

# Bases de l'entreprise

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **12 (1883)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

## *A l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Gothard.*

*Messieurs*

Nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale de la Compagnie du chemin de fer du Gothard notre *douzième Rapport de gestion*, comprenant l'exercice de 1883.

### **I. Bases de l'entreprise.**

Dans son postulat du 9 juillet 1883, l'Assemblée fédérale a invité le Conseil fédéral à examiner « si la situation financière actuelle de la Compagnie du chemin de fer du Gothard permet de l'astreindre, « à teneur de l'article 3 de la Convention conclue le 12 mars 1878 entre l'Allemagne, l'Italie et la « Suisse, à construire les tronçons ajournés à cette époque ». Par lettre des 10/12 juillet le Département fédéral des chemins de fer nous donnait connaissance de ce postulat et nous communiquait les requêtes qu'il avait reçues des Gouvernements de Berne, de Lucerne et de Soleure, réclamant la *construction immédiate de la ligne Lucerne-Kussnacht-Immensee*, ainsi que celles des Gouvernements de Zurich, de Zug et de Glaris, comme aussi du Comité d'initiative de Thalweil-Zug-Goldau, demandant en première ligne qu'on mette la main aux travaux de la *ligne Zug-Walchwyhl-Goldau*, éventuellement qu'on exécute les deux embranchements; en même temps, le Département nous invitait à nous prononcer sur les points suivants: *a)* quels sont les moyens financiers dont dispose selon nous la Compagnie du Gothard pour l'exécution des deux tronçons dont il s'agit; *b)* à quel montant peut-on évaluer en ce moment le coût de construction de ces deux tronçons; *c)* comment se concilient les intérêts de notre Compagnie avec l'une ou l'autre des requêtes présentées et quelles propositions nous sommes conduits à formuler à cet égard.

En nous basant sur des recherches et des calculs très complets, nous avons répondu à ces questions dans un rapport daté du 24 novembre, dont nous relevons ci-après les points essentiels en laissant de côté les détails:

*1. Moyens financiers disponibles.* Nous avons tout d'abord récapitulé les montants qui, d'après les comptes approuvés, restaient à la fin de décembre 1882 sur les capitaux de construction de la ligne

principale ainsi que de celle du Monte-Cenere et qui s'élevaient à fr. 20,970,857, y compris le tiers des intérêts des capitaux de construction pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1882 au 30 septembre 1883. De ce total on a déduit fr. 8,124,245 dépensés pour la construction jusque fin septembre 1883 et fr. 2,800,000 qui, suivant les calculs de la Direction technique, doivent encore être affectés au même but. Il en résulterait donc que le solde définitif des capitaux de construction peut être estimé à fr. 10,000,000 en nombre rond. Comme toutefois une fraction de ce chiffre s'élevant à fr. 3,200,000 ne saurait être regardée comme avoir disponible, puisqu'elle comprend des approvisionnements de matériel, des pièces de réserve, des immeubles et notre créance sur l'Entreprise L. Favre pour les intérêts des avances d'installations, il a fallu également défalquer cette somme, de sorte qu'on a dû indiquer comme fonds de construction réellement disponible le chiffre de **fr. 6,800,000.**

2. *Coût de construction des embranchements.* Il ressort des calculs établis à cet effet que d'après le projet de 1879 basé sur des études détaillées et qui comprend une gare de transition à la Senti-matte près de Lucerne, la ligne *Lucerne-Kussnacht-Immensee* coûterait en tout fr. 5,342,000; suivant un projet plus récent qui prévoit un tunnel assez long sous le coteau de Meggen en abrégant le parcours d'environ 2 kilomètres et qui constituerait ainsi la voie la plus courte pour le trafic de l'Allemagne, de la Belgique, de la Hollande, de l'Angleterre et d'une partie de la France vers l'Italie ou d'une manière générale vers les pays méridionaux, la même ligne reviendrait à fr. 8,342,835; d'autre part le coût de la ligne *Zug-Walchwyl-Goldau*, relativement à laquelle il existe pour le tronçon Zug-Walchwyl un projet détaillé, tandis que pour Walchwyl-Goldau il n'a été élaboré en 1880 qu'un projet général, s'élèverait à fr. 4,556,200, y compris fr. 700,000 pour le raccordement de la station du Gothard à Zug, projetée au sud de cette ville, avec la gare actuelle du Nord-Est. Il faut ajouter encore à ce chiffre les frais d'agrandissement de la gare de bifurcation de Goldau, frais évalués à fr. 1,034,550 si les deux embranchements et le Sud de l'Argovie se raccordent à cet endroit, et à fr. 560,120 si la construction de la ligne de Zug est provisoirement différée.

3. *Intérêts de la Compagnie relativement à l'une ou à l'autre des requêtes.* Les études et recherches faites à ce sujet ont conduit aux résultats suivants. L'exploitation de la ligne Immensee-Rothkreuz appartenant au Sud de l'Argovie et affermée par le Gothard, ainsi que de la ligne Rothkreuz-Lucerne faisant partie du réseau du Nord-Est et utilisée en commun, occasionne au Gothard, si l'on considère le rendement du second semestre 1882, une perte annuelle de fr. 61,000 en nombre rond, attendu que les charges (service des intérêts du capital et frais d'exploitation) dépassent de ce chiffre les recettes de l'exploitation. En revanche si l'on prend pour base du calcul l'augmentation du mouvement des marchandises de 300,000 tonnes environ, telle qu'elle s'est produite durant l'année 1883, la perte se réduit à fr. 14,000 approximativement. L'exécution de la ligne *Lucerne-Kussnacht-Immensee* d'après le projet de 1879 entraînerait, suivant les calculs les plus exacts possible, une perte annuelle sur l'exploitation de fr. 77,270 à fr. 116,000 au lieu de celle de fr. 61,000 résultant de l'exploitation de la ligne Immensee-Rothkreuz-Lucerne; si d'autre part on la construit d'après le projet nouveau avec son tunnel de 4 kilomètres sous le coteau de Meggen, le déficit pourra s'élever à fr. 59,700 et à fr. 114,000 si le trafic de transit est relativement moins dense; par contre l'exécution de la ligne *Zug-Walchwyl-Goldau* causerait une perte annuelle de fr. 246,200, si la ligne Thalweil-Zug n'est simultanément exécutée et mise en exploitation, et de fr. 152,000 si cette ligne se construit en même temps. Pour les deux tronçons de raccordement, le service des intérêts au 4<sup>1/2</sup> % du capital de construction est compris dans les chiffres respectifs du déficit probable d'exploitation.

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, Gravelone, 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