

Bases de l'entreprise

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **8 (1879)**

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.e-periodica.ch>

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

Messieurs

Nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale du chemin de fer du Gothard notre *huitième Rapport de gestion*, comprenant l'exercice de 1879.

I. Bases de l'entreprise.

Le Traité international concernant la construction et l'exploitation du chemin de fer du Gothard, conclu le 15 Octobre 1869 entre la Confédération suisse et le Royaume d'Italie, et auquel l'Empire d'Allemagne a adhéré par Convention du 28 Octobre 1871, forme toujours la base principale de l'entreprise du chemin de fer du Gothard. Ce Traité international a été modifié sur quelques points par la *Convention additionnelle* conclue le 12 Mars 1878 sur la base du Protocole final de la Conférence de Lucerne de Juin 1877, laquelle convention a été ratifiée depuis lors le 15 Mai 1879 par le Royaume d'Italie, le 12 Juin par l'Empire allemand et le 16 Juin par la Suisse.

D'après cette Convention additionnelle, le réseau du chemin de fer du Gothard demeure tel qu'il a été fixé par le Traité international du 15 Octobre 1869. Mais comme il a été reconnu impossible de réunir immédiatement les fonds nécessaires à l'exécution de tout le réseau, l'obligation pour la Société du chemin de fer du Gothard d'achever et de livrer à l'exploitation en même temps que le grand tunnel du Gothard, les lignes encore à construire, a été réduite aux lignes Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca et Cadenazzo-Pino, et la construction des tronçons Lucerne-Immensee, Zug-Arth et Giubiasco-Lugano a été ajournée jusqu'au moment où la ligne non-interrompue Immensee-Pino sera mise en exploitation. Mais en même temps, il a été stipulé que, si dans l'intervalle, la Société du chemin de fer du Gothard se trouvait en position de construire l'une ou l'autre de ces trois lignes, elle aurait à présenter au Conseil fédéral une justification financière laissant intacts les fonds destinés à la ligne principale Immensee-Pino, et qu'après l'ouverture de celle-ci, la Société aurait à entreprendre et à exécuter la construction des lignes ajournées, aussitôt que ses moyens financiers le lui permettraient; le Conseil fédéral suisse aurait

à prononcer s'il en est ainsi et dans quel ordre les lignes en question doivent être commencées. La Suisse s'est engagée à veiller à ce qu'au moment de la mise en exploitation, la ligne Immensee-Pino soit raccordée à partir de la station d'Immensee aux chemins de fer du Sud-Argovie et du Nord-Est ; l'Italie, de son côté, a pris l'engagement de faire en sorte que le raccordement de son réseau à la ligne Immensee-Pino soit effectué pour la même époque. De plus, en vue d'une réduction des frais de construction, on a admis que le rayon minimum des courbes, qui, dans la règle, ne doit pas être inférieur à 300 mètres, pourrait descendre, exceptionnellement et sur de faibles distances, à 280 mètres, et que la pente maximum de 25 ‰ entre Erstfeld et Gurtellen ainsi qu'entre St-Pellegrino et Fiesso pourrait être portée à 26 ‰ et entre Bodio et St-Pellegrino ainsi qu'entre Giubiasco et Bironico à 27 ‰, dans les cas où, par l'application de ces rayons minima et de ces pentes maxima, il serait possible de réaliser de notables économies. Dans le même but, il fut concédé que les lignes d'accès d'Erstfeld à Göschenen et d'Airolo à Bodio qui, selon les besoins, sont destinées à être exécutées à double voie, pourraient n'être construites pour le moment qu'à une seule voie, à l'exception toutefois des ouvrages dont l'élargissement en double voie après l'ouverture de l'exploitation ne serait plus possible ou entraînerait un surcroît de dépenses considérable.

Le montant de la subvention nécessaire à l'exécution du réseau réduit du chemin de fer du Gothard a été porté de 85 à 113 millions de francs. De cet excédant de 28 millions de francs, l'Empire allemand a pris à sa charge 10, le Royaume d'Italie 10 et la Confédération suisse 8 millions de francs.

Par contre, la Société devra déjà procéder à une réduction des taxes et en première ligne des surtaxes, lorsque les intérêts du capital-actions dépasseront 8 ‰.

Pour le reste il devra être présenté au Conseil fédéral suisse, aussi souvent que cela paraîtra nécessaire, toutefois tous les trois mois au moins, des justifications sur l'emploi des fonds comparativement aux devis.

Par une *convention additionnelle* conclue le 12 Février 1878 à Berlin, tous les membres de l'ancien *Consortium du Gothard* se sont engagés, malgré les modifications introduites par le programme de construction de la Conférence internationale de Lucerne de 1877, à prendre la quatrième série non encore émise du capital-obligations de 20 millions de francs aux conditions primitives, c'est-à-dire au cours de 97 ‰, sous déduction de 2 ‰ de commission, et cela par quote-parts de 15 ‰ dont la première échoit six semaines après l'approbation par le Conseil fédéral suisse de la justification financière de la Société du chemin de fer du Gothard, les autres échéant de trois en trois mois. Par contre, la Société du chemin de fer du Gothard a dû s'engager :

1. à fournir les déclarations des trois Etats subventionnants et signataires du Traité, qu'ils estiment suffisant pour l'exécution du réseau réduit, l'excédant de 40 millions de francs prévu dans le Protocole final de la Conférence internationale de 1877 ;
2. à faire appel immédiatement après la réorganisation de l'entreprise, du solde du 4^{me} versement de 20 ‰ du capital-actions non-versé et d'annuler, conformément aux dispositions des statuts, les actions sur lesquelles éventuellement ce versement exigé n'aurait pas été effectué ; par contre, d'autoriser que le paiement de ce qui restera sur le capital-actions après ce versement et en tant qu'aucune circonstance extraordinaire n'exigera que ce dernier soit anticipé, puisse avoir lieu successivement par compensation avec les intérêts échus pendant la période de construction ;

3. à créer, pour 48 millions de francs, montant des obligations I^{re}, II^{me} et III^{me} série émises précédemment, pour 20 millions de francs, montant des obligations IV^{me} série et pour 6 millions de francs, moitié du capital de 12 millions de francs à fournir encore par la Société, d'après le Protocole final de la Conférence internationale de Lucerne, une première hypothèque sur la ligne Immensee-Pino, sur son embranchement de Cadenazzo à Locarno et sur le tronçon Lugano-Chiasso.

Le 4 Mars 1879 fut conclue avec la Société d'Escompte, la Banque du Commerce et de l'Industrie et M. S. Bleichröder à Berlin, une convention par laquelle ces établissements garantissent à la Société du chemin de fer du Gothard le IV^{me} versement du capital-actions contre une somme fixe de fr. 250,000 et s'engagent, en outre, à prendre au cours minimum de 60 % pour 6 millions de francs d'obligations 5 % qui, à teneur de la Convention du 12 Février 1878, doivent encore être émises en première hypothèque, à la condition que la Société du chemin de fer du Gothard participera pour les trois-quarts et le Consortium pour un quart au produit net excédant 63 % que le dit Consortium cherchera à réaliser lors de la vente des obligations et que celles-ci ne pourront pas, jusqu'au 31 Décembre 1879, être vendues au-dessous de 72½ % sans le consentement de la Société du Gothard. L'adhésion à cette convention fut réservée aux membres de l'ancien Consortium du Gothard au prorata de leur quote-part. En conséquence les établissements suivants ont participé à l'emprunt de 6 millions de francs:

La Direction de la Société d'Escompte, à Berlin	pour fr. 1,080,000
La Banque du Commerce et de l'Industrie, à Berlin	» » 760,500
M. S. Bleichröder, à Berlin	» » 299,000
La Direction générale de la Société de commerce maritime, à Berlin	» » 200,000
MM. M. A. de Rothschild et fils, à Francfort s/M.	» » 340,000
La Société financière A. Schaaffhausen, à Cologne	» » 240,000
MM. Sal. Oppenheim jeune et Cie., à Cologne	» » 399,000
La Banque du Commerce de Bâle, à Bâle	» » 88,000
M. Bischoff St-Alban, à Bâle	» » 18,000
La Banque de Lucerne	» » 59,000
La Banque du Commerce de Berne, à Berne	» » 29,500
La Société de Crédit suisse, à Zurich	» » 1,281,000
La Banque d'Argovie, à Aarau	» » 59,000
MM. Sulzbach frères, à Francfort s/M.	» » 147,000
La Banque nationale, à Rome	» » 853,000
MM. U. Geisser et Cie., à Turin	» » 138,000
M. C. F. Brot, à Milan	» » 9,000

Total fr. 6,000,000

Pour la seconde moitié des 12 millions de francs encore à former suivant le programme de la Conférence de Lucerne de 1877 pour le réseau réduit du chemin de fer du Gothard, il a été constitué en faveur d'un capital-obligations de 6 millions de francs, une *seconde hypothèque* sur la ligne Immensee-Pino avec l'embranchement de Cadenazzo à Locarno et le tronçon Lugano-Chiasso. La prise de ces obligations a été assurée par des conventions avec les entrepreneurs de terrassements et travaux d'art, ainsi qu'avec les fournisseurs de rails, de traverses et de ponts métalliques, ceux-ci ayant dû s'engager à accepter, pour environ 10 % des sommes qu'ils ont à toucher, des obligations de II^{me} rang au cours de

75 0/0, et l'Administration du chemin de fer du Gothard s'étant réservé le droit de racheter ces obligations au même cours et dans un intervalle de temps déterminé.

Une fois que, par ces conventions, les fonds destinés à l'exécution du réseau réduit du chemin de fer du Gothard eurent été garantis, nous avons *reconnu*, en conformité de la décision de l'Assemblée générale du 3 Mai 1879, *les obligations* imposées à notre Société par les stipulations de la *Convention additionnelle* susénoncée et nous nous sommes engagés vis-à-vis du Conseil fédéral à construire et à exploiter le chemin de fer du Gothard suivant les prescriptions contenues dans la dite Convention additionnelle du 12 Mars 1878.

La *justification financière* que notre Société a présentée au Conseil fédéral suisse, a été approuvée par cette Autorité le 12 Juin 1879, après avoir été soumise à l'examen approfondi de délégués des trois Etats subventionnants.

Après que l'opposition contre la création d'une hypothèque sur le réseau du chemin de fer soulevée par le Gouvernement tessinois d'une part et par l'entreprise L. Favre d'autre part, eut été écartée, le Conseil fédéral donna par décisions du 13 Mai et du 19 Juin *son consentement à la création d'une première hypothèque*, et à celle d'une *seconde hypothèque* par décisions du 25 Juillet et du 4 Septembre 1879.

Le Conseil fédéral suisse, le Gouvernement italien et le Gouvernement allemand firent la déclaration demandée par le Consortium pour la formation du capital de construction, que ces Etats considéraient comme suffisant pour l'exécution du réseau réduit l'excédant nécessaire de 40 millions de francs prévu dans le Protocole final de la Conférence internationale de 1877. Le Consortium a reconnu comme complète cette justification et en conséquence les conventions du 12 Février 1878 et du 4 Mars 1879 sont devenues exécutoires.

Précédemment, lorsqu'on estima la chose possible, *la construction de la ligne Giubiasco-Lugano* (ligne du Cenere), provisoirement ajournée par la Convention additionnelle du 12 Mars 1878, put alors être *assurée*. Par Traité du 16 Juin 1879, la Suisse et l'Italie se sont entendues pour effectuer au moyen d'un subside particulier et dans le délai prévu pour l'achèvement de la ligne Immensee-Pino, le raccordement par le Monte-Cenere de la ligne Bellinzzone-Pino avec celle de Lugano à Chiasso.

Le montant de ce subside fut fixé à 6 millions de francs payables moitié par la Suisse, moitié par l'Italie.

La ligne doit partir d'un point de la ligne Bellinzzone-Giubiasco pour de là se raccorder à la gare de Lugano, avec des pentes qui ne dépasseront pas 26 0/00 sur le versant nord et 21 0/00 sur le versant sud du Monte-Cenere. Le rayon minimum des courbes ne pourra être inférieur à 280 mètres et ne devra être employé qu'avec l'approbation du Conseil fédéral, si, par ce moyen, on peut réaliser d'importantes économies. Du reste, toutes les prescriptions des Traités internationaux du 15 Octobre 1869 et du 12 Mars 1878 concernant la construction du chemin de fer du Gothard, sont applicables à celle de la ligne du Monte-Cenere.

Par contre, il fut exigé relativement aux taxes à adopter sur cette ligne pour le trafic direct entre la Suisse et l'Italie ainsi que pour le transit entre l'Allemagne et l'Italie et vice versâ, que la Société a) renoncerait, à partir de l'ouverture de la ligne, aux surtaxes consenties par l'art. 8 du Traité inter-

national du 15 Octobre 1869 pour les marchandises en petite vitesse, et *b*) qu'elle supprimerait les surtaxes pour voyageurs admises par le même Traité, aussitôt que les recettes brutes de la ligne du Monte-Cenere auraient dépassé pendant deux années consécutives la somme de fr. 20,000 par an et par kilomètre. Cette suppression pourra toutefois s'effectuer peu à peu, si cela paraît nécessaire, pour ne jamais laisser tomber au-dessous de fr. 20,000 la recette annuelle et kilométrique.

Enfin il a été encore demandé que la Société du chemin de fer du Gothard ait à fournir au Conseil fédéral une justification financière d'où il ressorte qu'y compris le subside de 6 millions de francs, elle dispose des fonds nécessaires pour construire la ligne du Monte-Cenere, conformément aux plans et devis approuvés par le Conseil fédéral.

Pour pouvoir fournir cette justification, nous avons, autorisés que nous étions par une décision de l'Assemblée générale du 28 Juin 1879 à émettre dans ce but un emprunt à 5 % jusqu'à concurrence de 6 millions de francs, conclu définitivement *la Convention relative à la formation du capital de construction pour la ligne de Monte-Cenere* et consentie en date du 6 Juin 1879 avec un syndicat composé de la Banque de la Suisse italienne, à Lugano, de MM. Weill-Schott fils et Cie., à Milan, et de la Banque du Commerce de Bâle.

Par cette convention, le Syndicat s'engage à prendre ferme pour 5 millions de francs d'obligations 5 % en première hypothèque sur la ligne du Monte-Cenere (Giubiasco-Lugano) au cours de 90 % sous déduction de 2 % de commission. La prise de ces obligations par le Syndicat s'effectue comme suit : 1 million au 30 Septembre 1879, 2 millions au 30 Septembre 1880 et 2 millions au 30 Septembre 1881, à moins que le Syndicat ne préfère exiger entrer en possession de toutes les obligations au 30 Septembre 1879. Le remboursement s'effectuera 15 ans après la date de l'émission et par acomptes annuels de fr. 500,000. La Société conserve toutefois le droit d'opérer le remboursement intégral, au bout de ces 15 ans, après avoir fait connaître son intention six mois à l'avance.

Dans le cas où, avant l'expiration du terme de prise des obligations, la Société aurait besoin d'une avance pour les travaux, le Syndicat est tenu de la lui fournir contre dépôt d'un nombre correspondant d'obligations calculées au cours de prise et moyennant un intérêt qui dépassera de 1 % le taux de l'escompte de la Banque nationale italienne au même moment.

Il est constitué pour ces 5 millions de francs une première hypothèque sur la ligne Giubiasco-Lugano, mais la Société a le droit de comprendre dans cette première hypothèque, indépendamment des 5 millions de francs susmentionnés, encore un montant d'au plus 1 million de francs, qui toutefois ne pourra être émis avant le 31 Décembre 1887 et pour lequel le Syndicat se réserve le droit d'option.

Le Syndicat doit pour la prise des obligations fournir un cautionnement qui représentera toujours le 10 % du montant des obligations qu'il reste encore à prendre.

Les membres du Syndicat participent à l'emprunt dans les proportions suivantes :

La Banque de la Suisse italienne	pour fr. 1,700,000
MM. Weill-Schott fils et Cie.	» » 1,900,000
La Banque du Commerce de Bâle	» » 1,400,000
	<hr/>
	fr. 5,000,000

Une fois la formation du capital de construction pour la ligne du Monte-Cenere assurée de cette manière, nous avons, conformément aux décisions y relatives de l'Assemblée générale du 28 Juin 1879, fait au Conseil fédéral suisse la *déclaration que nous exécuterons la construction de la ligne du Monte-*

Cenere suivant les dispositions contenues dans le *Traité* du 16 Juin 1879 entre la Suisse et l'Italie et en reconnaissant les obligations imposées à notre Société par ce *Traité* dans toute son étendue aussi bien qu'en ce qui concerne les taxes.

La constitution d'une première hypothèque fut ratifiée par décisions du Conseil fédéral suisse du 25 Juillet et du 23 Septembre 1879 et cette haute Autorité a donné son approbation à notre justification financière pour la ligne du Monte-Cenere par décision du 3 Octobre 1879.

II. Etendue de l'entreprise.

La Société du chemin de fer du Gothard ayant pris l'engagement par le Protocole devenu exécutoire de la Conférence de Berne en date du 6 Octobre 1877, de faire circuler directement et d'une manière ininterrompue tous les trains réglementaires de Lucerne pour le Gothard et vice versa qui transportent des voyageurs, aussi longtemps que la ligne directe de Lucerne à Immensee par Kussnacht ne sera pas construite, et cela sans percevoir sur la ligne Immensee-Rothkreuz-Lucerne des taxes plus élevées que celles existant sur la ligne principale, et comme d'autre part les chemins de fer du Nord-Est et du Central suisse, en tant qu'agissant communément ou isolément, ont concédé à la Société du chemin de fer du Gothard *l'usage exclusif de la ligne Immensee-Rothkreuz et l'usage commun de la ligne Rothkreuz-Lucerne ainsi que de la gare de Lucerne*, des tractations ont eu lieu pendant l'année dans des conférences entre toutes les Administrations de chemins de fer intéressées, dans le but de déterminer plus positivement par des conventions les prescriptions de cette entente consentie en principe seulement; les résultats de ces conférences font prévoir la conclusion prochaine et satisfaisante à tous égards des conventions dont il s'agit et qui existent déjà à l'état de projet.

Pino ayant été désigné comme point de la frontière où doit se faire le raccordement du chemin de fer du Gothard avec le réseau italien sur la rive gauche du lac Majeur, les dispositions nécessaires ont été prises pour arriver le plus rapidement possible à une entente entre la Société du chemin de fer du Gothard et la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie, au sujet de *l'établissement de la gare internationale de Luino, l'usage commun de cette gare et l'usage exclusif du tronçon italien de la frontière près Pino jusqu'à Luino*.

III. Organes de la Société.

Une modification essentielle a été introduite par voie de révision des statuts dans *l'organisation de l'Administration du chemin de fer du Gothard*. En d'autres termes, les prescriptions concernant le *Conseil d'administration* (ainsi que la Direction) pour la période de construction, art. 36 à 40 inclusivement des statuts de la Société du 1^{er} Novembre 1871, ont été mises hors de vigueur à partir du jour de l'approbation de la justification financière de la Société, et il a été appliqué à dater de ce moment, les prescriptions pour la période d'exploitation du chemin de fer du Gothard (art. 41 et suivants), avec une modification de l'art. 41, alin. 2, 3 et 4 des statuts, suivant laquelle le Conseil d'administration se