

<b>Zeitschrift:</b>	Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
<b>Herausgeber:</b>	Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
<b>Band:</b>	35 (1906)
<b>Rubrik:</b>	L'état créditeur du fonds de renouvellement

#### 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:** 18.01.2026

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

Cette enquête a eu lieu au mois de novembre en présence de fonctionnaires supérieurs de nos divisions de l'exploitation.

3<sup>e</sup> Notre Compagnie a participé à l'exposition du Simplon à Milan et ce notamment sur le désir du commissariat suisse; notre exposition comportait:

- a) un train complet, le Gothard-Express;
- b) un relief des lacets de notre ligne dans la Biaschina;
- c) une brochure sur les origines, le développement et la situation actuelle de nos caisses de prévoyance.

### III. L'état créiteur du fonds de renouvellement.

L'exécution de l'arrêt du Tribunal fédéral, du 30 décembre 1905 (voir page 8. II. 1 de notre dernier rapport de gestion) et notamment de la disposition 4<sup>e</sup> IV du nouveau règlement — calcul sur la base des normes arrêtées par les experts du Tribunal fédéral des différences de versements et de prélèvements en regard des dépenses effectives — (voir la première annexe du rapport de 1905) nous a beaucoup occupés durant l'exercice écoulé. Pour atteindre notre but, il a fallu réunir des matériaux d'enquête remontant à nombre d'années en arrière, faire de multiples et complexes calculs, dresser de volumineuses récapitulations; tout ce travail a été encore sensiblement accru par la détermination de l'état créiteur du fonds de renouvellement, que le département fédéral des chemins de fer avait réclamée aux termes de l'art. 11, al. 4, de la loi sur la comptabilité du 27 mars 1896. Fin février et en mars de l'année courante nous avons pu soumettre à l'examen du département des chemins de fer le résultat de nos études, savoir les justifications demandées par l'autorité:

- a) des versements dans le fonds de renouvellement et des prélèvements sur ce fonds pendant la période du 1<sup>er</sup> janvier 1894 au 31 décembre 1905, en conformité, d'une part, des statuts sociaux ainsi que des résolutions prises ultérieurement à ce sujet par les organes de la Compagnie et, d'autre part, du mémoire des experts du Tribunal fédéral;
- b) de l'état créiteur du fonds de renouvellement au 31 décembre 1905, conformément à la loi sur la comptabilité. A ces pièces étaient jointes les normes ayant servi à dresser les comptes ainsi que les comptes mêmes.

Sans vouloir entrer dans les détails, nous tenons cependant à ajouter ici à titre explicatif qu'il s'agissait en substance de déterminer, pour autant que les experts ne l'avaient déjà fait dans leur mémoire, les versements dans le fonds pour chaque année; en cela nous avons adopté la voie suivie par les experts, en appliquant les coefficients fixés par le jugement transactionnel aux données statistiques pour les situations réelles, la valeur d'inventaire, les prestations d'exploitation, etc. Pour déterminer les prélèvements sur le fonds afférents à chaque année de la période à considérer, nous avons dû éliminer des réfections et renouvellements réellement exécutés tous ceux dont les frais, aux termes de la loi, ne peuvent être couverts par les prélèvements sur le fonds; en plus, pour déterminer les prélèvements nets, il a fallu évaluer, aussi d'après les données du mémoire des experts, les quantités effectives de vieux matériel retiré et défaillant les montants obtenus. De cette façon, en diminuant la somme totale des versements calculés de la somme totale des prélèvements calculés, nous avons obtenu la somme totale que le fonds de renouvellement, suivant le mémoire des experts du Tribunal fédéral, devait comporter le 31 décembre 1905 pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1894 jusqu'à fin 1905. La différence entre cette situation ainsi calculée du fonds et la situation réelle a été reportée au compte de l'exercice 1906.

Pour la fixation de l'état créiteur du fonds de renouvellement pour toute la durée de l'exploitation du chemin de fer du Gothard jusqu'à fin 1905, c'est aussi le mémoire des experts qui nous a servi de guide principal. En ce qui regarde la superstructure, le calcul a été basé sur l'effectif des voies fin 1905, sur la durée totale des divers types de voies existants en des points déterminés, sur la moyenne de la durée réelle d'emploi, sur la charge brute effective, sur la capacité de transport et sur le coût d'exécution diminué du produit de la vente de vieux matériel. Quant au matériel roulant, les versements ont été calculés selon la méthode des experts du Tribunal fédéral pour chaque année écoulée depuis l'ouverture à l'exploitation des lignes tessinoises de plaine jusqu'en 1894 et les prélèvements effectifs ont été rectifiés suivant les normes arrêtées par les experts; les montants ainsi calculés et majorés de ceux afférents à la période du 1<sup>er</sup> janvier 1894 à fin 1905 représentent l'état créiteur. Nous avons procédé de même pour ce qui concerne le mobilier et les ustensiles. En regard de l'état créiteur calculé nous avons la situation réelle du fonds; comme il est dit plus haut, une fraction de la différence se trouve éliminée par son inscription au compte de 1906; quant au reste la compensation en pourrait, aux termes de la loi sur la comptabilité, être compensée jusqu'au rachat par le moyen d'annuités; désireux toutefois de liquider définitivement cette question depuis si longtemps pendante, nous avons préféré reporter la totalité de la différence au compte de l'exercice 1906.

Dans notre lettre transmissive de ces justifications nous n'avons pas omis d'insister expressément sur le fait que celles-ci ne sauraient en rien préjuger le calcul du produit net au sens des concessions; cette déclaration de notre part s'imposait d'autant plus que l'autorité supérieure nous a invités non seulement à compenser les différences dans le compte annuel de 1906, mais aussi à compléter en conséquence les justifications du produit net présentées antérieurement pour la période de calcul de 10 ans. Ce point reste donc en suspens pour le moment; d'autre part le chapitre B. Partie spéciale. III. Finances contient tous les chiffres relatifs à la solution de la question du fonds de renouvellement.

#### **IV. L'arrêté du Conseil fédéral, du 2 février 1905, concernant l'établissement de la seconde voie de Giubiasco à Chiasso ainsi que d'une station d'évitement entre Lucerne et Meggen.**

Au commencement de février 1905 le département fédéral des postes et chemins de fer avait attiré notre attention sur le fait que l'horaire d'été prévoyait une augmentation des croisements de trains à la station de Rivera entre Bellinzona et Lugano, et que la régularité de la circulation des trains en souffrirait sensiblement, qu'on ne pourrait remédier radicalement à cet état de choses que par le doublement de la voie de Giubiasco à Lugano ou Chiasso, mais que l'intercalation de stations d'évitement sur les rampes du Monte-Cenere constituerait déjà une amélioration. Aux premiers jours de janvier 1906 nous transmîmes au département des chemins de fer les plans et devis de deux de ces stations, mais vers la fin du mois déjà il nous fut répondu que les extensions que nous proposions ne suffisaient plus et le 2 février 1906 le Conseil fédéral prenait l'arrêté suivant: