

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 15 (1886)

Rubrik: Bases et étendue de l'entreprise

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: 27.12.2025

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

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 *quinzième Rapport de gestion*, comprenant l'exercice de 1886.

I. Bases et étendue de l'entreprise.

Dans notre dernier rapport, nous vous avons exposé les négociations entamées avec le Conseil fédéral suisse au sujet des décisions de l'Assemblée générale du 27 juin 1885, suivant lesquelles le capital actions et obligations de la Compagnie aurait dû être augmenté de 15½ millions de francs au total et le fonds de réserve acru par l'apport de recettes extraordinaires. A cette occasion, nous vous avons informés que nous n'avions pas réussi à obtenir l'approbation du Conseil fédéral pour les conditions auxquelles l'Assemblée des actionnaires avait subordonné les dites résolutions, conditions emportant le droit de disposer des intérêts des fonds et la modification de l'art. 17 des statuts, et qu'en conséquence il fallait différer l'émission d'actions projetée.

Dans l'intervalle les Gouvernements des Etats subventionnats avaient échangé leurs vues sur la question de savoir si les capitaux de construction encore disponibles ainsi que leurs intérêts devaient être destinés et réservés exclusivement à la ligne-mère Immensee-Pino, en d'autres termes à l'exécution de la seconde voie.

Dans le courant du mois de mars 1886, le Conseil fédéral nous avisa que les délégués des Etats subventionnats devaient se réunir prochainement aux fins de traiter la question du reste du capital de construction; cette notification avait pour but de nous mettre à même de faire parvenir à temps au Département les communications et vœux que nous pourrions avoir à cet égard.

Nous nous sommes empressés de profiter de cette invitation et d'exposer notre manière de voir quant au reste du capital de construction et à ses intérêts. Nous avons fait ressortir en particulier que les 227 millions du capital de construction n'ont pas été fixés et réunis pour le réseau réduit *avec* la double voie sur la ligne Erstfeld-Bodio, mais pour l'exécution du réseau réduit *sans* la double voie et que la circonstance fortuite que cette somme n'a pas été absorbée complètement par l'exécution du réseau réduit ne saurait, selon nous, conférer aux Etats subventionnats des droits qu'ils n'auraient pas eus, si le capital dont il s'agit avait été entièrement épousé ou dépassé. Qu'il existe ou non un reliquat du fonds de construction, la Compagnie est tenue d'établir la seconde voie dès que la nécessité en aura été reconnue, et la preuve qu'elle veut aussi remplir ses engagements se trouve

non seulement dans la manière dont les travaux ont été exécutés depuis la réorganisation financière, mais aussi dans les résolutions que les organes de la Compagnie ont prises en date du 27 juin 1885 en vue d'augmenter les fonds disponibles.

Quant à l'emploi des intérêts des capitaux de construction disponibles, la Compagnie estime avoir le droit d'en disposer dans les limites fixées par la loi, comme elle dispose d'autres recettes. Le capital non encore employé à la construction devant être rémunéré à la charge de l'exploitation et celle-ci ayant encore à supporter l'amortissement des pertes de cours considérables sur le capital-obligations émis en trop, il n'est que juste et équitable que les intérêts des capitaux actifs disponibles soient versés à l'exploitation. Après avoir ainsi motivé notre point de vue de droit, nous avons ajouté cependant que sur le terrain *pratique* il ne nous semblait pas si difficile de s'entendre et de satisfaire les divers intérêts en cause.

La conférence des délégués des trois Etats subventionnans s'est réunie au commencement de juillet.

Suivant les communications que le Département des chemins de fer nous a faites sur ces négociations au nom du Conseil fédéral, les représentants de l'Allemagne et de l'Italie confirmant les déclarations écrites de leurs Gouvernements, exigèrent tout d'abord que la Compagnie du Gothard fût astreinte à ne disposer d'aucune façon du capital économisé sur la construction ni des intérêts de ce capital, aussi longtemps que la double voie ne serait pas posée; mais la délégation suisse ayant déclaré devoir repousser toute ingérence des deux Etats dans l'administration de la Compagnie du Gothard, les dits représentants désignèrent l'exécution de la seconde voie comme le but essentiel des pourparlers et demandèrent qu'on fixât un délai de cinq années pour l'établissement de cette seconde voie; ils déclarèrent en même temps que si le Gouvernement suisse s'engageait à faire exécuter ces travaux dans le délai ci-dessus, *le différend relatif à l'emploi des fonds serait considéré comme entièrement liquide*. La délégation suisse n'entra pas en matière sur cette demande qui jusqu'ici n'avait pas été formulée et ne se trouvait non plus sur l'ordre du jour; elle fit remarquer cependant que son attitude n'impliquait nullement le rejet de la proposition; en même temps elle formula les déclarations ci-après: elle estime que les travaux devraient être répartis sur une période plus longue et que pour cette raison il faut les commencer sans trop tarder; toutefois les conditions à considérer sont encore trop peu élucidées pour permettre au gouvernement suisse de se prononcer déjà maintenant d'une manière portant engagement; il n'existe encore ni devis ni programme relatif aux fonds destinés à faire face aux dépenses, et de ces documents dépend la fixation du délai d'exécution; le Conseil fédéral est disposé à procéder immédiatement aux travaux préparatoires indispensables pour pouvoir formuler une déclaration positive et s'engage à porter ensuite cette déclaration à la connaissance des deux Etats contractants; l'intérêt commun que les trois Etats ont à l'exécution en temps utile de la seconde voie, permet d'espérer avec certitude qu'on pourra arriver à une entente sur ce point également. Les représentants des deux Etats étrangers maintenant énergiquement leur proposition de résoudre la question de la seconde voie afin de liquider une fois pour toutes les différends pendents, se réservant en cas contraire de revenir à leur premier point de vue, les négociations furent suspendues.

En nous transmettant cette communication, le Département des chemins de fer nous a informés que depuis lors le Conseil fédéral avait décidé de ne prendre une résolution quant à la demande des deux Etats touchant la seconde voie, que lorsque l'Administration du Gothard se serait prononcée à ce sujet; nous signalant les points principaux dont le Conseil fédéral devait tenir compte, le Département ajoutait que dans les discussions qui avaient eu lieu jusqu'à présent, on avait fait valoir essentiellement les arguments suivants:

- a) la convention du 12 mars 1878 prescrit purement et simplement comment l'infrastructure doit être exécutée et nullement à quelles conditions la double voie doit être établie; notamment on n'y lit nulle part que l'établissement de la seconde voie soit subordonné au trafic;
- b) la dite convention stipule que dans les longs tunnels, les grands ponts, etc., les travaux d'infrastructure seront de prime abord exécutés de telle sorte que la seconde voie puisse être posée sur-le-champ. La Compagnie du Gothard ne s'est point conformée à cette obligation, attendu qu'un certain nombre de travaux importants auxquels on aurait dû procéder de prime abord et dont l'exécution seule exigera plusieurs années, n'existent pas encore.

Le Département nous priait de plus, indépendamment de ces questions de droit, d'exprimer notre opinion, même éventuelle, sur les questions de construction et notamment sur le laps de temps que dureront les travaux.

Il nous faisait enfin la communication suivante: considérant que selon notre exposé les capitaux de construction ne s'élevaient au 31 août 1885 qu'à fr. 10,302,124. 79, que d'autre part l'établissement de la seconde voie exigera suivant son enquête, une somme de fr. 12,500,000, que le Conseil fédéral a l'obligation de se couvrir pour la somme nécessaire de construction, ce dernier a pris en date du 23 juillet l'arrêté ci-après:

„L'arrêté fédéral du 8 mai 1883 sur l'emploi des intérêts du reste du capital de construction est suspendu; le Conseil fédéral ordonne que tous les intérêts du reste du capital de construction seront versés au capital, et cela déjà dans le compte de 1886, et qu'il ne pourra être disposé de ce capital sans l'assentiment du Conseil fédéral.“

Dans notre réponse à ces déclarations, nous avons d'abord contesté cette assertion, comme quoi la Compagnie du Gothard ne se serait pas conformée en tous points à ses obligations concernant l'infrastructure de la ligne-mère Immensee-Pino. Nous avons démontré que les travaux ont été exécutés strictement suivant les plans élaborés en conformité des dispositions de l'art. 2 de la convention supplémentaire du 12 mars 1878, discutés et approuvés par une commission internationale lors de la justification financière et ensuite homologués dans toutes leurs parties par le Conseil fédéral, et qu'en 1882 l'exécution des travaux avait été expressément reconnue comme tout à fait conforme aux prescriptions après une inspection de la ligne entière par les délégués des trois Etats subventionnans.

Sur la question même de savoir s'il y avait lieu présentement de procéder aux travaux ajournés d'élargissement pour la pose de la seconde voie, et sur la question corrélative de l'emploi du reste des fonds de construction, nous nous sommes exprimés en substance de la manière suivante:

I) „Il est hors de doute que le trafic *actuel* peut être transporté sans difficulté sur la ligne à simple voie (à l'exception du grand tunnel et du tronçon Bellinzona-Giubiasco.) Il reste donc à savoir si la simple voie suffirait pour le trafic à attendre et si la seconde voie apporterait à présent déjà un allègement digne de remarque.

„Le développement du trafic depuis l'ouverture de la ligne directe se déduit des chiffres ci-après. Ramené à la ligne entière et à toute l'année, le trafic a été:

	<i>Voyageurs</i>	<i>Marchandises</i>
en 1882	218,332	239,586 tonnes
1883	207,055	278,677 „
1884	165,694	295,187 „
1885	169,540	327,417 „

„Notre statistique donne pour la ligne de montagne Erstfeld-Amsteg les chiffres maxima ci-après :

	<i>Voyageurs</i>	<i>Marchandises</i>
en 1883	240,720	359,583 tonnes
1884	199,909	397,036 "
1885	208,533	433,535 "

„Comparons maintenant ces chiffres avec les hypothèses qui servirent de base aux traités internationaux. Les experts commerciaux du Comité du Gothard avaient admis un trafic annuel ramené à tout le réseau, de

180,000 voyageurs et
270,000 tonnes de marchandises.

„La Conférence internationale de 1869 éleva ces chiffres à

200,000 voyageurs et
400,000 tonnes de marchandises

„ce qui pour la ligne de montagne équivaut approximativement à un trafic de
250,000 voyageurs et
500,000 tonnes de marchandises.

„Il ressort donc de ce qui précède que la densité de trafic admise pour la ligne principale par la Conférence internationale de 1869 n'a pas encore été complètement atteinte. Depuis 1883 on constate dans le service des voyageurs une diminution plutôt qu'une augmentation; cette diminution étant due toutefois à des causes connues et exceptionnelles, on peut bien s'attendre pour l'avenir à un accroissement du mouvement des voyageurs. Le trafic des marchandises présente une recrudescence visible et constante qui ne subira un arrêt momentané que dans les résultats encore inconnus de l'exercice 1886. On peut donc prévoir avec certitude que les chiffres admis par la Conférence pour le service des marchandises seront atteints dans la suite et même dépassés.

„Lors de la réorganisation, on croyait généralement que le trafic prévu par la conférence pourrait être transporté avec la voie unique et les expériences faites jusqu'ici dans le service d'exploitation semblent confirmer cette manière de voir. Comme cependant il faut s'attendre à un développement plus grand encore du service des marchandises, on ne saurait contester que la nécessité d'une seconde voie puisse se produire plus tard, bien qu'il ne soit pas possible de fixer dorénavant le moment où ce cas se présentera.

„Le motif déterminant devant être recherché dans le service d'exploitation, nous avons, autant que les matériaux à notre disposition nous le permettent, établi également une comparaison avec le Brenner, qui est en majeure partie à *simple voie*, ainsi qu'avec le Semmering, à *double voie* sur tout le parcours, et trouvé pour résultat que le trafic du Gothard oscille entre ceux de ces deux lignes et se rapproche du Semmering, notamment si sa densité augmente encore.

„La double voie contribuera puissamment à faciliter les combinaisons d'horaires. Actuellement la seconde voie placée dans le grand tunnel du St-Gothard rend de bons services et l'on pourrait en dire autant si la longue rampe d'accès sud possédait également entre deux gares une section à double voie. Il est bon cependant de dire ici que ces avantages n'acquerront le caractère de nécessité qu'avec un trafic plus fort que le trafic actuel. Au point de vue purement économique, il serait donc avantageux d'ajourner encore l'exécution de la seconde voie, car il est certain que le surcroît de charges qui en dérivera pour la rémunération du capital ne sera compensé d'ici à quelques années ni par une augmentation équivalente des recettes sur le trafic, ni par une dimi-

„nution éventuelle des dépenses d'exploitation. Mais ici entrent en ligne de compte des considérations „de nature spécialement technique résultant de l'étude de l'établissement de la seconde voie, et sur „lesquelles nous devons nous étendre un peu plus longuement.

„On peut constater tout d'abord que, relativement parlant, il est possible aujourd'hui d'exécuter „tous les travaux avec facilité. Cependant cette situation favorable serait aggravée par une re- „crudescence de trafic et l'exécution des travaux en serait rendue plus difficile.

„Il n'existe pas de travaux dont l'exécution ne serait plus possible ou entraînerait un surcroît „de dépense considérable, comme il est dit à l'art. 2 de la convention supplémentaire du 12 mars 1878; „en revanche il y en a d'autres par lesquels l'établissement ultérieur de la seconde voie sera nota- „blement facilité et que nous désignerons par travaux préparatoires; ils consistent en entailles dans les „longs strosses pour obtenir dans les tunnels un plus grand nombre de points d'attaque, comme „aussi dans l'exécution des fondations de ponts situés dans le périmètre des hautes eaux. Ces tra- „vaux pourraient être achevés en une année et exigeraient une dépense de fr. 294,000. Selon nous „ils devraient être exécutés avant tout autre et sans aucun retard.

„Les autres travaux peuvent être accomplis séparément sur les diverses sections dans l'espace „de deux à trois ans. D'autre part la sécurité et la régularité du service ne permettent pas que les „travaux soient mis en œuvre sur les onze sections à la fois. Au contraire il faudra tendre à réduire „le plus possible le nombre des chantiers simultanément en activité, que les trains doivent franchir „prudemment et en ralentissant la marche, d'où il résulte que la durée totale des travaux de la „seconde voie sera d'environ 12 années. De cette manière le personnel se familiarisera successivement „avec ce genre de travaux et l'exécution de ceux-ci s'accomplira dans des conditions aussi favorables „que possible.

„Le fait que la répartition des travaux sur une longue période constitue un point essentiel „des intérêts du chemin de fer, nous engage, bien qu'actuellement il n'y ait pas nécessité d'établir la „seconde voie, à satisfaire à la demande positive des Etats signataires du traité, en procédant „immédiatement aux travaux sur la base d'un programme défini.

„Ce programme comprendrait d'abord l'exécution des travaux préparatoires déjà rappelés, puis „les travaux à faire pour la pose de la seconde voie dans les tunnels dont l'élargissement devien- „drait plus difficile avec une augmentation de trafic; les autres travaux faciles à exécuter même „avec un trafic plus dense, seraient ajournés à la dernière période. Il faudraitachever en premier „lieu les sections sur lesquelles le service se trouverait le plus allégé par l'existence de la seconde „voie. Nous voulons parler spécialement de la section de Faido à Airolo et de l'utilité qu'il y aurait „à pourvoir de la double voie la rampe nord avant celle du sud, parce que le trafic des mar- „chandises du nord au sud est beaucoup plus considérable que celui du sud au nord.

„Nous arrivons donc à ces conclusions au point de vue technique:

„1) les travaux préparatoires seront exécutés immédiatement;

„2) les travaux seront ensuite continués suivant un programme prévoyant une dépense annuelle „de fr. 500,000 pour la première année et de fr. 1,000,000 pour les années subséquentes jusqu'à „l'achèvement; dans ce programme on placera en première ligne l'élargissement de tous les longs „tunnels; puis on terminera les sections sur lesquelles le service sera d'emblée allégé par la seconde voie;

„3) au bout de la 5^e année, on élargira tous les tunnels d'après le profil de la double voie; „de cette manière l'établissement de la seconde voie se trouvera notablement préparé sur toute la „ligne. Alors on pourra se rendre compte avec plus de certitude qu'aujourd'hui du développement

„du trafic, de l'influence qu'exerceront sur ce développement les voies alpestres concurrentes existant „déjà ou à venir et enfin le degré de nécessité de la seconde voie découlant de toutes ces circon- „stances. Nous croyons donc qu'il faudrait différer jusqu'à ce moment-là toute décision définitive „quant à la continuation des travaux suivant un programme déterminé.

„Enfin nous prenons la liberté d'ajouter relativement aux dépenses de construction qu'à la „suite des calculs d'abord approximatifs de notre Direction technique arrivant au chiffre de „fr. 11,320,700, l'estimation des deux experts nommés par le Conseil fédéral a donné fr. 12,513,600, „l'expertise de M. le Professeur Gerlich fr. 12,356,000 et que récemment notre Direction technique „a revisé ses calculs sur la base de nouveaux matériaux et d'un projet de détail presque entièrement „élaboré, et arrive au total de fr. 12,343,000; on peut donc admettre avec certitude complète que „tout au moins cette somme ne sera pas dépassée.

„II) Si, comme nous l'espérons, l'entente s'établit relativement à l'exécution de la seconde voie „sur la base du programme exposé plus haut et si le Conseil fédéral garantit aux Etats étrangers „l'accomplissement des travaux selon le programme, l'opposition des Etats subventionnans contre „l'emploi des capitaux de construction et de leurs intérêts devra, d'après les déclarations formulées „dans la conférence des 1^{er}/3 juillet, être considérée comme écartée et la question tranchée entre „le Conseil fédéral et la Compagnie seuls.

„Dans les conjonctures actuelles, nous trouvons juste que le Conseil fédéral exige de la „Compagnie une couverture ou garantie de la somme nécessaire à la construction, s'il doit lui-même „garantir aux autres Etats subventionnans l'établissement de la seconde voie dans un délai déter- „miné, et cette prétention ne donne lieu de notre part à aucune objection de principe. Mais „il en est autrement quant au mode de garantie que le Conseil fédéral se propose d'adopter. Aux „termes de son arrêté du 23 juillet dernier, il cherche à se procurer la garantie en ordonnant que „les fonds de construction disponibles qui s'élevaient encore au 31 août 1885 à fr. 10,300,000 en- „viron et sont par conséquent insuffisants pour l'exécution de la seconde voie calculée à 12½ millions, „seront augmentés par l'apport de leurs intérêts et réservés pour le parachèvement de la ligne-mère, „c'est-à-dire pour la seconde voie.

„Nous ne voulons pas revenir ici sur la question que nous avons discutée déjà à plusieurs „reprises (voir nos exposés des 2 octobre 1885 et 30 mars 1886), savoir, si le Conseil fédéral „a le droit de disposer des intérêts des fonds de la Compagnie; nous nous bornerons à faire observer „en première ligne que l'arrêté fédéral du 23 juillet, partant d'une hypothèse erronée, ne fournit „pas aux Autorités fédérales la garantie demandée ou ne la fournit qu'incomplètement et que par „une autre voie on peut offrir la garantie entière sans léser les droits réels ou supposés de la „Compagnie.

„Il faut remarquer d'abord que le reste du capital de construction n'était plus fin 1885 de „fr. 10,300,000. —, mais seulement de fr. 9,972,600. — „en outre dans le courant de l'année on a affecté de votre consentement, à la

„ligne-mère „ 800,000. — „dont fr. 409,000 pour l'augmentation du matériel roulant et le reste pour une „série de travaux complémentaires, parmi lesquels nous citerons les constructions „nouvelles de Chiasso, Erstfeld et Brunnen.

„Il reste donc en fait de capitaux de construction disponibles fr. 9,172,600. —

Report fr. 9,172,600. —

„Suivant le tableau que nous avons transmis à votre Département en date
„des 3/5 août a. c. il sera encore prélevé sur ce chiffre pour
„travaux de parachèvement et de défense fr. 1,333,400. —*
„pour les ateliers centraux „ 1,680,000. —
„Prenons de plus „ 500,000. —
„pour augmentation du matériel d'exploitation dans le cas d'une plus forte densité
„du trafic, nous arrivons à un total de dépenses de „ 3,513,400. —
„qui doit être couvert par les fonds de construction disponibles.

„De ces derniers donc, il ne reste plus que fr. 5,659,200. —

„A ce sujet nous ajouterons qu'il faut prévoir encore d'autres dépenses qu'on ne peut aujourd'hui
„fixer par des chiffres, et cela indépendamment des sommes nécessaires pour le nouveau bâtiment d'admi-
„nistration, lesquelles il est vrai redeviendront en majeure partie disponibles par la création
„d'hypothèques.

„Il ressort donc de ce qui précède que, même avec l'apport des intérêts, les capitaux de con-
„struction disponibles ne suffiraient, bien s'en faut, à couvrir les frais d'exécution de la seconde
„voie sur la ligne de montagne et qu'ainsi l'arrêté du 23 juillet dernier n'atteint pas son but, savoir
„de fournir au Conseil fédéral la garantie de la somme nécessaire.

„Or nous sommes en mesure d'offrir au Conseil fédéral une garantie beaucoup plus complète.
„En effet notre Conseil d'administration nous a autorisés à offrir au Conseil fédéral *de solides valeurs*
„pour 10 millions de francs comme garantie de l'existence des capitaux nécessaires à l'établissement
„de la seconde voie sur la ligne de montagne, — le commencement et la durée des travaux demeu-
„rant réservés — et cela à la condition toute naturelle qu'en revanche le droit de la Compagnie
„de disposer dans les limites fixées par la loi, des intérêts des capitaux qu'elle n'a pas encore
„affectés à la construction, ne fera plus l'objet d'aucune contestation ; il reste bien entendu qu'au
„fur et à mesure de l'avancement des travaux de la seconde voie, le cautionnement sera successive-
„ment diminué, c'est-à-dire qu'on restituera une somme de titres correspondant au chiffre des dépenses.

„En vous soumettant cette proposition à l'adresse du Conseil fédéral, nous prenons la liberté
„de vous faire observer qu'en cela nous nous plaçons entièrement sur le terrain des traités inter-
„nationaux pour le chemin de fer du Gothard, ainsi que des arrêtés fédéraux des 3 novembre 1871
„et 4 juillet 1879 concernant les obligations de la Compagnie vis-à-vis de la Confédération. Aux
„termes de l'art. 11 des dits traités, la Confédération est tenue d'exiger de la Compagnie un cau-
„tionnement — en espèces ou en valeurs — correspondant d'une manière suffisante aux obligations
„contractées par elle. Le Conseil fédéral a fixé à 10 millions de francs le cautionnement pour
„toutes les obligations imposées par lui à la Compagnie. Si donc un cautionnement de 10 millions
„a été considéré comme suffisant pour *toutes* les obligations de la Compagnie, nous croyons aller
„très loin en offrant le même chiffre pour l'accomplissement d'une obligation isolée et de portée
„certainement beaucoup moindre.

„Nous nous proposons de réunir les fonds destinés à former le cautionnement en émettant le
„reste de l'emprunt 4% de 100 millions, reste se montant à 5½ millions et de prélever ensuite
„4½ millions sur les capitaux disponibles.

„III) En connexion avec les questions développées ci-dessus, il reste selon nous un troisième
„point à liquider.

* *Observation.* Cette somme comprend un montant de fr. 250,000 à titre de subside de la Compagnie du
Gothard à la correction du Tessin.

„Par arrêté du 29 avril 1884 le Conseil fédéral nous a invités à lui présenter dans le délai d'une année

„a) les projets et études techniques pour l'exécution des lignes Lucerne-Kussnacht-Immensee „et Zug-Walchwil-Goldau et

„b) 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.

„En tant qu'il s'agit des projets et études techniques, nous avons obtempéré à cette invitation, „en vous envoyant les 18/22 mai 1886 les plans et devis détaillés pour la construction des deux lignes, en ce qui concerne la première dans une hypothèse qui ne s'est pas encore réalisée jusqu'ici.

„Nous nous sommes efforcés également de fixer les bases d'une solide justification financière. „Sur notre proposition, l'Assemblée générale des actionnaires de notre Compagnie, „en vue de renforcer la situation financière de la Compagnie et en même temps de nous mettre en mesure de „pouvoir justifier la possession des fonds nécessaires à la construction des lignes d'accès du nord“, „a décidé en date du 27 juin 1885:

„1) d'augmenter de 5 millions de francs le capital-actions de la Compagnie, à la condition „qu'en revanche les intérêts des capitaux disponibles, à l'exclusion des intérêts du fonds de renouvellement, seront laissés intégralement à la disposition de la Compagnie et que par contre il sera „versé au fonds de réserve une série de recettes extraordinaires,

„2) d'émettre, aussitôt après que l'exécution des lignes d'accès du nord aura été approuvée, „le reste de l'emprunt 4% de 100 millions de francs, reste qui se monte à 5½ millions, et de „créer un emprunt de 5 millions avec hypothèque sur les nouvelles lignes à construire et de l'affecter „selon les besoins à l'exécution des tronçons en question.

„A notre grand regret, les conditions mises par l'Assemblée générale à l'augmentation du capital-actions ne furent pas approuvées par la haute Autorité fédérale, en conséquence de quoi il a fallu „ajourner l'émission d'actions qui aurait porté à 15 millions les capitaux pour le parachèvement de „la ligne-mère. Par suite de la diminution de trafic survenue dans l'intervalle, on ne peut plus „songer actuellement à une émission d'actions nouvelles et il faut avoir recours aux 5½ millions „formant le reste non encore émis de l'emprunt 4% de 100 millions, pour réunir les fonds nécessaires „au parachèvement de la ligne-mère, en d'autres termes pour pouvoir fournir au Conseil fédéral une „garantie suffisante de l'existence des capitaux destinés à l'exécution de la seconde voie. Pour la „justification financière concernant les lignes d'accès au nord, il ne reste par conséquent d'autre moyen „que celui de contracter un emprunt pour la somme totale que nécessite la construction. Vu le „surcroît considérable de charges que le parachèvement de la ligne-mère et spécialement la rapide „exécution de la seconde voie imposeront à la Compagnie, une augmentation de dettes en faveur „de la construction de lignes qui ne rapporteront à la Compagnie que des déficits d'exploitation, nous „inspire des craintes d'autant plus sérieuses que depuis une année le trafic de la ligne n'est rien „moins que satisfaisant.

„Ainsi donc, dans notre proposition relative à l'exécution de la seconde voie sur la ligne de „montagne, nous partons de cette condition qu'étant donnée l'obligation que nous assumons d'établir „la seconde voie et vu les conditions actuelles du trafic, le haut Conseil fédéral

„nous accordera une prolongation équivalente de délai pour la présentation de la justification financière relative aux lignes d'accès du nord.“

Le Conseil fédéral suisse nous a répondu comme suit: Il est d'accord pour que les travaux de la seconde voie, en tant qu'ils sont encore à exécuter conformément aux traités, soient commencés

et menés à bonne fin; il croit pouvoir admettre avec certitude que le terme de 13 années prévu pour ces travaux par l'Administration du Gothard ne sera pas accepté par les deux autres Etats et par suite il a décidé de proposer le terme de 10 années, se réservant de raccourcir le délai du programme en cas de changement dans la situation financière de la Compagnie, ou bien d'une augmentation notable de trafic ou encore pour d'autres raisons analogues. Quant aux autres points soulevés par nous, il doit nous faire les communications suivantes:

1. Relativement à la garantie exigée, il déclare se contenter du dépôt de quatre millions et demi de francs à prélever sur les fonds disponibles et renonce aux autres $5\frac{1}{2}$ millions que nous voulions réunir par l'émission du reste de l'emprunt 4 % de 100 millions de francs.

2. De plus il se déclare prêt à rapporter, dès que la garantie aura été fournie, son arrêté du 23 juillet 1886, en ce sens toutefois que pour l'emploi des intérêts du reste du capital de construction, on devra se conformer à l'avenir également aux dispositions de l'arrêté fédéral du 8 mai 1883 ($\frac{1}{3}$ à la construction et $\frac{2}{3}$ à l'exploitation).

3. Aussitôt que les travaux auront été ordonnés, il suspendra son arrêté du 29 avril 1884 relatif à la justification financière pour les lignes d'accès du nord, jusqu'à ce que notre situation financière nous permette de mettre en œuvre et d'exécuter les dites lignes.

L'examen et l'approbation du programme de construction feront l'objet d'un arrêté ultérieur.

Comme nous le disions dans notre dernier rapport nous avons engagé des pourparlers avec le Central-Suisse et le Nord-Est-Suisse relativement à la cession d'une quote convenable du trafic en provenance et destination du Gothard, acheminé jusqu'ici par le Sud de l'Argovie, en cas d'exécution du tracé plus long de la ligne directe Lucerne-Immensee, tracé franchissant le plateau de Meggen et se raccordant dans la gare actuelle de Lucerne. Ces négociations ne sont pas encore terminées. Il est vrai que les Directions des trois Compagnies intéressées ont conclu à ce sujet une convention sous réserve de ratification par leurs Conseils d'administration respectifs; cette convention a été approuvée par les Conseils du Central-Suisse et du Gothard. En revanche le Conseil d'administration du Nord-Est-Suisse l'a repoussée et formulé pour le règlement de cette question par voie de convention, des prétentions que le Central-Suisse pour une partie et nous pour une autre avons déclarées inacceptables. La Direction du Nord-Est-Suisse s'est chargée de donner connaissance de cet état de choses à son Conseil d'administration, et pour le moment il ne nous reste qu'à attendre de savoir si ce dernier persistera ou non dans sa manière de voir.

II. Organes de l'administration.

L'organisation de l'Administration générale n'a pas subi de modification durant l'exercice 1886.

En ce qui concerne l'état du personnel des organes de la Compagnie, nous rappellerons d'abord que l'Assemblée générale a repourvu par le choix de M. le Conseiller national Wuest de Lucerne, la place d'administrateur devenue vacante en suite du décès de M. Karrer, Conseiller national de Sumiswald, et que le Conseil fédéral a nommé administrateur en remplacement de feu M. le Conseiller national Buetzberger de Langenthal, M. l'avocat Sahli, de Wohlen (Berne).

Dans l'intervalle malheureusement le Conseil d'administration a éprouvé deux nouvelles pertes très sensibles dans la personne de M. Staehelin-Brunnér décédé à Bâle et de M. le Directeur von Knapp, lequel s'étant retiré de la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat wurtembergeois, a demandé sa démission que le Conseil fédéral lui a accordée avec très vifs remerciements pour les excellents services rendus. Le Conseil fédéral a remplacé M. von Knapp par M. von Schlierholz, Conseiller supérieur des Travaux publics du Royaume de Wurtemberg à Stuttgart.

Le décès de M. Karrer avait rendu vacants le poste de Vice-président du Conseil d'administration et celui de Suppléant de la Direction; le Conseil d'administration a repourvu le premier par M. Schuster-Burckhardt, de Bâle et le second par M. l'ingénieur Koller, de Berne.

L'état du personnel des fonctions supérieures n'a éprouvé aucun changement pendant l'année 1886.

Au cours de l'exercice a été liquidée la question de la construction d'un nouveau bâtiment d'administration. Après un examen conscientieux des divers projets — agrandissement du bâtiment actuel, achat de l'hôtel de l'Europe et construction nouvelle ou bien sur les terrains Nigg près du théâtre, ou bien sur l'emplacement vis-à-vis du Stadthof — nous avons acquis la conviction qu'une construction nouvelle élevée sur ce dernier emplacement offert par la Municipalité de Lucerne, constituait la solution la plus rationnelle et la plus avantageuse. Un édifice construit sur ce terrain si favorablement situé, pour lequel nous avons dû il est vrai acquérir encore une enclave particulière (la propriété Hæfliger), présentera de l'espace en quantité plus que suffisante pour toutes les branches de l'administration centrale, de sorte qu'on pourra louer comme magasins plusieurs des locaux les mieux placés du rez-de-chaussée. La Municipalité nous a cédé la portion du terrain lui appartenant devant le Stadthof et mesurant 1943 m. carrés, pour le prix de fr. 120,000; la propriété Hæfliger, d'une superficie de 457 m. carrés, nous a coûté environ fr. 90,000, de sorte que le terrain entier revient à fr. 210,000 en chiffres ronds. Les frais de construction sont devisés approximativement à 900,000 francs. Malgré cette dépense assez considérable, la nouvelle construction ne constituera pas pour la Compagnie une mauvaise affaire au point de vue financier, puisque d'une part on n'aura plus à payer les loyers (fr. 13,600) pour le logement de plusieurs branches de l'administration dans divers locaux et que d'autre part la location d'un certain nombre de locaux du rez-de-chaussée du nouveau bâtiment rémunérera une fraction notable des frais de construction. A la fin de l'exercice 9 baux de magasins avaient été conclus; il reste encore 3 magasins disponibles. Les travaux préparatoires ont déjà commencé et nous espérons que la construction sera terminée en 1888.

Pendant le dernier exercice, le *Conseil d'administration* a pris dans 3 séances 27 décisions et la *Direction* dans 114 séances en a pris 4702.

III. Finances,

La situation du *capital-obligations* est demeurée en 1886 approximativement ce qu'elle était fin 1885.

Suivant notre dernier rapport de question, ce capital se composait au 31 décembre 1885

d'obligations 5 % pour	.	.	.	.	.	.	fr.	31,487,000. —
d'obligations 4 % pour	.	.	.	.	.	.	”	59,045,000. —
							total	fr. 90,532,000. —

En 1886 le Consortium nous a livré pour la conversion fr. 1,083,000. — d'obligations 5 % et a reçu en échange pour fr. 1,200,000. — d'obligations 4 % au cours de 90 $\frac{1}{4}$ % stipulé dans la convention.