

Organes de la société

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **4 (1875)**

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.

le *raccordement des chemins de fer de la Haute-Italie à Chiasso*, qui aurait pareillement dû avoir lieu le 6 Décembre 1874, se faisait encore attendre. Nous ajoutions que, vu le grave préjudice que ce retard causait à notre Compagnie, nous avions nanti formellement le Conseil fédéral de cette affaire, en le priant de bien vouloir faire les démarches opportunes pour sauvegarder les intérêts de la Société du chemin de fer du Gothard. Le Conseil fédéral a répondu à notre demande d'une manière dont nous lui sommes reconnaissants. Toutefois les tractations qui ont eu lieu à ce sujet n'ont encore abouti à aucun résultat définitif et nous devons constater à notre regret que le *raccordement* dont il s'agit n'existe pas encore à l'heure qu'il est.

La question de savoir si le Canton du *Tessin* était fondé à percevoir ses *droits cantonaux de consommation aussi sur les matériaux et autres objets destinés à la construction et à l'exploitation du chemin de fer du Gothard* avait, comme nous avons eu l'honneur de le dire déjà dans notre précédent rapport, soulevé un litige. Le Conseil fédéral s'était prononcé en faveur de notre Compagnie; mais le Canton du Tessin en avait appelé à l'Assemblée fédérale. En date du 15 Décembre dernier, nous conclûmes avec le Conseil d'Etat du Tessin, soit avec le Grand Conseil du dit Canton, une convention en vertu de laquelle ce Canton s'engage à retirer son recours à l'Assemblée fédérale et accepte pour le présent et l'avenir la décision du Conseil fédéral. En revanche, notre Compagnie renonce à réclamer le remboursement des droits de consommation qu'elle a dû payer.

II. Etendue de l'entreprise.

Il n'y a eu, durant l'exercice, aucune question y relative qui mérite d'être mentionnée.

III. Organes de la Société.

L'*organisation de l'administration* est demeurée, aussi en 1875, la même en principe. Elle a seulement été complétée suivant les besoins.

Dans la prévision des prochains travaux de construction sur toutes les nouvelles lignes du réseau du Gothard, il a été publié un règlement concernant l'*organisation du service des expropriations*.

D'après ce règlement, le service des expropriations comprend l'acquisition à l'amiable ou forcée des droits privés dont la possession est nécessaire pour la construction du chemin de fer, puis la solution des réclamations pour les dommages résultant du fait de cette construction et enfin la surveillance et l'exercice des droits acquis, jusqu'à ce que les plans et registres cadastraux de la Compagnie soient établis.

Le service des expropriations incombe au Bureau des expropriations à Lucerne et aux Commissariats sur les lignes.

Le Bureau des expropriations à Lucerne, à la tête duquel est un « Chef du service des expropriations », doit étudier toutes les questions qui se rattachent à cette branche, élaborer les instructions, circulaires et formules y relatives et veiller à l'exécution des décisions prises par la Direction en cette matière; il a en outre à diriger et à surveiller la marche des expropriations, à administrer la propriété de la Compagnie

jusqu'au moment où le cadastre en aura été établi, et à diriger et surveiller les travaux qui, après la construction achevée, ont pour but de garantir la propriété acquise.

Le chef du bureau des expropriations est assisté d'un ingénieur pour les questions techniques et cet ingénieur sert d'intermédiaire dans les relations entre la Direction technique centrale et le Bureau des expropriations.

Les Commissariats sur les lignes procèdent d'après les instructions du bureau des expropriations et, pour ce qui touche les époques auxquelles les terrains doivent être expropriés, ils ont à se conformer aux prescriptions spéciales des ingénieurs, chefs de section, que cela concerne, ainsi que, en général, à se tenir toujours en rapport direct avec ces derniers; ils ont à procéder aux expropriations sur les lignes de leur ressort et à pourvoir à tous les travaux dont ils sont spécialement chargés pour garantir la propriété acquise et en vue de son administration provisoire.

Comme les acquisitions nécessaires pour le service de l'exploitation sont une branche essentiellement commerciale et qui se relie intimement à la comptabilité, nous avons jugé convenable de rattacher, à titre d'essai, au service commercial, *l'économat*, qui rentrait jusqu'ici dans la sphère du III^e Département, et qui relèvera par conséquent maintenant du II^e Département.

Le *service de l'entretien des lignes* a, comme nous l'avons mentionné dans notre précédent rapport, passé le 1^{er} Janvier 1876 de l'administration des travaux à celle de l'exploitation et a été réuni au service de la surveillance des lignes. D'après l'organisation de notre administration de l'exploitation, c'est au chef de l'exploitation qu'il incombe de diriger et de surveiller les services réunis de la surveillance et de l'entretien des lignes. A cet effet, il lui a été adjoint un ingénieur de l'exploitation en la personne de M. l'Ingénieur Carlo Frascina de Bosco, jusqu'ici ingénieur, chef de section de la ligne Biasca-Bellinzona.

Dans le but de simplifier l'organisation et d'éviter des frais, les fonctions des *inspecteurs de l'exploitation* des deux lignes Biasca-Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso ont été réunies à celles des inspecteurs des gares de Bellinzona et de Lugano, et l'on a supprimé par conséquent les places d'inspecteurs de l'exploitation. Autant il était opportun de placer ces lignes sous la surveillance d'inspecteurs résidant sur les lieux, aussi longtemps que ces lignes non entièrement achevées étaient desservies par un personnel encore inexpérimenté, autant il était admissible d'abandonner cette organisation lorsque ces lignes furent parachevées et que le personnel de l'exploitation fut mieux formé au service. Toutefois nous avons jugé convenable de confier l'inspection des gares de Bellinzona et de Lugano aux inspecteurs de l'exploitation des lignes respectives avec leur même traitement, en raison des attributions plus étendues qui leur sont assignées.

L'état du personnel des organes de la Société et des fonctions supérieures de l'Administration centrale a subi des modifications importantes durant l'exercice qui nous occupe.

Par le fait de la nomination de M. le Conseiller national Anderwert comme Membre du Tribunal fédéral et par suite du décès de M. le Commandeur Servadio de Florence et de M. le Président Dr. Parcus de Darmstadt, il y avait à pourvoir deux places de Membres du Conseil d'administration et la place de remplaçant de M. le Conseiller intime Mevissen dans le dit Conseil. Le Conseil d'administration nomma en conséquence, en remplacement de M. le Juge fédéral Anderwert, M. le Conseiller national Messmer, Président du Tribunal supérieur du canton de Thurgovie, et à la place de M. le Commandeur Servadio, M. le Sénateur Comte Belinzaghi, Syndic de Milan. Comme remplaçant de M. le Conseiller intime Mevissen dans le Conseil d'administration, fut nommé M. le Conseiller d'Etat intime Dülberg, Directeur de la Banque du Commerce et de l'Industrie à Berlin.

Par suite de divergence d'opinion avec la Direction touchant l'organisation du service technique, M. l'Ingénieur en chef *Gerwig* a demandé sa démission de ses fonctions d'Ingénieur en chef du Gothard et cette démission lui a été accordée. Ces fonctions ont été confiées à M. *W. Hellwag* d'Eutin, Directeur des travaux du chemin de fer Nord-Ouest d'Autriche.

Il a été accordé à M. *G. Ehrenfreund* la démission qu'il avait demandée de ses fonctions d'Adjoint, soit de Remplaçant de l'Ingénieur en chef. Il a été remplacé par M. *E. Gerlich* d'Odrau (Silésie), Inspecteur en chef du Nord-Ouest d'Autriche.

En ce qui concerne les *bâtiments servant de bureaux pour l'Administration centrale*, nous avons à mentionner qu'il a fallu louer de nouveaux locaux pour le bureau technique central à Zurich.

Pendant le dernier exercice, le *Conseil d'administration* a, dans 4 séances, pris 28 décisions, et la *Direction*, dans 134 séances, en a pris 3456.

IV. Finances.

Nous croyons devoir exposer à l'Assemblée générale dans un mémoire spécial, qui dans le moment ne peut toutefois contenir que des vues préliminaires, la *situation financière de notre Société* et indiquer les mesures qu'il conviendra de prendre par suite de cette situation, et nous borner dans le présent rapport, en raison de sa destination réelle, à mentionner simplement ce qui concerne l'exercice qui nous occupe.

Pour être complet, nous rappellerons d'abord que le *compte annuel du troisième exercice de la Société du Gothard*, comprenant l'année 1874, avec bilan au 31 Décembre 1874, a été approuvé par l'Assemblée générale des actionnaires réunie le 30 Juin 1875.

Comme l'indique le *quatrième compte annuel* ci-annexé pour l'exercice de 1875, nos *recettes* durant cet exercice se composent, indépendamment du solde provenant du compte de l'année précédente, de :

1. Versement de subventions	fr. 7,373,563. —
2. Versements sur les actions	» 6,777,700. —
3. Obligations émises	» 13,999,999. 99
4. Autres recettes (indirectes)	» 1,359,158. 18
	<hr/>
	fr. 29,510,421. 17

Le troisième versement du *capital-subvention*, s'élevant à fr. 7,373,563, dont le Conseil fédéral a mis le montant à notre disposition à la Caisse fédérale le 3 Novembre 1875, c. à d. un mois après que la Commission internationale eût vérifié l'état des travaux du grand tunnel, se composait de fr. 4,225,415. — comme remboursement des dépenses effectives pour travaux exécutés au grand tunnel

du Gothard pendant la troisième année de construction, et de » 3,148,148. — comme troisième annuité du tiers du capital-subvention payable en 9 annuités.

Ensemble fr. 7,373,563. —