain développement du trafic et qu'il se trouve compensé par des avantages au point de vue de la politique des chemins de fer, dérivant de l'établissement de la voie de communication la plus courte; qu'en revanche les sacrifices que la Compagnie devrait s'imposer par la construction de la ligne Zug-Goldau tant que la continuation n'en existe pas jusqu'à Thalweil, constitueraient encore pour elle une charge trop excessive. En nous appuyant donc sur ces considérations, nous avons exprimé au Département fédéral des Chemins de fer l'avis qu'il y a lieu de procéder à bref délai à l'exécution de l'embranchement Lucerne-Kussnacht-Immensee et de différer par contre encore celle du tronçon Zug-Goldau; que toutefois les études définitives devraient être commencées pour les deux lignes et, en ce qui concerne celle de Lucerne-Immensee, poussées de telle sorte qu'on puisse soumettre au Conseil fédéral avant la fin de 1884, les plans et devis définitifs de la ligne ainsi que des agrandissements ou nouvelles constructions aux gares de tête, en connexion avec la dite ligne, et de plus la justification des moyens financiers nécessaires pour les travaux.

II. Etendue de l'entreprise.

Par l'entremise d'un de nos ingénieurs de la voie, nous avons reçu du rapporteur technique d'une commission composée de citoyens de Turin en vue de l'exécution d'une voie ferrée reliant *Locarno à Santhia par Intra, Gravellone, Borgomanero*, une communication nous demandant si, pour le cas où la partie italienne de cette ligne viendrait à se construire, nous serions disposés à en exécuter le tronçon suisse de *Locarno à la frontière près Brissago*; nous avons répondu que nous ne méconnaissons nullement l'importance de cette ligne pour la voie du Gothard, mais que tant que n'aurions pas de plus amples renseignements sur le projet de chemin de fer de la rive droite du Lac Majeur et sur le coût du tronçon de Locarno à la frontière, nous ne saurions être à même de nous prononcer sur la question qui nous a été posée et qu'en conséquence nous attendions qu'on nous communiquât avant tout les plans y relatifs; dans notre lettre nous avons de plus signalé le fait que puisqu'il s'agit ici d'une ligne internationale, il faudrait naturellement et nécessairement l'approbation des deux Etats intéressés tant pour l'exécution de la ligne que pour la construction de la gare internationale. Nous nous sommes exprimés de la même manière sur une demande analogue que nous avait adressée un comité tessinois promoteur d'un chemin de fer de *Gozzano à Locarno*.

En outre la Direction du Comité d'initiative Thalweil-Zug-Goldau nous a fait savoir qu'elle était autorisée par ce dernier à discuter et à conclure avec nous, sous réserve de ratification, une convention imposant à la Compagnie du Gothard l'obligation de *construire* la ligne *Thalweil-Zug* suivant un mode à déterminer contractuellement, et lui garantissant en revanche un emprunt d'environ 5 millions de francs à un intérêt modéré et pour un temps qui seraient stipulés de la même manière. La dite Direction nous transmettait simultanément le plan de situation et le profil longitudinal de son projet ainsi que du raccordement à Zug, et accompagnait cet envoi d'un court rapport technique à l'appui. Nous avons répondu que les plans et le rapport sommaire qui nous avaient été envoyés ne nous

mettaient pas en position de juger si l'exécution de la ligne en question présentait des avantages pour notre Compagnie; qu'avant donc de nous prononcer à ce sujet, nous devons prier la Direction sus-nommée de nous faire parvenir d'une part le devis détaillé du coût de construction de la ligne Thalweil-Zug et d'autre part le calcul basé sur des preuves concluantes du rendement approximatif de cette ligne; nous avons en même temps fait observer que l'idée mise en avant rencontrerait probablement des difficultés de tous genres et que l'apparition de *nouveaux* projets de construction *avant* l'exécution des engagements imposés jadis par le Conseil fédéral à la Compagnie du Gothard pourrait aussi se heurter à des obstacles de nature juridique.

III. Organes de la Compagnie.

L'organisation de l'Administration générale a subi une modification en ce sens que les art. 6 et 7 du *Règlement intérieur de la Direction pour la période d'exploitation* ont reçu la teneur suivante:

Les attributions du 1^{er} Département comprennent: toutes les affaires qui ont un caractère exclusif ou prédominant de politique de chemins de fer; les questions générales d'organisation; tout ce qui a trait aux finances, à la comptabilité, aux opérations de caisse et aux cautionnements pour la construction et l'exploitation, y compris la gestion des caisses de secours et des caisses de malades et le contrôle de l'exploitation; l'administration du matériel (économat); la gestion des propriétés de la Compagnie qui ne font pas partie du corps de la voie, et celle de l'inventaire de l'Administration centrale; les permis de circulation; la statistique (générale) de chemins de fer et les rapports de gestion; les rapports avec les Autorités et avec les autres Compagnies de chemins de fer, en tant qu'il s'agit d'affaires qui rentrent exclusivement ou d'une manière prédominante dans les attributions du 1^{er} Département.

Les attributions du II^e Département comprennent: le service commercial, à l'exception du contrôle de l'exploitation, tout ce qui a trait aux expropriations ainsi que la tenue du cadastre; la location (affermage) et la revente de parcelles et de talus, en tant qu'ils ne sont pas portés au compte de propriétés, toutes les questions de droit et de contentieux, ainsi que de concessions et d'impôts; le service des réclamations; les questions d'assurance (contre l'incendie, les risques de transport et les accidents); les rapports avec les Autorités et avec les autres Compagnies de chemins de fer, en tant qu'il s'agit d'affaires qui rentrent exclusivement ou d'une manière prédominante dans les attributions du II^e Département.

Les attributions du III^e Département n'ont pas éprouvé de modification.

En ce qui concerne *l'état du personnel des organes de la Compagnie et des fonctions supérieures de l'Administration centrale*, nous avons tout d'abord à rappeler que par suite de l'expiration de leur mandat, les membres du *Conseil d'administration* dont les noms suivent devaient sortir de charge: 1^o MM. Filippo Bonzanigo, avocat à Bellinzone, Karrer, Conseiller national à Sumiswald, von Hettlingen, Conseiller des Etats à Schwyz, le Directeur Dr. Stoffl à Lucerne, Pfyffer-Balthasar, Président du Conseil municipal à Lucerne (avait du reste donné sa démission en déclarant ne pas pouvoir accepter une réélection), le Chevalier Filippo Cavallini à Milan, et le Baron Ed. von Oppenheim à Cologne (tous les sept avaient été nommés par l'Assemblée générale); 2^o MM. le Commandeur Massa à Milan, le Directeur von Knapp à Stuttgart et Rossi, ancien Conseiller d'Etat à Lugano (tous trois élus par le Conseil fédéral).