

# 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): **19 (1890)**

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 de la Compagnie du Gothard notre dix-neuvième Rapport de gestion, comprenant l'exercice de 1890.

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

Durant l'exercice écoulé, la question — pendante depuis longtemps — de l'exécution des lignes d'accès du nord a reçu une solution définitive.

En date du 19 juin 1890, l'Assemblée fédérale a, sur la proposition du Conseil fédéral, pris l'arrêté suivant:

1. Les délais pour la construction des lignes *Zoug-Walchwyli-Goldau* et *Lucerne-Küssnacht-Immensee* (dites lignes d'accès du nord du chemin de fer du Gothard), concessionnées par les cantons de Zoug le 23 juin 1869, Schwyz le 30 juin 1869 et Lucerne le 9 juin 1869, concessions approuvées par arrêtés fédéraux du 22 octobre 1869, sont fixés à nouveau comme suit:

- a) jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1891, les compléments et modifications qui pourraient être apportés aux plans de construction déjà produits en 1886 et une nouvelle justification financière devront être présentés au Conseil fédéral;
  - b) jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1891, les travaux de tunnels et de terrassements devront être commencés;
  - c) jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1894, les deux lignes devront être achevées et livrées à l'exploitation.
2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Ainsi que le rappelle notre rapport du 13 octobre à l'Assemblée générale des actionnaires, nous avons pris immédiatement les mesures nécessaires pour l'établissement définitif des plans et devis et créé pour chacune des deux lignes une section de construction avec le personnel indispensable.

Lors de la revision des projets de 1885, on s'est inspiré des nouveaux principes énumérés ci-après:

1. Contournement de la surface bâtie de la ville de Lucerne, ce qui permet d'éviter les passages à niveau des rues de Zurich et de la Halde prévus autrefois; sur tout le côté nord de la ville, la ligne reste en souterrain jusqu'à l'hôtel de l'Europe.
2. Déclivité de 10 ‰ au maximum, en évitant autant que possible les contre-pentes.
3. Adoption d'un type de rail plus fort.
4. Plus grande extension de la gare de Goldau qui doit être considérée comme station commune des lignes d'accès nord et en outre du chemin de fer du Sud-Est suisse en voie d'exécution.

D'après les projets révisés, les dépenses de construction seront:

pour Lucerne-Immensee . . . . .	fr. 6,579,000. —
pour Zoug-Goldau . . . . .	„ 6,126,700. —
ensemble	fr. 12,705,700. --
plus les intérêts 4 % pendant la période de construction . . . . .	„ 762,342. —
total	fr. 13,468,042. —
ou en chiffre rond	fr. 13,500,000. —

L'augmentation des capitaux de construction nécessaires comparativement au devis de 1885 (fr. 10,934,800 sans les intérêts), provient presque exclusivement des améliorations indiquées plus haut, ainsi que de prestations plus considérables.

Suivant la justification financière de la double voie, approuvée par le Conseil fédéral en date du 21 octobre 1887, le montant des capitaux de construction encore disponibles, pour autant qu'il ne sera pas affecté à des travaux de défense et d'extension, ateliers centraux, acquisition de matériel d'exploitation, etc., doit être, de même que l'augmentation de 6 millions du capital-actions et le reste non émis de 5½ millions de l'emprunt 4% de 100 millions de francs, employé à l'exécution de la double voie dont le coût, y compris les intérêts pendant la durée des travaux, a été évalué jadis à fr. 13,074,285, soit à fr. 13,000,000 en nombre rond.

Suivant le compte annuel de 1889, le capital de construction disponible se montait à la clôture de l'exercice, y compris le premier versement sur les actions nouvelles, à	fr. 5,272,468. 23
dont à déduire pour biens-fonds, matériaux et pièces de réserve . . . . .	„ 1,799,761. 03
reste	fr. 3,472,707. 20
auxquels il faut ajouter: le second versement sur les actions nouvelles	„ 3,000,000. —
et le reste non émis de l'emprunt 4 % de 100 millions . . . . .	„ 5,500,000. —
total disponible	fr. 11,972,707. 20

Jusqu'à fin 1889, on avait dépensé pour la double voie Erstfeld-Biasca	fr. 2,132,462. 24
Selon le devis de fr. 13,074,285, il reste donc à dépenser . . . . .	„ 10,941,822. 76

Les ressources disponibles excèdent ainsi d'environ un million la somme qui sera encore affectée à la double voie; mais cet excédent doit être réservé pour les besoins généraux de la construction, travaux de défense et d'extension, augmentation du matériel d'exploitation, etc. Il en résulte que tout le capital nécessaire pour l'exécution des deux lignes d'accès du nord doit être formé à nouveau et pour parer à l'imprévu il serait recommandable de fixer ce capital au chiffre de 14 millions de francs.

Partant de l'idée que le mode le plus approprié à ce but serait de réunir la majeure partie de cette somme au moyen d'une augmentation du capital-actions et le Conseil fédéral s'étant déclaré d'accord en principe avec notre manière de voir, nous vous avons proposé (voir notre rapport du 13 octobre), dans le but de rétablir approximativement la proportion primitive de 1/3 à 2/3 entre le capital-actions et le capital-obligations, de former les capitaux nécessaires pour la construction des lignes d'accès nord en émettant pour 10 millions de francs d'actions nouvelles et en augmentant de 4 millions de francs le capital-obligations, d'offrir les actions nouvelles aux porteurs d'actions anciennes au cours de 110% et d'employer l'excédent provenant de cette prime, après déduction des frais, à compléter le fonds de réserve jusqu'au maximum statutaire de 2 millions de francs et à combler le déficit de la caisse de secours et de pensions dont il sera question plus loin.

Dans votre Assemblée générale extraordinaire du 22 novembre 1890, vous avez pris la résolution suivante:

1. Le capital-actions de la Compagnie du Gothard est porté de fr. 40,000,000 à fr. 50,000,000 de francs par l'émission de 20,000 actions nouvelles de fr. 500. En conséquence l'art. 4 des statuts est modifié comme suit:

„Le fonds social est de 50 millions de francs. Il est formé de 100,000 actions de fr. 500 chacune“.

Les actions nouvelles seront conformément à l'art. 6 des statuts, offertes aux porteurs des actions anciennes, et cela au taux de 110 % = fr. 550 par action.

Le premier versement de 50 % ou fr. 250 par action et le paiement de la prime de 10 % ou fr. 50 (en total fr. 300) auront lieu au commencement d'avril 1891; le deuxième versement de 30 % ou fr. 150 devra être effectué le 1<sup>er</sup> janvier 1893 et le dernier versement de 20 % ou fr. 100 le 1<sup>er</sup> janvier 1894. L'Administration est toutefois autorisée à prescrire lors de l'émission des actions que les seconds 50 % ou fr. 250 ne doivent être versés qu'au 1<sup>er</sup> janvier 1894.

Jusqu'à l'époque de la libération, les porteurs d'actions nouvelles toucheront un intérêt fixe de 4 % du montant versé de 50 %, éventuellement de 80 %.

Une fois entièrement libérées, les actions nouvelles jouiront à tous égards des mêmes droits que les actions anciennes.

L'excédent en sus du montant nominal des actions émises sera employé à compléter le fonds de réserve jusqu'au chiffre maximum statutaire (art. 17 des statuts) et à combler le déficit de la caisse de secours et de pensions. Le surplus de la prime restant éventuellement après ces allocations, demeure à la disposition des organes compétents de la Compagnie.

2. L'Administration est autorisée à contracter un emprunt de fr. 4,000,000 rapportant un intérêt annuel de 4 % au maximum.

Ces obligations doivent être amorties en principal et en intérêt au plus tard dans le même délai que les obligations 4 % de l'emprunt de 100 millions de francs et par voie d'annuités. Cependant la Compagnie conserve dès l'année 1894 la faculté d'augmenter l'amortissement ou même de rembourser la totalité de l'emprunt moyennant dénonciation d'au moins six mois à l'avance.

Pour ces nouvelles obligations il sera constitué une hypothèque de premier rang sur les lignes Zoug-Walchwyl-Goldau et Lucerne-Küssnacht-Immensee (dites lignes d'accès nord du chemin de fer du Gothard) avec cette réserve qu'il pourra être émis encore 6 autres millions de même rang et de même hypothèque sur ces lignes.

Nous basant sur cette résolution, nous avons en date du 23 décembre 1890 soumis au Conseil fédéral suisse la nouvelle justification financière.

En ce qui concerne l'exécution de l'arrêté fédéral du 19 juin 1890 quant à la présentation des compléments et modifications aux plans de construction déjà produits en 1886, nous avons à mentionner que le délai fixé par le Conseil fédéral pour la présentation des plans modifiés n'a pu être strictement observé; d'une part il a fallu beaucoup de temps pour réunir le personnel nécessaire en nombre et qualité suffisants; d'autre part les modifications essentielles pour la ligne Lucerne-Immensee ont exigé la confection d'un projet complètement nouveau; il en a été de même quant à la gare d'Arth de la ligne Zoug-Goldau, cette station devant avec le temps devenir le point de concentration de cinq lignes différentes.

En date du 28 octobre 1890, nous avons soumis au Nord-Est Suisse le projet de raccordement de notre ligne à Zoug; jusqu'ici toutefois cette Compagnie ne s'est pas encore exprimée à ce sujet.

Avant la fin de l'exercice nous avons pu soumettre au Conseil fédéral les plans complets de la ligne Lucerne-Immensee, ainsi que ceux de la partie du tronçon Zoug-Goldau comprise dans la commune de Walchwyl. Dès lors le plan parcellaire a été également déposé dans la commune d'Arth.

Etant donné l'état des études, nous avons adressé le 26 décembre au Département des chemins de fer pour le Conseil fédéral une demande motivée tendant à une prolongation de six mois des délais pour la présentation des plans de construction, le commencement et l'achèvement des travaux.

En vertu de l'autorisation accordée le 10 décembre 1890 par l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral a fait droit à cette demande en date du 13 mars 1891 et prolongé de 6 mois les délais fixés; ceux-ci sont maintenant les suivants:

- a) jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1891, les compléments et modifications qui pourraient être apportés aux plans de construction déjà produits en 1886 et une nouvelle justification financière devront être présentés au Conseil fédéral;
- b) jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1891, les travaux de tunnels et de terrassements devront être commencés;
- c) les deux lignes devront être achevées et livrées à l'exploitation: celle de Zoug-Walchwyli-Goldau le 1<sup>er</sup> janvier 1894 et celle de Lucerne-Kussnacht-Immensee le 1<sup>er</sup> juillet 1894.

Les difficultés qui s'étaient élevées entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement allemand au sujet de l'augmentation du capital-actions de la Compagnie du Gothard, ayant été aplanies, le premier a pris le 31 mars 1891 l'arrêté ci-après:

1. la modification des statuts décidée par l'Assemblée générale du 22 novembre 1890 est approuvée:

2. quant aux autres résolutions de l'Assemblée, il est décidé ce qui suit:

- a) relativement à l'excédent en sus du montant nominal des actions émises, le Conseil fédéral consent à ce qu'une partie en soit affectée à compléter le fonds de réserve jusqu'au chiffre maximum statutaire;
- b) en ce qui concerne le mode de combler le déficit de la caisse de secours et de pensions, le Conseil fédéral ne se prononcera que lorsqu'on aura déterminé la somme du déficit et les moyens de le combler;
- c) pour ce qui regarde l'emploi du surplus de la prime, le Conseil fédéral se réserve ses droits de contrôle prévus par la loi.

Cet arrêté a laissé en suspens, il est vrai, un point essentiel de la résolution de l'Assemblée générale (moyen de combler le déficit de la caisse de secours); cependant nous avons toutes raisons de supposer que l'arrêté que doit prendre à ce sujet le Conseil fédéral tiendra compte des intentions des actionnaires; c'est pourquoi nous n'avons pas hésité à exécuter la résolution de l'Assemblée générale et à publier dans nos organes l'avis de souscription aux actions nouvelles dans le terme le plus court possible (du 15 au 20 avril 1891).

Les négociations en Italie pour la concession de la ligne Milan-frontière suisse près Novazzano ne faisant toujours aucun progrès, nous n'avons pas cru, en 1890 non plus, devoir proposer au Département fédéral des chemins de fer la reprise des pourparlers sur notre demande de concession pour la *construction du tronçon de Mendrisio à la frontière suisse dans la direction de Saronno.*

## II. Organes de l'administration.

*L'organisation de l'administration générale* n'a subi aucun changement pendant l'exercice de 1890.

Quant à *l'état du personnel des organes de la Compagnie*, nous avons à mentionner ce qui suit: l'Assemblée générale a repourvu la vacance survenue dans le Conseil d'administration en suite