



## ***A l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Gothard.***

*Messieurs,*

Nous avons l'honneur de vous présenter notre *vingtième* Rapport de gestion, comprenant l'exercice de 1891.

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

Dans notre 18<sup>e</sup> rapport nous vous avons renseignés en détail sur les délais d'achèvement de la double voie, d'après lesquels les II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> sections (Faido-Biasca et Erstfeld-Gœschenen) devraient être ouvertes au service le 1<sup>er</sup> octobre 1893 au plus tard. Par motifs de nature diverse, nous avons activé les travaux, dont la description se trouve plus loin, avec une grande énergie. Une étude approfondie a démontré ensuite qu'en poussant les travaux d'une manière normale il serait possible de terminer la II<sup>e</sup> section le 31 mai 1892 et la III<sup>e</sup> le 30 juin 1893, en ce sens que les différents tronçons étant mis successivement en exploitation, ces délais concernent l'achèvement de toute la section respective.

Nous fimes alors savoir au Département fédéral des chemins de fer que pour le cas où les intérêts du capital de construction pourraient figurer au compte de construction jusqu'au moment où chaque section sera exploitée sur toute son étendue, nous étions disposés à abréger la durée des travaux comme il vient d'être dit.

Par lettre du 20 novembre, le Conseil fédéral nous répondit que ne pouvant qu'approuver les motifs invoqués à l'appui, il acceptait la réduction proposée des délais d'achèvement, comme aussi notre manière de voir au sujet de la comptabilisation des intérêts de construction. En date du 21 novembre, nous avons décidé de terminer l'exécution de la double voie, sauf empêchements exceptionnels, dans les délais indiqués ci-dessus.

Suivant le décret de l'Assemblée fédérale du 19 juin 1890, l'achèvement des travaux des lignes d'accès au nord avait été fixé au 1<sup>er</sup> janvier 1894. A la date du 13 mars 1891 déjà, le Conseil fédéral a prolongé le délai de construction de la ligne Lucerne-Immensee jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1894. Or, des questions si compliquées ont surgi lors de la confection des plans, que les travaux ne pourront commencer que dans le courant de l'année 1892 et par conséquent il n'a pas été possible de fixer à nouveau les délais de construction; mais dans les conditions actuelles, une nouvelle prolongation de ces derniers semble inévitable.

Dans notre rapport de gestion de 1890, nous vous avons fait diverses communications sur la formation des capitaux nécessaires pour les lignes d'accès au nord, c'est-à-dire sur l'augmentation du capital-actions et l'emploi de la prime, et de plus cité l'arrêté fédéral du 31 mars 1891 (page 8). Comme vous le savez, le chiffre 2 b de cet arrêté stipule:

„qu'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“.

Le 27 novembre 1891 le Conseil a pris l'arrêté suivant:

„1. Les bénéfices de cours mentionnés serviront en première ligne à couvrir les frais, „provisions, etc., résultant de la dite émission d'actions. L'excédent en sus de ces frais „pourra être employé à compléter le fond de réserve et à combler le déficit de la caisse „de secours.

„2. La Compagnie doit non seulement combler le déficit de la caisse de secours „au montant de fr. 348,813. 73 (valeur au 1<sup>er</sup> janvier 1890), mais encore pourvoir, à ses „frais, à ce que le capital de ce déficit soit rémunéré à 4 %.“

Nous reviendrons plus loin (page 40) sur l'exécution de cet arrêté.

Depuis le 5 août 1891, le *chemin de fer du Sud-Est Suisse* utilise notre *gare d'Arth-Goldau*. Malheureusement nous n'avons pas encore réussi à régler définitivement *par contrat* les *conditions de communauté* de cette station; c'est pour cette raison aussi que le contrat de communauté avec le *chemin de fer Arth-Rigi* n'a pu encore être adapté au nouvel état des choses.

## II. Organes de la Compagnie.

*L'organisation de l'Administration générale* a subi une modification en ce sens que les art. 6, 7 et 8 du *Règlement organique* de la Direction ont reçu la teneur suivante:

Art. 6. Les attributions du I<sup>er</sup> Département (Chef: M. le Président Dr. Stoffel) comprennent: toutes les affaires qui ont un caractère exclusif ou prédominant de politique de chemins de fer; les questions se rapportant à l'organisation en général; tout ce qui a trait aux finances, la comptabilité, la caisse et les cautionnements pour la construction et l'exploitation, y compris le contrôle des recettes de transport et la statistique (générale); le service commercial; les questions de droit et le contentieux, les concessions et les rapports de gestion; les billets de circulation; les rapports avec les Autorités et avec les autres Compagnies de chemins de fer, en tant qu'il s'agit d'affaires qui concernent exclusivement ou d'une manière prédominante le I<sup>er</sup> Département.

Art. 7. Les attributions du II<sup>e</sup> Département (Chef: M. le Directeur Wüest) comprennent: tout ce qui a trait aux expropriations, la tenue du cadastre, l'affermage et la revente de parcelles de terrain et de talus; la gestion des biens-fonds de la Compagnie ne faisant pas partie du corps de la voie et la régie de l'inventaire de l'Administration centrale; tout ce qui concerne les bâtiments; l'économat; les caisses de prévoyance; les réclamations de toute nature dérivant de la responsabilité en cas de mort ou de blessures, ainsi que du transport des voyageurs et des marchandises en cas d'avaries ou de retards; toutes les questions d'assurances (incendies, transports, accidents); tout ce qui a trait aux impôts et contributions; les rapports avec les Autorités et avec les autres Compagnies de chemins de fer, en tant qu'il s'agit d'affaires qui concernent exclusivement ou d'une manière prédominante le II<sup>e</sup> Département.