

# 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): **14 (1885)**

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.

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

*Messieurs,*

Nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Gothard notre *quatorzième* rapport de gestion comprenant l'exercice de 1885.

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

Relativement à la question de savoir si *la position financière de la Compagnie du Gothard lui permet d'exécuter la construction des lignes Lucerne-Kussnacht-Immensee et Zug-Walchwil-Goldau et dans quel ordre ces lignes devront être mises en œuvre*, question réservée à la décision du Conseil fédéral suisse en vertu de l'art. 3 de la Convention supplémentaire du 12 mars 1878 au Traité international du 15 octobre 1869 concernant la construction et l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard, notre dernier rapport de gestion vous a déjà appris qu'à la date du 29 avril 1884, le Conseil fédéral avait invité notre Direction à lui présenter dans le délai d'une année les projets et études techniques pour l'exécution des lignes en question et le programme financier pour la formation du capital destiné à la construction de ces deux tronçons, en fournissant la preuve que ce capital est garanti.

La Direction s'est empressée de se conformer à cette invitation en faisant élaborer les projets de construction des deux embranchements et en préparant également la question de la formation du capital, dès que les études techniques furent assez avancées pour permettre d'évaluer approximativement le coût des travaux.

Ces projets furent présentés au Conseil d'administration dans sa séance du 19 mai.

Pour la ligne Lucerne-Kussnacht-Immensee il y avait deux projets en présence: le premier comportait un tracé devisé à fr. 6,630,000 et qui, partant d'Immensee, franchissait le plateau de Meggen avec pentes maximales de 10 ‰ pour se raccorder à la gare actuelle de Lucerne; le second évalué à fr. 9,900,000, s'embranche sur le Central-Suisse à la Sentimatte où serait construite une gare pour le transit des marchandises, contourne la partie nord de la ville de Lucerne et traverse le Meggenwald au moyen d'un long tunnel. Le premier tracé allongerait le trajet de Chiasso ou Luino à Bâle viâ Lucerne d'environ 2 kilomètres comparativement à la voie du Sud de l'Argovie; le second constituerait la ligne directe la plus courte vers Bâle, la voie concurrente étant actuellement plus longue d'environ 1 kilomètre.

La Direction proposa au Conseil d'administration l'adoption du second projet, partant en cela de l'idée que la ligne directe la plus courte attirerait approximativement tout le trafic avec le Central-Suisse et tout le trafic direct avec les compagnies étrangères acheminant par Bâle, en outre presque tout le transit du Central-Suisse viâ St-Gothard de et pour l'Italie et tout le transit en provenance et destination des compagnies étrangères acheminant par Bâle, et que par conséquent il fallait, indépendamment de son importance au point de vue de la politique de tarifs et malgré le surcroît de dépenses, choisir le tracé plus long. Après un examen approfondi de la question, le Conseil d'administration n'estima toutefois pas si complète la certitude de voir tous ces avantages acquis d'une manière durable par l'exécution de la ligne plus courte, et crut devoir donner la préférence au tracé à ciel ouvert, plus long mais beaucoup moins coûteux, à la condition que les compagnies propriétaires de la ligne du Sud de l'Argovie consentissent à un partage convenable du trafic. Le Conseil a donc pris la résolution suivante :

1. La Direction est autorisée à soumettre à l'approbation du Conseil fédéral suisse le tracé qui, partant d'Immensee, franchit le plateau de Meggen en pente maximum de 10 soit 12 ‰ et se raccorde dans la gare actuelle de Lucerne, à la condition que les compagnies du Central-Suisse et du Nord-Est Suisse assurent au chemin de fer du Gothard pour la ligne Immensee-Kussnacht-Lucerne, d'une manière permanente et à l'époque de l'ouverture de la dite ligne Immensee-Kussnacht-Lucerne, une quote convenable du trafic de transit et du trafic direct du Gothard qui est acheminé viâ Sud de l'Argovie. En cas contraire il y aura lieu de prévoir la construction de la ligne la plus courte pour ce tronçon et de la soumettre pour décision au Conseil d'administration dans le plus bref délai possible ;

2. les projets présentés par la Direction pour la ligne Goldau-Walchwil-Zug et l'agrandissement de la gare de Goldau (devis fr. 5,600,000) sont approuvés pour être soumis au Conseil fédéral.

La Direction a communiqué immédiatement au Département fédéral des chemins de fer ainsi qu'aux compagnies du Central-Suisse et du Nord-Est, les décisions que nous venons de rappeler et proposé à ces dernières de discuter et, si faire se pouvait, de résoudre la question de la répartition du trafic dans une conférence qui aurait à se réunir le plus tôt possible. Dans leur réponse ces compagnies se sont déclarées disposées à faire droit d'une manière convenable aux demandes formulées par nous quant à la cession d'une partie du trafic en provenance et destination du Gothard qui, jusqu'ici, suivait la voie du Sud-Argovie, dans le cas où le tracé plus court avec la gare de la Sentimatte serait définitivement abandonné ; d'autre part elles se sont réservé de concerter tout d'abord et avant la convocation d'une conférence, l'entente à établir entre le Central-Suisse et le Nord-Est qui se trouvent dans des conditions très dissemblables, en présence des nouvelles relations de trafic pouvant résulter de l'exécution du tracé plus court. Cette entente s'est fait attendre si longtemps et les discussions qui lui ont succédé relativement au trafic que devraient nous céder ces deux compagnies, ont marché si lentement qu'à la fin de l'année on n'était pas encore arrivé à arrêter un modus vivendi acceptable par toutes les parties.

Quant à la formation du capital pour l'exécution des deux embranchements, vous avez, en vue de renforcer la situation financière de la Compagnie et de rendre possible la justification financière réclamée par le Conseil fédéral, autorisé l'Administration en date du 27 juin 1885 :

1. à augmenter le capital-actions de la Compagnie du Gothard par l'émission de 10,000 actions, nouvelles à fr. 500. —, à la condition qu'en revanche les intérêts des capitaux disponibles, à l'exclusion des intérêts du fonds de renouvellement, seront laissés pour l'année 1885 et

- les suivantes, intégralement à la disposition de la Compagnie, et qu'en conséquence la dernière phrase de l'art. 17 des statuts soit modifiée en ce sens que le „fonds de réserve“ ne sera plus crédité d'aucun montant d'intérêts;
2. à porter par contre au crédit du fonds de réserve jusqu'à ce que ce dernier ait atteint le chiffre de fr. 2,000,000 fixé par les statuts, diverses recettes extraordinaires en perspective au total d'environ 1 million de francs;
  3. à émettre, soit à vendre aussitôt que l'exécution des lignes d'accès du nord aura été approuvée, le reste non encore émis de l'emprunt 4% de 100 millions de francs, reste qui se monte à 5½ millions;
  4. enfin à créer un emprunt de 5 millions de francs à 3 ou 4% avec première hypothèque sur les nouvelles lignes à construire, et de l'affecter à l'exécution de celles-ci, au cas où, après l'emploi des fonds désignés sous 1 et 3, le capital nécessaire ne pourrait être pris sur les fonds de construction disponibles.

Le 29 juin nous avons communiqué ces décisions au Conseil fédéral en les motivant d'une manière circonstanciée et en priant ce dernier de bien vouloir leur accorder son approbation, en tant que nécessaire, et ratifier la modification proposée de l'art. 17 des statuts.

Par lettre du 5 août 1885 le Conseil fédéral nous répondit ce qui suit: il déclare par anticipation adhérer à l'augmentation du capital-actions jusqu'à concurrence de 39 millions de francs, sans cependant se prononcer sur l'emploi des capitaux qui deviendraient liquides par suite de cette opération; relativement aux conditions mises à l'émission des nouvelles actions, conditions en partie du moins subordonnées à son assentiment, il ne peut, dans ce sens étendu, prendre aucune disposition quant à l'emploi des intérêts des fonds disponibles, à l'exclusion des intérêts du fonds de renouvellement, attendu que pour la disponibilité et l'emploi des capitaux disponibles et de leurs intérêts, il y aura lieu, lors de la présentation des comptes et bilans annuels, de décider sur chaque cas particulier dans les limites de la loi du 21 décembre 1883 et du code des obligations; en ce qui concerne l'affectation des intérêts du fonds de réserve, elle ne se trouve point en connexion étroite avec l'augmentation du capital-actions; la nouvelle proposition ne paraissant posséder aucun avantage marqué sur les prescriptions existantes et le maintien de cette disposition ne constituant point un obstacle à l'augmentation du capital-actions, le Conseil fédéral n'a pas de raison d'approuver la modification demandée des statuts. Le Conseil fédéral ajoutait qu'il ne trouve en contradiction ni avec les règles du droit commun ni avec les dispositions des traités sur la matière, la condition que dans le cas d'une augmentation du capital-actions, les nouvelles actions, une fois libérées, participeront comme les anciennes actions au produit de l'entreprise et que le capital-subvention n'aura part audit produit que lorsque toutes les actions bénéficieront d'un intérêt de 7%.

Comme les vues exposées dans cette réponse ne nous paraissaient pas exactes à tous égards, nous avons cru, en date du 3 octobre, devoir nous adresser au Conseil fédéral et lui réitérer notre requête du 29 juin; dans cette nouvelle lettre nous avons fait ressortir que, sans toucher au côté juridique de la question, l'emploi de *tous* les intérêts du reliquat des capitaux de construction pourrait être réglé par un arrangement amiable tout aussi bien que cela s'est fait pour *une partie* de ces intérêts; qu'en cela il restait bien entendu que la faculté de disposer de ces intérêts ne pourrait s'exercer que dans les limites définies par le code des obligations et la loi sur la comptabilité; que le nœud de la question nous semblait être le fait que l'augmentation de 5 millions du capital-actions accroît immédiatement et d'une somme considérable les fonds disponibles et que la Compagnie devient de cette

manière incontestablement plus forte et puissante au point de vue financier que par le relèvement successif du fonds de construction au moyen de versements annuels d'intérêts au montant d'environ fr. 150,000.

Réfutant les observations présentées sur la modification proposée de l'art. 17 des statuts relativement à la formation du fonds de réserve, nous avons démontré que par l'apport prévu de recettes extraordinaires, ce fonds atteindra à courte échéance le chiffre de 1 $\frac{1}{2}$  million et, au bout de 8 ans, le total statutaire de 2 millions de francs, tandis qu'avec les dispositions en vigueur il ne serait porté à cette somme qu'au bout de 13 années; que, comme une catastrophe extraordinaire exigeant le secours du fonds de réserve, pouvait aussi bien survenir dans un avenir rapproché que dans 10 ou 13 ans, il était tout à fait essentiel pour la Compagnie que l'augmentation du fonds s'opérât *rapidement*. Nous avons ajouté enfin qu'une fois que les résolutions de l'Assemblée générale du 27 juin, grâce auxquelles les capitaux disponibles de la Compagnie seraient accrus de 15 $\frac{1}{2}$  millions, auront acquis force de loi et reçu leur exécution, nous serons à même de donner au Conseil fédéral les garanties les plus suffisantes qu'aussitôt qu'on en aura besoin, les fonds nécessaires pour l'établissement de la seconde voie se trouveront à notre disposition et qu'alors il nous sera possible également de fournir, conformément à l'arrêté fédéral du 27 avril 1884, la justification financière pour la construction des lignes d'accès du nord.

Par lettre du 23 octobre le Conseil fédéral nous répondit en déclarant: qu'il ne pouvait présentement soumettre l'affaire à un nouvel examen, comme nous le demandions; qu'il attendait avant tout l'état justificatif détaillé, réclamé par son arrêté du 27 septembre, sur le montant et le placement des capitaux formant le reliquat du fonds de construction, arrêté par lequel il se réservait de prendre des résolutions spéciales quant à la gestion et l'affectation de ces capitaux, et enfin qu'il confirmait pour le moment sa disposition du 3 mai 1883 touchant les intérêts de ces fonds de construction (versement de  $\frac{1}{3}$  à la construction et de  $\frac{2}{3}$  à l'exploitation), dans l'idée que bien entendu il ne pourra être disposé non plus du capital sans son assentiment.

La justification demandée sur le montant et le placement des capitaux disponibles a été transmise au Conseil fédéral en date du 13 novembre 1885. Jusqu'à la fin de l'année aucune disposition n'avait été prise à cet égard. Comme il n'était donc pas possible d'arriver à une entente au sujet des conditions mises par l'Assemblée générale à l'augmentation du capital-actions, il a fallu différer l'émission de nouvelles actions et relever de ses engagements la maison de MM. les Frères S. et M. Reitzes à Vienne, qui avait garanti la prise des  $\frac{4}{5}$  de l'émission résolue et fourni pour cela un cautionnement d'un million de francs.

Le produit brut de la ligne du Monte-Cenere ayant dépassé, pendant deux ans consécutifs, le chiffre de fr. 20,000 par an et par kilomètre, nous avons, conformément à l'art. 6 lettre *b* du traité international du 16 juin 1879 concernant la construction de la ligne du Monte-Cenere, pris les mesures nécessaires (voir page 25) pour que, lors du remaniement des tarifs des voyageurs, la *surtaxe pour les voyageurs* concédée par l'art. 8 du Traité international du 15 octobre 1869 concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer par le St-Gothard, soit abolie sur la ligne du Monte-Cenere.

## II. Organes de la Compagnie.

*L'organisation de l'Administration générale* n'a pas subi de modification durant l'exercice 1885.

En ce qui concerne *l'état du personnel des organes de la Compagnie et des fonctions supérieures de l'Administration centrale*, nous avons à rappeler ce qui suit: les Administrateurs ci-après dont

les fonctions étaient expirées, ont été réélus comme tels par l'Assemblée générale pour une nouvelle période de 6 années: ce sont: MM. Zingg, Président de la Direction à Lucerne; le Colonel Arnold, Conseiller national à Altdorf, le Colonel Rieter, Conseiller aux Etats et Président du Conseil d'administration à Winterthur; Schuster-Burckhardt à Bâle; Haberstich, avocat à Aarau; Moser-Ott, Conseiller d'Etat à Schaffhouse et le Colonel Fischer, Landammann à Aarau; d'autre part le Conseil fédéral a confirmé comme Administrateurs et pour la même période MM. Kinel, Conseiller de Régence intime à Berlin et Buetzberger, Conseiller national à Langenthal. L'Assemblée générale a de plus repourvu la vacance survenue dans le Conseil d'administration en suite du décès de M. le Conseiller de commerce Wendelstadt de Cologne, par la nomination pour une période de 6 années de M. le Commandeur Borgnini, Directeur Général des chemins de fer de l'Adriatique à Florence.

A la suite de ces nominations, l'Assemblée a réélu pour une nouvelle période: comme Président du Conseil d'administration M. le Colonel Rieter, Conseiller aux Etats et Vice-Président M. Karrer, Conseiller national; comme Membre et Président de la Direction M. Zingg, Vice-Président M. le Dr. Stoffel et comme Suppléant M. von Hettlingen, Conseiller aux Etats.

Anticipant sur notre prochain rapport de gestion, nous devons à notre plus profond regret mentionner la perte considérable qu'a faite le Conseil d'administration en la personne de deux de ses membres éminents, M. le Conseiller national Buetzberger de Langenthal, mort le 2 février, et M. le Conseiller national Karrer de Sumiswald, décédé le 18 avril 1886.

*L'état du personnel des fonctionnaires supérieurs de l'Administration centrale* n'a éprouvé aucun changement pendant l'année 1885.

Quant à notre *représentation au dehors*, nous rappellerons seulement que la Présidence de la Société des techniciens des chemins de fer suisses nous a été déférée pour la durée de l'exercice 1884 et que nous nous sommes fait représenter au Congrès international de Bruxelles pour les progrès à réaliser en matière de construction et d'exploitation de chemins de fer et, de concert avec les autres Administrations suisses ayant adopté le système de réforme, dans la commission allemande des tarifs.

Les négociations et enquêtes que nous mentionnions dans notre dernier rapport relativement à *l'agrandissement des locaux existants de l'Administration ou à la construction d'un nouveau bâtiment*, ont fait un pas considérable en avant, mais ne sont point encore terminées.

Pendant le dernier exercice, le *Conseil d'administration* a pris, dans 5 séances, 32 décisions et la Direction, dans 114 séances, en a pris 5515.

### III. Finances.

Nous devons avant tout rappeler que les comptes annexés au présent rapport et sur lesquels se basent les données de ce chapitre, sont établis maintenant d'après les formulaires prescrits par l'arrêté du Conseil fédéral du 25 novembre 1884 pour la présentation des comptes et bilans des Compagnies de chemins de fer.

Le *capital-subvention* de . . . . . fr. 119,000,000. —  
et le *capital-actions* de . . . . . „ 34,000,000. —  
n'ont éprouvé durant l'exercice aucun changement, vu que, comme nous l'avons dit déjà dans le chapitre précédent, le projet d'augmentation du capital-actions n'a pas encore été réalisé.