

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

**Band:** 36 (1907)

**Rubrik:** Questions diverses d'ordre général

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.10.2024

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

*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
<b>Total</b>	<b>142 886 mètres</b>	<b>142 011 mètres</b>
En % de la longueur totale du réseau	52,4	51,6

Au 31 décembre 1907, 314 actionnaires, détenteurs de 71 365 actions, étaient inscrits au registre des actions; en regard des chiffres respectifs de l'an dernier il y a donc augmentation de 5 225 actions.

## II. Questions diverses d'ordre général.

1° Le tableau ci-dessous des *recettes de transport* depuis 1891 est celui qui figurait à la page 9 de notre dernier rapport, mais complété par les résultats de 1907.

### Récapitulation des recettes de transport.

Années	Recettes	Plus ou moins comparativement à l'année précédente.	
		Fr.	%
1891	12 992 402. 30	+ 287 820. 36	+ 2,27
1892	13 851 411. 09	+ 859 008. 79	+ 6,61
1893	14 313 098. 96	+ 461 687. 87	+ 3,53
1894	15 501 530. 68	+ 1 188 431. 72	+ 8,30
1895	15 727 516. 16	+ 225 985. 48	+ 1,46
1896	16 285 908. 28	+ 558 392. 12	+ 3,55
1897	17 084 247. 31	+ 798 339. 03	+ 4,90
1898	17 741 324. 76	+ 657 077. 45	+ 3,85
1899	19 361 911. 77	+ 1 620 587. 01	+ 9,15
1900	20 135 291. 95	+ 773 380. 18	+ 3,99
1901	19 771 906. 08	- 363 385. 87	- 1,80
1902	20 386 812. 86	+ 614 906. 78	+ 3,11
1903	22 167 542. 03	+ 1 780 729. 17	+ 8,73
1904	22 600 641. 84	+ 433 099. 81	+ 1,95
1905	24 392 651. 91	+ 1 792 010. 07	+ 7,93
1906	27 390 809. 13	+ 2 998 157. 22	+ 12,29
1907	29 364 180. 06	+ 1 973 370. 93	+ 7,20

Comparativement à l'année 1906, qu'en suite de différentes circonstances nous avons dû qualifier d'exceptionnelle, le dernier exercice accuse une nouvelle et notable augmentation qui toutefois reste en-dessous de celle de 1906. Abstraction faite de l'exposition de Milan en 1906, dont l'influence avait été assez forte sur le mouvement des voyageurs surtout, les causes de l'accroissement des recettes sont les mêmes que précédemment. Vers la fin de septembre le trafic déjà considérable des marchandises prit des proportions extraordinaires. Alors qu'en septembre, octobre et novembre 1906 les transports de fruits frais comportaient en tout 3140 tonnes en nombre rond, ce chiffre s'est élevé pour la période correspondante de 1907, étant donnée la mauvaise récolte de l'Allemagne du sud, à 62 530 tonnes, pour octobre seulement de 1700 tonnes à 36 270 dont la presque totalité a parcouru notre réseau d'un bout à l'autre.

Dans les gares frontières de Chiasso et de Luino, où la transmission des marchandises, vu la grande densité des transports dans la direction du nord vers l'Italie, est entravée par les opérations de la douane italienne, il se produisit un encombrement qui se répercuta sur les gares situées en arrière et même au delà de la frontière septentrionale de la Suisse. Pour comble de malheur, une grève d'employés de chemins de fer éclatait dans la première quinzaine d'octobre à Milan et sur les lignes avoisinantes; dans ces conditions et comme la prolongation des délais de livraison que nous avait accordée le Conseil fédéral était insuffisamment efficace, il ne nous resta pas d'autre alternative que d'acheminer par le Simplon une fraction relativement notable du trafic des marchandises en provenance de l'Allemagne et de l'au-delà à destination de l'Italie. Dans une circonstance analogue, la ligne du Simplon, dont le service des marchandises n'était pas encore très développé, avait au printemps servi de voie auxiliaire à une partie du trafic franco-italien par le Mont-Cenis.

Ce détournement partiel du trafic commença le 11 octobre et dura jusqu'au 6 décembre. Pour le commerce et l'industrie, dans l'intérêt desquels cette mesure avait été essentiellement prise, il n'en est résulté, cela va de soi, aucun surcroît de frais, mais il nous a fallu dédommager équitablement les chemins de fer transporteurs pour le surplus de distance parcouru sur leurs propres rails.

De nos comptes et des commentaires qui les accompagnent dans ce rapport il ressort que l'augmentation de nos dépenses dépasse de beaucoup celle des recettes, fait donc la justification se trouve dans un autre chapitre; nous pouvons ici vous renvoyer d'une manière générale aux pages 13 et suivantes de notre dernier compte-rendu, qui traitaient de l'augmentation des traitements pour cause de renchérissement de la vie, ainsi que du renforcement de l'effectif, lequel tout naturellement ne pouvait s'opérer qu'au fur et à mesure des besoins et s'est encore manifesté l'an passé d'une façon très sensible. Quant au renchérissement des matières, etc., nous donnons plus loin toutes les explications nécessaires.

2° La question du rachat a donné lieu à différentes discussions sur certains points importants avec le département des chemins de fer; nous avons à signaler en particulier l'office des 21/25 novembre 1907, par lequel l'Autorité fédérale nous faisait la communication ci-après: Dans sa séance du 25 octobre le Conseil fédéral a nommé une délégation de cinq membres, composée de MM. les conseillers fédéraux Zemp et Comtesse, Weissenbach, président de la direction générale des chemins de fer fédéraux, le directeur Winkler et l'inspecteur Rathgeb; cette délégation a pour mandat de conférer au nom du Conseil fédéral avec les représentants de la Compagnie du Gothard au sujet du rachat de ce réseau et, le cas échéant, de passer une convention sur l'acquisition amiable de l'entreprise, mais sous réserve naturellement de ratification par le Conseil fédéral et l'assemblée fédérale. On prévoit que la première conférence pourra avoir lieu en janvier 1908.

Nous avons répondu en date du 3 décembre que nous étions tout disposés à prendre part à ces conférences et que nous serions heureux de les voir aboutir à une entente sur le rachat amiable. Il va de soi qu'à la réserve concernant la ratification de tous arrangements de ce genre par le Conseil fédéral et les Chambres fédérales, nous avons opposé de notre côté la réserve de la ratification de ces mêmes arrangements par le Conseil d'administration et l'assemblée générale de la Compagnie du Gothard.

La suite de cette affaire rentre dans l'exercice 1908.

Anticipant sur notre prochain rapport, nous tenons toutefois à vous faire savoir que ces conférences ont réellement eu lieu les 29/30 janvier et 10/20 février, mais n'ont pas abouti à une entente.

Dans ces conditions il ne nous restait pas d'autre alternative que de faire trancher par le Tribunal fédéral la question du prix de rachat. Notre demande y relative a été expédiée le 8 mai à ce tribunal.

### **III. L'arrêté du Conseil fédéral, du 2 février 1906, concernant l'établissement de la seconde voie de Giubiasco à Chiasso ainsi que d'une station d'évitement entre Lucerne et Meggen.**

Faisant suite à nos communications contenues sous ce titre dans notre dernier rapport, nous avons à rappeler que sur la proposition de sa commission, le Conseil national lui aussi a écarté à l'unanimité notre recours du 18 juin 1907 à l'assemblée fédérale. D'après la „Nouvelle Gazette de Zurich“ (n° 168 du 19 juin), le rapporteur de la commission aurait déclaré ce qui suit:

„La question a été encore soulevée de savoir si l'établissement de cette seconde voie influe „ou non sur le calcul du prix de rachat. Le Conseil fédéral et la Compagnie du Gothard sont sur „ce point d'avis opposés. Le différend toutefois ne rentre pas dans les compétences de l'assemblée „fédérale, il doit être tranché par le Tribunal fédéral.“

Le compte-rendu du journal susmentionné dit plus loin:

„Mr Zemp, Conseiller fédéral, rappelle les demandes analogues formulées autrefois par le „département des chemins de fer vis-à-vis de la Compagnie du Gothard et qui étaient motivées par „les mêmes faits et circonstances sur lesquels s'appuie aujourd'hui la demande relative au double- „ment de la voie entre Giubiasco et Chiasso. Il n'est pas question ici de considérations financières „ou autres semblables. Quant à l'exécution de la seconde voie sur d'autres sections encore, le „Conseil fédéral n'a pas voulu l'imposer à la Compagnie du Gothard, c'est une tâche qui incombera „aux chemins de fer fédéraux.“

Le rejet de notre recours par les conseils législatifs nous a été notifié par un office de la chancellerie fédérale daté du 24 juin.

Les études concernant l'établissement de la seconde voie entre Giubiasco et Chiasso et inscrites à l'actif du bilan de 1906 sous B. 4. b. (voir page 70 du dernier rapport de gestion) ont été là-dessus poursuivies, en ce sens qu'admettant que la Confédération nous remboursera intégralement les frais de ces études, nous avons commencé les travaux préliminaires d'un projet et devis estimatif pour la section Lugano-Chiasso.