

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 16 (1887)
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: 09.02.2026

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 seizième Rapport de gestion, comprenant l'exercice de 1887.

I. Bases et étendue de l'entreprise.

Durant l'exercice deux questions pendantes depuis assez longtemps ont reçu une solution définitive: nous voulons parler de *l'établissement de la seconde voie* sur la ligne de montagne d'Erstfeld à Bodio, soit Biasca, et de *l'emploi des fonds de construction disponibles et de leurs intérêts*.

En ce qui concerne la première de ces questions, le Conseil fédéral suisse, d'accord avec les Gouvernements allemand et italien, a, par son arrêté du 4 octobre 1887, fixé pour l'établissement de la seconde voie sur la dite ligne de montagne, un délai de 10 années à partir du 1^{er} janvier 1887 et approuvé le programme technique et financier que nous lui avons soumis au sujet de l'exécution des travaux et dans lequel on a pu comprendre aussi, par suite de l'accroissement du trafic, une augmentation du capital-actions d'environ 6 millions de francs. L'arrêté fédéral est conçu comme suit:

- „1. La Compagnie du Gothard est tenue de procéder à l'exécution de la seconde voie sur les „lignes Erstfeld-Göschenen et Airolo-Biasca et de veiller à ce que la voie à construire soit „ouverte à l'exploitation dans le délai de 10 années (à compter du 1^{er} janvier 1887) et „dans ce but, à ce que les travaux soient bientôt commencés et poussés conformément aux „dispositions du présent arrêté.
- „2. Les travaux seront exécutés successivement sur les trois sections suivantes:
 - „a. Airolo-Faido,
 - „b. Faido-Biasca,
 - „c. Erstfeld-Göschenen.
- „La première devra être terminée et livrée à l'exploitation le 1^{er} octobre 1890, la „deuxième le 1^{er} octobre 1892 et la troisième le 1^{er} octobre 1896.
- „Le Conseil fédéral se réserve de raccourcir ces délais dans le cas où une augmen- „tation de trafic l'exigerait.
- „3. Les plans de construction, et en premier lieu ceux de la section Airolo-Faido, doivent être „soumis au Conseil fédéral qui, dans son arrêté d'approbation, fixera la date du commence- „ment des travaux (art. 13 de la loi sur les chemins de fer).

- „4. La justification financière présentée par la Direction est approuvée; par conséquent les „dépenses de construction devisées à 12¹/₂ millions de francs, seront couvertes: par les „capitaux de construction disponibles au montant approximatif de 4¹/₂ millions; par l'émission du reste de l'emprunt 4⁰/₁₀ de 100 millions de francs, reste s'élevant à 5¹/₂ millions, „et enfin par une augmentation du capital-actions comportant de 4 à 6 millions de francs. „La Direction du Gothard est tenue de procéder dans le plus bref délai possible à cette „augmentation du capital-actions et de provoquer à cet effet les décisions nécessaires de „la Compagnie.
- „5. Le cautionnement de 4¹/₂ millions de francs déjà versé en mains du Conseil fédéral, constitue une garantie de l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par le „présent arrêté; au surplus les dispositions de l'art. 28 de la loi sur les chemins de fer „demeurent réservées.“

Quant à l'emploi des intérêts des fonds encore disponibles, le Conseil fédéral a pris en date du 21 octobre 1887 l'arrêté ci-après:

- „1. La disposition de l'arrêté du 8 mai 1883, d'après laquelle le tiers des intérêts du reste du „fonds de construction doit revenir à ce fonds, est rapportée à la condition que le capital- „actions de la Compagnie du Gothard soit augmenté de 6 millions de francs et que les tra- „vaux de la seconde voie entre Erstfeld et Biasca soient poussés et exécutés en conformité „des délais fixés par le Conseil fédéral.
- „2. En revanche, la Compagnie du Gothard est tenue d'affecter au fonds de réserve, en sus „des versements statutaires et jusqu'à ce qu'il ait atteint le chiffre de 2 millions de francs, „les recettes spécifiées ci-dessous:
- „a. le bénéfice de cours que la Compagnie réalise chaque année sur le compte d'effets et „valeurs;
- „b. le bénéfice que la Compagnie réalisera en vertu de la convention consortiale du „21/22 octobre 1883.
- „3. Il n'est pas entré en matière sur la demande tendant à une modification des statuts en ce „sens que les intérêts du montant respectif du fonds de réserve soient laissés dorénavant „à la disposition de la Compagnie; en conséquence le fonds de réserve sera crédité des „intérêts de son capital, en y comprenant également le versement extraordinaire prescrit „au chiffre 2 et cela aussi longtemps que ce fonds n'aura pas atteint son maximum statu- „taire.“

Plus tard l'Assemblée générale du 28 novembre 1887 a décidé de porter de 34 à 40 millions de francs le capital-actions, l'art. 4 des statuts a été modifié en conséquence et le cautionnement exigé de 4¹/₂ millions a été fourni au Conseil fédéral, de sorte que la question peut être considérée comme définitivement liquidée. Le Conseil fédéral a donné son approbation à la modification des statuts.

Dans le courant du mois de janvier 1888, les 12000 actions nouvelles ont été offertes aux porteurs d'actions anciennes et MM. S. et M. Reitzes à Vienne ont pris les (7265) actions, sur lesquelles le droit de préemption n'avait pas été exercé. Le premier versement sur ces 12000 actions était de 50⁰/₁₀₀, soit de 250 francs par action; à ce versement a été admis en paiement, conformément à la décision de l'Assemblée générale du 28 novembre 1887, le titre de jouissance fixé à fr. 23. — et joint aux actions anciennes pour la perception de la quote-part aux économies réalisées sur la construction du grand tunnel, non compris la maçonnerie, mais y compris la superstructure

à double voie, vis-à-vis du prix de fr. 3733. — par mètre prévu aux devis. En vertu d'une disposition du Conseil fédéral, les frais occasionnés par le paiement de ce titre de jouissance seront, dans les comptes futurs, placés sous la rubrique des dépenses à amortir.

Depuis un assez grand nombre d'années, on projette de créer à côté de la voie ferrée reliant Chiasso à Milan par Côme et Monza, une communication de nature à abréger la distance entre le chemin de fer du Gothard et Milan et à présenter de meilleures conditions d'exploitation, et cela au moyen d'une ligne s'embranchant à Mendrisio et se dirigeant sur Milan par Saronno. Mais tous les efforts faits jusqu'ici dans ce but sont restés sans résultat. Dans sa séance du 23 octobre 1887, notre Conseil d'administration fut informé qu'à l'effet de réaliser ce projet, la Junte municipale de Milan avait pris l'initiative et prié le Conseil communal de l'autoriser 1) à demander au Gouvernement pour la Ville de Milan la concession d'un chemin de fer de Saronno à la frontière italo-suisse près Mendrisio, 2) à offrir au Gouvernement de construire aux frais de la Ville la douane rendue nécessaire par l'exécution de la nouvelle ligne, à la condition que la dite douane fût élevée dans la ville de Milan. Sur la proposition de quelques membres italiens du Conseil d'administration, ce dernier invita dans la même séance la Direction à se mettre en rapport soit avec la Ville de Milan, soit avec le Conseil fédéral, dans le but de faciliter, en ce qui concerne la Compagnie du Gothard, l'exécution de la ligne susdénommée. Le 28 octobre le Conseil communal de Milan adopta à l'unanimité les propositions précitées de sa Junte et il ressort de communications faites par le Syndic de la ville de Milan avec lequel la Direction est entrée en relations conformément à la décision du Conseil d'administration, que les négociations entamées par la Municipalité de Milan avec le Gouvernement italien sont en bonne voie et font prévoir une prochaine et satisfaisante solution de la question.

Dans l'hypothèse de ce résultat, nous avons le 10 février 1888, demandé au Département fédéral des chemins de fer de nous accorder la concession du tronçon de cette ligne situé sur territoire suisse et devisé à environ un million de francs, ligne qui abrégera d'à peu près 11 kilomètres et améliorera notablement les communications entre le Gothard, Milan et l'Italie; dans notre demande de concession nous avons fait remarquer expressément que l'achèvement du tronçon suisse devrait être fixé pour l'époque de la mise en exploitation de la ligne italienne et que si l'exécution de celle-ci venait à être abandonnée, notre concession serait par le fait même annulée, et nous sommes partis de la supposition que la douane internationale serait exécutée, selon les décisions de la Municipalité milanaise, aux frais de la Ville de Milan.

Vu l'art. 20, chiffre 5 des statuts, nous vous prions de bien vouloir donner votre approbation à l'extension de notre réseau au moyen du tronçon Mendrisio-frontière suisse, pour le cas où la ligne italienne de raccordement de la frontière suisse à Saronno et Milan viendrait à se construire.

II. Organes de l'administration.

L'organisation de l'Administration générale n'a pas changé pendant l'exercice de 1887.¹

Quant à l'état du personnel des organes de la Compagnie, nous avons à rappeler ce qui suit: les Administrateurs dont les fonctions étaient expirées, ont été réélus comme tels par l'Assemblée générale pour une nouvelle période de 6 années; ce sont: MM. A. Salomonsohn, Directeur de la Société d'escompte, à Berlin; H. Dietler, Membre de la Direction, à Lucerne; le Commandeur