

**Zeitschrift:** Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard  
**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern  
**Band:** 11 (1882)  
**Rubrik:** Finances

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 21.01.2026

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

de Lucerne, en remplacement et pour le reste de la durée du mandat de M. Sulger-Stähelin, décédé. — Une fois les sièges vacants repourvus de cette manière, l'Assemblée générale a élu Président du Conseil d'administration M. le Colonel Rieter, Conseiller des Etats, à Winterthur, jusqu'ici Vice-Président de ce Conseil; puis ce dernier a nommé son Vice-Président en la personne de M. Karrer, Conseiller national, à Sumiswald.

A l'expiration de leur mandat, MM. les Directeurs J. Zingg et le Dr. Stoffl ont été appelés de nouveau, le premier à la Présidence, le second à la Vice-Présidence de la *Direction*, tous deux pour une période de trois années.

Parmi les *fonctionnaires supérieurs de l'Administration centrale*, MM. Edouard Gerlich, d'Odrau, Remplaçant de l'Ingénieur en chef, et J. Kauffmann, de Kälberbach, Inspecteur des tunnels, ont après l'achèvement des travaux de la ligne, obtenu avec vifs remerciements pour les excellents services rendus, la démission qu'ils avaient demandée. Par contre, vu l'augmentation des travaux de la Direction résultant de l'ouverture à l'exploitation des lignes directes, il a fallu créer une nouvelle place de Secrétaire de la Direction avec attributions spéciales pour le service commercial; ce poste a été confié à M. Adolphe Toggweiler de Schwamendingen, jusqu'alors chef du bureau du mouvement de la ligne de l'Emmenthal. De plus, les fonctionnaires supérieurs dont les noms suivent ont été attachés au bureau de l'Ingénieur en chef pour l'exploitation: en qualité d'adjoint, M. Rod. Salomon, ingénieur, de Vienne, jusqu'ici rapporteur pour l'administration et la comptabilité de construction au Bureau central technique; en qualité de rapporteurs techniques, MM. Friedrich Küpfer, ingénieur, de Berne, jusqu'ici rapporteur pour l'infrastructure et la superstructure au Bureau central technique, et Edouard Blaser, ingénieur, de Langnau, jusqu'ici rapporteur pour l'acquisition de terrains, ainsi que pour les plans et dessins au même Bureau, de plus comme adjoint technique M. Santo Marinoni, ingénieur, de Milan, ex-conducteur des travaux du XIX<sup>me</sup> lot. Enfin ont été attachés au bureau du Chef du service de la traction, en qualité de second adjoint, M. Richard de Boor, ingénieur, de Winterthur, ex-chef du service de la traction au chemin de fer du National-Suisse, et comme chef de bureau M. J. A. Wild de Gossau (St-Gall).

Pendant le dernier exercice, le *Conseil d'administration* a pris, dans 4 séances, 24 décisions et la *Direction*, dans 122 séances, en a pris 8063.

## IV. Finances.

Dans notre exposé, comme dans les comptes annexés au présent rapport de gestion, nous examinerons séparément les comptes de construction et les comptes d'exploitation.

### A. Comptes de construction.

#### a. Pour le réseau réduit.

Pendant l'exercice qui nous occupe, nous avons eu les sommes suivantes à notre disposition pour la construction du réseau réduit du chemin de fer du Gothard (comprenant les lignes d'Immensee-Pino, Cadenazzo-Locarno et Lugano-Chiasso):

Solde du compte précédent . . . . .	fr. 20,911,880. 32	
Versements de subventions . . . . .	fr. 12,131,447. —	
Versements sur les actions . . . . .	» 680,859. 37	
Versements sur les obligations . . . . .	» — —	
Autres recettes (indirectes) . . . . .	» 978,474. 32	» 13,790,780. 69
Total		fr. 34,702,660. 91

Le montant des subventions ci-dessus indiqué se compose :

a) du reste de la subvention pour le grand tunnel . . . . .	» 106,087. —
b) du reste de la subvention pour les lignes d'accès . . . . .	» 12,025,360. —

La vérification finale des travaux par la Commission internationale n'a pas eu lieu cette fois au commencement de l'année, mais dans le courant du mois de Mai. Après avoir examiné le tunnel du Gothard et la ligne entière à partir de la frontière italienne près Pino jusqu'à Immensee, les délégués constatèrent que le grand tunnel, ouvert à l'exploitation dès le 1<sup>er</sup> Janvier, ainsi que la ligne dans son ensemble « se trouvaient en état d'être exploités régulièrement, les travaux étant établis d'une manière « conforme aux prescriptions des traités ». Seule, la Délégation italienne exprima l'avis qu'une seconde voie devait être placée dans le grand tunnel et que la ligne ne pouvait être considérée comme achevée, tant qu'elle ne serait pas pourvue d'ateliers suffisants. Depuis lors la pose de la seconde voie dans le grand tunnel a été décidée et la construction d'ateliers centraux se trouve à l'étude. Le paiement des subventions prérappelées a été effectué dans le courant de Juin et d'une manière intégrale par les Etats, Cantons et Sociétés intéressés. Ainsi donc le capital-subvention pour le *réseau réduit* du chemin de fer du Gothard, au montant de 113 millions de francs, a été versé dans son total à la Compagnie.

Quant au *capital-actions*, le dernier versement de fr. 22. 39 par action a été exigé pour le 30 Juin 1882. Toutefois les actionnaires n'ont eu à payer en espèces sur ce montant que fr. 8. 06, le reste, soit fr. 14. 33, ayant été compté comme intérêts de construction pour le I<sup>er</sup> semestre 1882. Au 30 Juin, 50,397 actions se trouvaient libérées et ont été échangées contre des titres définitifs; après cette date le dernier versement fut effectué pour 16,758 actions et plus tard encore pour 673 autres à la suite d'une nouvelle invitation fixant le dernier délai au 15 Décembre 1882, de sorte qu'en fin de compte la libération de 172 actions seulement sur 68,000 a fait défaut à la Compagnie. Ces actions provisoires ayant été annulées par voie de publication, on a émis à leur place et à teneur de l'art. 9 des Statuts, des actions définitives qui ont été vendues au cours du jour.

Le *capital-obligations* est entièrement versé, ce que nous avons déjà rappelé dans notre précédent rapport.

Parmi les *autres recettes (indirectes)*, nous remarquons le produit net des papiers-valeurs et du compte d'intérêts se montant à fr. 543,010. 23; de plus, une somme de fr. 369,052. 80, représentant l'excédant des recettes d'exploitation sur les dépenses pendant le semestre du 1<sup>er</sup> Janvier au 30 Juin 1882.

L'excédant total des recettes d'exploitation sur les dépenses durant la période entière de construction (de 1874 au 30 Juin 1882) est donc de fr. 1,195,055. 82, alors que le devis ne prévoyait que fr. 500,000 à cette rubrique.

Sur la somme dont nous disposions et qui, y compris le solde du compte précédent, s'élevait à . . . . . fr. 34,702,660. 91  
il a été *dépendé* dans le 1<sup>er</sup> semestre 1882 au débit du compte de construction:

1° Pour remboursements . . . . .	fr.	—	—
2° » frais de formation du capital de construction (ports pour subventions, différences de cours, établissement des titres) . . . . .	»	5,057.	20
3° » administration centrale . . . . .	»	284,449.	45
4° » service des intérêts du capital-actions versé et du capital-obligations . . . . .	»	3,315,121.	07
5° » fêtes d'inauguration . . . . .	»	58,345.	57
6° » construction proprement dite (y compris la Di- rection technique) . . . . .	»	12,232,624.	76

fr. 15,895,598. 05

A déduire: Reports au compte de propriétés et matériel » 455,422. 72 » 15,440,175. 33

Au 31 Décembre 1882, il restait donc en faveur du *compte de construction* un  
solde de . . . . . fr. 19,262,485. 58

Une fraction importante de ce solde sera absorbée encore par les comptes de liquidation avec les entrepreneurs, par diverses dépenses pour augmentation du matériel d'exploitation, pose de la seconde voie dans le tunnel du St-Gothard et sur le tronçon Bellinzzone-Giubiasco, ainsi que travaux d'agrandissement de stations et autres. Du 1<sup>er</sup> Janvier au 26 Mai 1883 ces dépenses ont atteint le chiffre d'environ 3 millions de francs.

#### b. Pour la ligne du Monte-Cenere.

Outre le solde du compte précédent de . . . . . fr. 672,023. 21  
nous disposions encore pendant l'exercice 1882 des *recettes* suivantes:

1° Versement (dernier) de subventions . . . . .	fr.	2,353,000.	—
2° id. sur le capital-obligations . . . . .	»	—	—
3° Autres recettes (indirectes) . . . . .	»	10,299.	35
Total . . . . .	fr.	3,035,322.	56

Le versement de ce montant de subvention a mis la Compagnie en possession de la somme entière de 6 millions de francs, garantie par le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement italien pour la construction de la ligne du Monte-Cenere.

Sur le total ci-dessus de . . . . . fr. 3,035,322. 56  
il a été *dépendé* dans le courant de l'année 1882:

1° Pour frais de formation du capital de construction et établissement des titres . . . . .	fr.	—	—
2° » service des intérêts du capital-obligations versé . . . . .	»	187,590.	50
3° » construction proprement dite (y compris la Direction technique) . . . . .	»	1,417,359.	65
			» 1,604,950. 15

Il restait donc au 31 Décembre 1882 un solde actif de . . . . . fr. 1,430,372. 41

On a par conséquent pu se dispenser d'émettre le sixième million de l'emprunt.

### B. Comptes d'exploitation.

Il y a lieu de diviser l'exploitation de l'exercice 1882 en deux périodes distinctes, celle du 1<sup>er</sup> Janvier au 30 Juin et celle du 1<sup>er</sup> Juillet au 31 Décembre. Nous ferons remarquer ici que le résultat de l'exploitation de la première période revient encore au compte de construction, tandis que celui de la seconde période constitue à proprement parler le premier compte d'exploitation.

Au 1<sup>er</sup> Janvier 1882 commença, ainsi qu'il a été dit, l'exploitation régulière du grand tunnel du St-Gothard, soit du tronçon Göschenen-Airolo long de 16 kilomètres à ajouter aux 67 kilomètres déjà exploités des lignes tessinoises de plaine Lugano-Chiasso et Bellinzzone-Locarno. Le 10 Avril, la ligne Giubiasco-Lugano fut livrée à l'exploitation. Le 1<sup>er</sup> Juin suivant eut lieu l'ouverture de l'exploitation des lignes Biasca-Airolo et Göschenen-Immensee-Rothkreuz; c'est donc à partir de ce moment que s'est établi le service régulier de la ligne directe de Rothkreuz, soit de Lucerne à Chiasso. Bien que les travaux des autres lignes fussent terminés, le tronçon de Cadenazzo à la frontière n'a pu être ouvert à l'exploitation que le 4 Décembre, la continuation de la ligne sur territoire italien n'ayant pas été achevée avant cette date. Avec l'assentiment des Autorités fédérales, le rendement de l'exploitation durant le mois de Juin a été, comme celui de l'exploitation des fractions de la ligne pendant les mois précédents, porté encore au compte de construction, et cela parce qu'en 1879 lors de l'approbation de la justification financière du chemin de fer du Gothard par la Commission internationale, la date du 1<sup>er</sup> Juillet avait été adoptée comme terme de la période de construction, qu'il fallait par conséquent rembourser aux actionnaires, ou porter à leur crédit l'intérêt de construction au 6 0/0, jusqu'au 1<sup>er</sup> Juillet 1882 et qu'en outre l'ouverture anticipée de l'exploitation de la ligne directe n'a pas été obtenue sans d'importantes indemnités à de certains entrepreneurs, cela à la charge du compte de construction.

L'excédant des recettes d'exploitation sur les dépenses du mois de *Janvier au 30 Juin*, a été porté aux recettes du compte de construction, au montant de fr. 369,052. 80.

Les recettes de l'exploitation pendant la période du <i>1<sup>er</sup> Juillet au 31 Décembre 1882</i> atteignent,	d'après le compte annexé au présent rapport, la somme de . . . . .	fr. 5,686,074. 71
Les dépenses d'exploitation se sont élevées à . . . . .	»	2,166,376. 97
Excédant des recettes de l'exploitation au 31 Décembre 1882 . . . . .		fr. 3,519,697. 74

A déduire en premier lieu:

*Service des intérêts du capital-obligations* de 85 millions de francs pour le semestre

du 1 <sup>er</sup> Juillet au 31 Décembre 1882 . . . . .	»	2,125,000. —
--	---	--------------

Reste fr. 1,394,697. 74

En second lieu: *Versements au fonds de réserve* pour le renouvellement de la voie

et du matériel d'exploitation, ainsi que pour les cas extraordinaires . . . . .	»	418,457. 80
---	---	-------------

Relativement à cette rubrique, nous ferons remarquer ce qui suit:

L'art. 19 des Statuts stipule que dès l'époque où le réseau entier du Gothard aura été livré à l'exploitation, il sera versé chaque année au fonds de réserve une somme à prendre sur le produit net de l'entreprise. Les Statuts prescrivent de plus que le montant de ces prélèvements sera fixé par un *règlement*, dans lequel on veillera, d'une part, à ce que le fonds de réserve suffise en tout temps à couvrir les dépenses de renouvellement de la voie et du matériel d'exploitation, en laissant toujours encore dis-

ponible une somme convenable pour faire face aux cas extraordinaires dont les conséquences financières pourraient grever trop lourdement les résultats de l'exploitation de plusieurs années, et d'autre part, on aura soin que les versements au fonds de réserve soient maintenus dans de justes proportions avec les produits annuels de l'entreprise.

A l'ouverture de l'exploitation de notre ligne d'Immensee à la frontière italienne, nous avons élaboré un projet de règlement pour la création d'un fonds de réserve conformément aux dispositions susénoncées. En cela, nous nous sommes appliqués à fixer les versements au fonds de réserve de telle sorte que ce dernier puisse suffire au renouvellement de la voie et du matériel d'exploitation, même en tenant compte de l'usure considérable qui se produira sur les lignes de montagne du chemin de fer du Gothard. Dans le but de nous conformer autant que possible à la prescription des Statuts, comme quoi les versements au fonds de réserve doivent toujours être maintenus dans de justes proportions avec les produits annuels, nous avons pourvu à ce que les versements pour le renouvellement du matériel d'exploitation fussent toujours calculés sur la base des prestations de ce dernier, correspondant à l'importance du trafic.

Le Conseil fédéral suisse a approuvé le règlement, en se réservant de revenir éventuellement sur la durée du règlement et sur le versement pour cas extraordinaires, et à la condition que, suivant une décision déjà prise par la Direction, le fonds de réserve sera administré séparément des autres fonds de la Compagnie.

A teneur des dispositions du dit règlement, les versements à effectuer au fonds de réserve pour les 6 mois d'exploitation de l'année 1882, se montent à :

Pour le renouvellement de la <i>voie</i> :			
a) rails et accessoires . . . . .	fr. 69,900. —		
b) traverses . . . . .	» 133,500. —		
c) traverses d'aiguilles . . . . .	» 6,800. —		
d) aiguilles et croisements . . . . .	» 4,300. —	fr. 214,500. —	
pour le renouvellement du <i>matériel-roulant</i> :			
a) locomotives et tenders :			
970,259 kilomètres de locomotives à 9,5 centimes . . .	fr. 92,174. 60		
b) voitures et wagons :			
voitures à voyageurs et fourgons à bagages :			
2,650,786 kilomètres de voitures et four-			
gons à 1,1 centime . . . . .	fr. 29,158. 65		
wagons à marchandises : 2,039,034 kilo-			
mètres de wagons à 1,6 centime . . .	» 32,624. 55	» 61,783. 20	» 153,957. 80
pour cas extraordinaires $\frac{100,000}{2}$ . . . . .		» 50,000. —	
Total			fr. 418,457. 80

Sur le solde des recettes de l'exploitation, il faut défalquer encore divers *amortissements*.

Au 1<sup>er</sup> Janvier 1883 est entré en vigueur un code fédéral des obligations qui renferme sur le dressement des bilans des sociétés anonymes quelques principes, parmi lesquels nous relevons les suivants :

- 1° Les frais de fondation, d'organisation et d'administration doivent être portés intégralement aux dépenses de l'année; toutefois, certains frais d'organisation peuvent être répartis sur une période de cinq années.

- 2° Les immeubles, bâtiments et machines doivent être évalués tout au plus au prix d'acquisition, et déduction faite de l'amortissement que comportent les circonstances.
- 3° Les valeurs cotées ne peuvent être évaluées au-dessus de leur cours moyen dans le mois qui précède la date du bilan.
- 4° Les approvisionnements de marchandises ne peuvent être estimés au-dessus de leur prix d'achat et si ce prix dépasse le prix courant, au-dessus de ce dernier prix.
- 5° Les obligations émises par la société sont portées pour la valeur intégrale à laquelle elles doivent être remboursées. Mais on peut faire figurer à l'actif la différence entre le prix d'émission et le taux du remboursement, en la diminuant chaque année, jusqu'au jour de l'échéance, de la somme nécessaire à l'amortissement.

Bien que le compte annuel bouclant au 31 Décembre 1882, ne fût point soumis aux dispositions de cette loi, nous avons cru néanmoins, lors du dressement du premier compte d'exploitation et du bilan, devoir procéder d'après les principes ci-dessus énoncés. En fait de détails, nous présenterons les remarques ci-après.

Nous n'avons pas d'amortissement à effectuer sur les *frais de fondation et d'organisation*. Il est vrai que la Compagnie du Gothard a eu jadis à rembourser les dépenses, au total de fr. 504,343. 25, faites par la « Réunion des Cantons et des Compagnies suisses de chemins de fer, promotrice d'une ligne « par le Gothard ». Mais, comme nous l'avons déjà exposé dans notre premier rapport de gestion, les dépenses de la « Réunion du Gothard », que la Compagnie a dû rembourser, ne comprennent absolument que des frais d'études techniques, des rapports techniques, commerciaux et militaires, des frais de lithographie de plans de situation et de profils longitudinaux des divers projets discutés, ainsi que des atlas pour faciliter la comparaison des zones embrassées par les différentes lignes concurrentes par le passage des Alpes, des frais d'impression, remboursement de frais de voyage, émoluments pour les employés, intérêts de prêts des Cantons et des Compagnies, et autres débours analogues. Ces dépenses forment ainsi une partie intégrante des frais de construction du chemin de fer du Gothard.

Par contre, nous n'avons pas cru devoir laisser au compte de construction les frais occasionnés à la Compagnie par les *fêtes d'inauguration*, mais nous avons décidé de les déduire des recettes d'exploitation.

Sur les *terrains et bâtiments* il y a lieu de faire les amortissements ci-dessous spécifiés :

1. Pendant la construction des lignes tessinoises de plaine, on a élevé à diverses stations des bâtiments provisoires qui, après l'achèvement de la gare définitive, furent supprimés, déplacés ou aménagés pour d'autres buts. Il va sans dire qu'il a fallu amortir le coût de ces installations provisoires, c'est-à-dire le ramener à la valeur que celles-ci possèdent actuellement pour les besoins de la ligne.

D'après un compte détaillé, les frais de construction des bâtisses provisoires (baragues, remises, lieux d'aisance, etc.) *entièrement supprimées* se sont élevés à . . . . . fr. 45,266. 37  
la vente des matériaux de démolition a donné . . . . . » 13,693. 66  
montant de la moins-value . . . . . fr. 31,572. 71

Sur les installations provisoires des lignes tessinoises de plaine (à savoir les bâtiments provisoires des voyageurs à Lugano, Bellinzzone, Giubiasco et Cadenazzo), qui ont été *transformées* ou aménagées pour d'autres buts, il faut inscrire une moins-value de . . » 23,051. 33

2. Pendant la construction des lignes d'accès, la Compagnie a été obligée d'élever à Wasen un *bâtiment de service*, attendu que ce village ne renfermait pas de locaux pouvant être affectés à des bureaux et à des logements pour le personnel pendant les 8 années de la construction. Ce bâtiment a coûté . . . . . fr. 112,217. 42

A reporter fr. 112,217. 42 fr. 54,624. 04



Report fr. 112,217. 42 fr. 54,624. 04

Ce dernier étant devenu disponible à la fin des travaux et une publication de vente n'ayant pas donné de résultat satisfaisant, on décida d'en faire des logements de service à Erstfeld. Le transfert à Erstfeld a nécessité une dépense de . . . . . » 46,412. 50

Coût total fr. 158,629. 92

Le bâtiment ne peut être porté pour cette somme dans l'inventaire, mais en l'inscrivant pour une valeur de . . . . . » 110,000. —  
il en résulte une moins-valeur de . . . . . » 48,629. 92

3. Au cours des travaux, la Compagnie s'est vue encore dans l'obligation d'acquérir quelques petits bâtiments, qui ne se trouvaient pas immédiatement contigus au corps de la ligne, mais dont l'achat était imposé par certaines considérations. Ce sont:

- a) une *maison d'habitation à Erstfeld* achetée avec du terrain employé aux besoins de la ligne, au prix de fr. 26,000, assurée pour fr. 12,000;
- b) l'*auberge de la Croix à Erstfeld-Klus* avec terrain, achetée pour fr. 21,000, assurée fr. 15,000;
- c) *quelques étables à Silenen, Wasen et Airolo*, acquises pour la somme de fr. 3,700.

Pour ces objets nous estimons qu'il y a lieu d'inscrire une moins-valeur de . . . » 8,000. —

4. Nous avons enfin à rappeler encore un amortissement sur les bâtiments de l'Administration centrale à Lucerne et à Zurich. Le premier fut acquis en 1872 et se trouve évalué dans nos livres à fr. 450,000, y compris le coût des transformations qu'il a subies.

A notre avis, un amortissement annuel de 5 % est indiqué . . . » 22,500. —

L'ancien bâtiment d'administration à Zurich a été vendu dans le temps avec une perte de fr. 40,000, somme qui doit être portée au compte de construction . . . » 40,000. —

Total fr. 173,753. 96

Pour l'installation des ateliers (*machines, outils, etc.*), on a dépensé jusqu'au 30 Juin 1882 fr. 165,081. 77. Etant donnée l'usure considérable qu'éprouvent les machines et les outils d'un atelier, nous croyons qu'il faut admettre pour cette rubrique une moins-valeur de 10 %, ce qui fait fr. 16,508. 17.

Les « *valeurs cotées* » ont été jusqu'ici portées dans les bilans au prix d'acquisition. Le prix d'acquisition des valeurs que nous possédions au 31 Décembre est de fr. 255,760. 15 *au-dessous* du cours du mois de Décembre. Nous avons donc porté ces papiers dans le bilan à un taux inférieur de 2,7 % au cours moyen de Décembre, ce qui correspond approximativement au prix total d'acquisition de l'ensemble de ces valeurs.

Les « *approvisionnements de marchandises* » sont déposés à l'Economat et dans l'atelier. Ils sont évalués dans le bilan au prix d'acquisition, ce dernier ne se trouvant pas au-dessous du prix courant.

Les « *obligations* » émises par notre Société sont portées pour la valeur intégrale à laquelle elles doivent être remboursées. En ce qui concerne l'*amortissement*, prescrit par le Code des obligations, de la différence entre le prix d'émission et le taux du remboursement, nous avons décidé — sans préjudice toutefois de la question de savoir si et jusqu'à quel point ces différences, c'est-à-dire les frais de formation du capital, doivent entrer en ligne de compte, si le chemin de fer vient à être racheté — de vous proposer d'amortir les différences de cours et les commissions résultant de la formation du capital-obligations, par des versements annuels à un fonds d'amortissement.



Ces commissions et différences de cours se montent à :

remboursables en 1889 pour l'emprunt de la I <sup>re</sup> série de 12 millions de francs à 5 0/0 fr.	600,000. —
» » 1890 » » » » II <sup>me</sup> » » 18 » » » » » »	900,000. —
» » 1892 » » » » III <sup>me</sup> » » 18 » » » » » »	900,000. —
» » 1897 » » » » IV <sup>me</sup> » » 26 » » » » » »	2,318,535. —
» » 1897 » » » » II <sup>me</sup> hypothèque de 6 » » » » » »	1,601,500. —
» » 1904 » » du Monte-Cenere de 5 » » » » » »	600,000. —
Total	fr. 6,920,035. —

Par contre, lors de la revente des valeurs dans lesquelles la Société avait placé une partie des fonds dont elle disposait, on a obtenu, en outre des intérêts portés au compte de construction, un *gain sur les cours* s'élevant à . . . . . fr. 1,004,846. 96 et qui peut se déduire des *différences de cours* ci-dessus énoncées.

Il resterait par conséquent à amortir . . . . . fr. 5,915,188. 04

Suivant le calcul que nous avons fait, ce but serait atteint dans les limites des délais fixés pour le remboursement de toutes nos séries d'obligations, en versant au fonds d'amortissement fr. 85,000 pour le second semestre de 1882 et fr. 170,000 pour les années suivantes, et en créditant le dit compte de l'intérêt de ces sommes au 4 %. En tant que pour amortir capital et intérêts, les emprunts actuels seraient convertis en emprunts avec annuités, ces versements seraient remplacés par des paiements annuels, en d'autres termes par des annuités.

Il y a lieu de mentionner encore une circonstance particulière d'où découle également un amortissement sur les recettes d'exploitation. Parmi les recettes indirectes d'exploitation figure une somme de fr. 352,570. 89 à titre de « *Produit des capitaux disponibles* ». Ce montant se décompose comme suit :

Intérêts de fonds d'exploitation . . . . .	fr. 24,090. 41
--	----------------

Intérêts du 1<sup>er</sup> Juillet au 31 Décembre 1882 de capitaux de construction non

encore utilisés . . . . . » 328,480. 48

Le capital total de construction du chemin de fer du Gothard au montant de 238 millions de francs \*) ayant été formé à parties égales par subventions, et par l'émission d'actions et d'obligations et la moitié environ des subventions, soit 60 millions à peu près, ayant été affectée au grand tunnel, sur la construction duquel on n'a réalisé aucune économie, il est permis de supposer que sur les capitaux actuellement disponibles, deux tiers proviennent de versements sur les actions et obligations et un tiers de subventions. Or, tandis que les intérêts des premiers reviennent tout naturellement à l'exploitation à partir du moment où cette dernière doit supporter aussi les intérêts passifs du capital total employé ou non employé de la Compagnie, les avis divergent par contre quant à l'emploi des intérêts de capitaux qu'on présume provenir de subventions. Pour faire tomber toutes les craintes et incertitudes, nous avons décidé, nous conformant en cela au vœu des Autorités fédérales, de déduire du produit annuel le tiers, soit fr. 109,493. 50, des intérêts susindiqués de fr. 328,480. 48, et d'ajouter cette somme au fonds de construction.

Sur le solde du compte d'exploitation, de . . . . . fr. 1,394,697. 74  
 restant après déduction des sommes nécessaires au service des intérêts des obligations,  
 les montants ci-après recevraient l'affectation suivante:

A reporter fr. 1,394,697. 74

\*) 227 millions pour le réseau principal et 11 millions pour la ligne du Monte-Cenere.

	Report	fr. 1,394,697. 74
Versement au fonds de réserve pour le renouvellement de la voie et du matériel-roulant, ainsi que pour les cas extraordinaires . . . . .	fr. 418,457. 80	
Amortissement des frais d'inauguration . . . . .	» 58,345. 57	
Amortissements sur propriétés . . . . .	» 173,753. 96	
Amortissements sur machines . . . . .	» 16,508. 17	
Versement au fonds d'amortissement pour couvrir les différences de cours . . . . .	» 85,000. —	
Report au fonds de construction du $\frac{1}{3}$ des intérêts du capital . . . . .	» 109,493. 50	» 861,559. —
Sur le reste, soit . . . . .		fr. 533,138. 74
nous avons décidé de distribuer aux actionnaires pour le semestre du 1 <sup>er</sup> Juillet au 31 Décembre 1882, un dividende de $2\frac{1}{2}$ 0/0 = fr. 6. 25 par action, soit . . . . .	» 425,000. —	
et de reporter le solde de . . . . .		fr. 108,138. 74
à compte nouveau de 1883.		

Conformément à l'usage admis jusqu'ici, nous ajouterons que le *compte des papiers-valeurs* se montait à la fin de l'année, suivant le cours moyen de Décembre, moins 2,7 0/0, à . . . . . fr. 9,243,100. 26

Ce montant se répartit comme suit:

Fonds d'Etat et obligations suisses . . . . .	fr. 4,496,086. 37
id. id. allemands . . . . .	» 121,449. 90
id. id. italiens . . . . .	» 3,869,220. 11
Bonds américains . . . . .	» 756,343. 88

L'état des *cautionnements* déposés auprès de notre Société, comparé à celui de 1881, était à la fin de l'année le suivant:

	1881	1882
Cautionnement de l'entreprise L. Favre	fr. 6,488,536. —	fr. 6,305,159. —
Cautionnements d'entrepreneurs et de fournisseurs	fr. 14,600. —	en espèces fr. 292,790. 50
	» 5,213,379. 98	en papiers-valeurs » 3,021,898. 46
	» 193,100. —	par cautions » 164,100. —
	» 5,421,079. 98	» 3,478,788. 96
Cautionnements de fonctionnaires et employés	fr. — —	en espèces fr. 8,418. 60
	» 370,500. —	en papiers-valeurs » 261,826. 94
	» 452,100. —	par cautions » 1,235,200. —
	» 822,600. —	» 1,505,445. 54
	» 400,000. —	nantissements d'établissements financiers . . » 94,000. —
	fr. 13,132,215. 98	fr. 11,383,393. 50

Les cautionnements en espèces fournis par les employés sont placés à la Caisse cantonale d'Epargne et de Prêts à Lucerne.