

# Bases et étendue de l'entreprise

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **35 (1906)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

## **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.

## *A l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Saint-Gothard.*

*Messieurs,*

Nous avons l'honneur de vous présenter notre *trente-cinquième* Rapport de gestion, comprenant l'exercice 1906.

### **A. Partie générale.**

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

Etat du réseau de l'entreprise en 1906.

##### *1. Longueurs de construction.*

|   |                |
|---|----------------|
| Du point de bifurcation dans la Sentimatt près Lucerne à Chiasso (frontière suisse)                     | 223 111 mètres |
| De Zoug (point de soudure chemins de fer fédéraux/Gothard) jusqu'à l'aiguille d'entrée<br>à Arth/Goldau | 15 496 „       |
| De l'aiguille de sortie à Giubiasco jusqu'à la frontière suisse près Pino                               | 21 618 „       |
| De l'aiguille de sortie à Cadenazzo jusqu'à l'extrémité de la gare de Locarno                           | 12 308 „       |
| Total   | 272 533 mètres |

Le tronçon de 2225 mètres allant de la gare de Lucerne à la Sentimatt (bifurcation du Gothard) est copropriété des chemins de fer fédéraux et du St-Gothard.

##### *2. Longueurs d'exploitation.*

|                               |                             |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Lucerne-Chiasso               | 225 100 mètres              |
| Zoug-Arth/Goldau              | 15 765 „                    |
| Giubiasco-frontière près Pino | 21 825 „                    |
| Cadenazzo-Locarno             | 12 457 „                    |
| Total                         | 275 147 mètres, soit 276 km |

en chiffre rond.

##### *3. Longueurs parcourues par les trains du Gothard.*

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Lucerne-Chiasso    | 225 100 mètres |
| Zoug-Arth/Goldau   | 15 765 „       |
| Bellinzona-Luino   | 39 618 „       |
| Bellinzona-Locarno | 21 047 „       |
| Total              | 301 530 mètres |

Le tronçon Pino frontière-Luino (14 642 mètres) est exploité par la Compagnie du Gothard pour le compte des chemins de fer italiens de l'Etat.

*4. Sections de ligne à double voie.*

|                                      | Longueurs       |                |
|--------------------------------------|-----------------|----------------|
|                                      | de construction | d'exploitation |
| Immensee-Brunnen                     | 20 650 mètres   | 20 268 mètres  |
| Fluelen-Giubiasco                    | 122 236 mètres  | 121 743 mètres |
| Total                                | 142 886 mètres  | 142 011 mètres |
| En % de la longueur totale du réseau | 52,4            | 51,6           |

Au 31 décembre 1906, 314 actionnaires, détenteurs de 66 140 actions, étaient inscrits au registre des actions; en regard des chiffres respectifs de l'an dernier il y a donc augmentation de 1 589 actions.

## II. Questions diverses d'ordre général.

1° Dans notre dernier rapport (voir le commentaire du compte de profits et pertes, pages 44 et 45) nous exprimions l'avis que l'excédent de recettes réalisé en 1905, grâce à des conjonctures tout à fait exceptionnelles le plus élevé depuis la constitution de la Compagnie, ne se représenterait probablement plus jamais. En commençant notre rapport sur l'exercice 1906, nous devons tout de suite avouer que cette supposition était erronée, attendu qu'en suite de circonstances impossibles à prévoir, les recettes de 1906 accusent une nouvelle augmentation, dont le chiffre est unique dans les annales de notre entreprise.

Nous avons réuni dans le tableau ci-dessous les recettes de transport de 1891 à 1906, telles qu'elles figurent aux rapports de gestion de cette période. De 13 millions en chiffre rond, ces recettes sont montées à 27 millions, plus du double et, à eux seuls, les exercices 1905 et 1906 contribuent pour fr. 4 790 167. 29 à cette augmentation. Il est vrai que celle-ci a été suivie d'un accroissement tout aussi extraordinaire de dépenses, parce que les facteurs très spéciaux de l'augmentation des recettes impliquaient naturellement aussi de beaucoup plus fortes dépenses. Nous donnons ailleurs des détails sur ce point; il suffira de signaler ici, à côté du développement *exceptionnellement* notable du trafic en général, deux facteurs spéciaux de cette plus-value: l'exposition du Simplon chez nos voisins à Milan et surtout aussi — chose fort singulière — les perturbations dans l'exploitation des chemins de fer italiens de l'Etat.