

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 12 (1883)

Rubrik: Organes de la compagnie

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: 28.12.2025

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

mettaient pas en position de juger si l'exécution de la ligne en question présentait des avantages pour notre Compagnie; qu'avant donc de nous prononcer à ce sujet, nous devions prier la Direction susnommée de nous faire parvenir d'une part le devis détaillé du coût de construction de la ligne Thalweil-Zug et d'autre part le calcul basé sur des preuves concluantes du rendement approximatif de cette ligne; nous avons en même temps fait observer que l'idée mise en avant rencontrerait probablement des difficultés de tous genres et que l'apparition de *nouveaux* projets de construction *avant* l'exécution des engagements imposés jadis par le Conseil fédéral à la Compagnie du Gothard pourrait aussi se heurter à des obstacles de nature juridique.

III. Organes de la Compagnie.

L'organisation de l'Administration générale a subi une modification en ce sens que les art. 6 et 7 du *Règlement intérieur de la Direction pour la période d'exploitation* ont reçu la teneur suivante:

Les attributions du 1^{er} Département comprennent: toutes les affaires qui ont un caractère exclusif ou prédominant de politique de chemins de fer; les questions générales d'organisation; tout ce qui a trait aux finances, à la comptabilité, aux opérations de caisse et aux cautionnements pour la construction et l'exploitation, y compris la gestion des caisses de secours et des caisses de malades et le contrôle de l'exploitation; l'administration du matériel (économat); la gestion des propriétés de la Compagnie qui ne font pas partie du corps de la voie, et celle de l'inventaire de l'Administration centrale; les permis de circulation; la statistique (générale) de chemins de fer et les rapports de gestion; les rapports avec les Autorités et avec les autres Compagnies de chemins de fer, en tant qu'il s'agit d'affaires qui rentrent exclusivement ou d'une manière prédominante dans les attributions du I^{er} Département.

Les attributions du II^e Département comprennent: le service commercial, à l'exception du contrôle de l'exploitation, tout ce qui a trait aux expropriations ainsi que la tenue du cadastre; la location (affermage) et la revente de parcelles et de talus, en tant qu'ils ne sont pas portés au compte de propriétés, toutes les questions de droit et de contentieux, ainsi que de concessions et d'impôts; le service des réclamations; les questions d'assurance (contre l'incendie, les risques de transport et les accidents); les rapports avec les Autorités et avec les autres Compagnies de chemins de fer, en tant qu'il s'agit d'affaires qui rentrent exclusivement ou d'une manière prédominante dans les attributions du II^e Département.

Les attributions du III^e Département n'ont pas éprouvé de modification.

En ce qui concerne *l'état du personnel des organes de la Compagnie et des fonctions supérieures de l'Administration centrale*, nous avons tout d'abord à rappeler que par suite de l'expiration de leur mandat, les membres du *Conseil d'administration* dont les noms suivent devaient sortir de charge: 1^o MM. Filippo Bonzanigo, avocat à Bellinzone, Karrer, Conseiller national à Sumiswald, von Hettlingen, Conseiller des Etats à Schwyz, le Directeur Dr. Stoffl à Lucerne, Pfyffer-Balthasar, Président du Conseil municipal à Lucerne (avait du reste donné sa démission en déclarant ne pas pouvoir accepter une réélection), le Chevalier Filippo Cavallini à Milan, et le Baron Ed. von Oppenheim à Cologne (tous les sept avaient été nommés par l'Assemblée générale); 2^o MM. le Commandeur Massa à Milan, le Directeur von Knapp à Stuttgart et Rossi, ancien Conseiller d'Etat à Lugano (tous trois élus par le Conseil fédéral).

A la date du 8 juin le Conseil fédéral a confirmé dans leur qualité d'administrateurs et pour une nouvelle période de 6 années, MM. Massa, von Knapp et Rossi; d'autre part l'Assemblée générale a dans sa séance du 30 juin appelé au Conseil d'Administration pour la même période: MM. Karrer, Conseiller national à Sumiswald, le Directeur Dr. Stoffl à Lucerne, Filippo Bonzanigo, avocat à Bellinzone, von Hettlingen, Conseiller des Etats à Schwyz, Gerson de Bleichröder, Conseiller intime à Berlin, Charles Figdor, banquier à Vienne et le Dr. Richard Temme, avocat à Bâle; les nouveaux administrateurs MM. Charles Figdor et le Conseiller de Bleichröder ont déclaré accepter leur nomination et désigné comme leurs remplaçants avec l'approbation de l'Assemblée générale, le premier M. Cahn-Speyer à Vienne et le second son fils M. Hans de Bleichröder, Vice-consul du Royaume de la Grande-Bretagne à Berlin. Par contre M. le Dr. Temme déclina son élection, en suite de quoi l'Assemblée générale a nommé à sa place le 24 novembre M. l'ingénieur Koller, ancien inspecteur fédéral du Gothard à Berne; ce dernier a déclaré accepter sa nomination.

Après ces diverses élections, le Conseil d'administration a nommé M. le Dr. Stoffl pour une nouvelle période membre et pour le reste de la durée de son mandat Vice-Président de la *Direction*, MM. Karrer et von Hettlingen, suppléants de la Direction et a appelé en outre M. Karrer à la Vice-Présidence du Conseil d'administration.

Parmi les *fonctionnaires supérieurs de l'Administration centrale*, M. Bridel, notre Ingénieur en chef, a été nommé au poste de membre de la Direction des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne et a pris possession de sa nouvelle charge le 1^{er} mars 1883; toutefois, après avoir accompli avec plein succès la tâche ardue qui lui incombait auprès de notre Compagnie, il s'est offert très obligeamment à nous seconder, si besoin était, dans les opérations de décomptes encore en suspens pour les sections de Fluelen à Gœschenen, de Gœschenen à Airolo et de Cadenazzo à Dirinella. En second lieu, M. Toggweiler, Secrétaire de la Direction, ayant été nommé adjoint du Chef du Service commercial des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne, a obtenu la démission qu'il avait sollicitée; cette vacance n'a pas encore été repourvue.

Pendant le dernier exercice, le *Conseil d'administration* a pris, dans 6 séances, 30 décisions et la *Direction*, dans 135 séances, en a pris 6144.

IV. Finances.

Nous rappelerons ici en premier lieu la *conversion des obligations 5 % de la Compagnie du Gothard*, préparée durant l'exercice et que nous vous avons soumise dans notre rapport du 2 novembre 1883. Après avoir reçu par votre décision du 24 novembre 1883, l'autorisation que nous demandions d'émettre, dans le but de la conversion successive des emprunts 5 % actuels de la Compagnie du Gothard, et pour faire face éventuellement à de nouveaux besoins de la construction, un emprunt 4 % au montant total de 100 millions de francs, remboursable par voie d'annuités dans l'espace de 90 années au plus tard, et d'hypothéquer pour cet emprunt, après radiation des anciennes obligations et hypothèques, toutes les lignes en exploitation du chemin de fer du Gothard, nous avons passé une convention définitive avec le Consortium qui nous avait proposé d'effectuer la conversion. Nous indiquons ci-après les établissements qui ont participé à cette opération: