Organes de l'administration

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **18 (1889)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

en effet le Département fédéral des chemins de fer formula dans sa lettre du 6 août 1889 quelques propositions tendant à modifier le programme de construction de la double voie et notamment aussi à abréger la durée des travaux; le Département nous informait en même temps qu'il désirait discuter préalablement la question dans une conférence.

Nous répondîmes au Département que nous étions d'accord avec lui sur ce dernier point et chargeâmes nos délégués de lui proposer d'abréger de deux années la durée de construction, c'est-à-dire de prévoir l'achèvement des travaux pour le 1er octobre 1894 au lieu du 1er octobre 1896, mais aussi de lui exprimer l'espoir qu'étant donnés le surcroît très considérable de frais qui en résulterait pour la Compagnie et l'emploi prématuré des capitaux prévus au programme financier pour la construction de la seconde voie, le Conseil fédéral renoncerait à exiger de notre part le dépôt à la Caisse d'Etat fédérale d'un cautionnement dont le montant doit être affecté aux travaux de la double voie, et que l'exécution des lignes d'accès au nord Lucerne-Immensee et Zug-Goldau serait différée jusqu'après l'achèvement de la double voie sur la ligne de montagne Erstfeld-Biasca.

Dans la conférence qui eut lieu à ce sujet le 2 novembre 1889, le Chef du Département fédéral des chemins de fer insista vivement pour que la durée des travaux de la double voie fût réduite de 3 années au lieu de 2, de manière que celle-ci soit terminée au 1er octobre 1893 et donna à entendre que dans ce cas le Conseil fédéral accorderait la restitution du cautionnement. Nos délégués se déclarèrent personnellement disposés à adopter une réduction de 3 années, pourvu que des difficultés techniques ne s'y opposent point.

Le rapport de notre Direction technique ayant dans l'intervalle démontré qu'au point de vue technique il était possible d'achever la double voie pour le 1er octobre 1893, nous fîmes savoir au Conseil fédéral, en nous référant à notre entrevue avec le Département des chemins de fer, que nous nous rangions à sa manière de voir quant à la réduction de la durée de construction et qu'à moins d'obstacles exceptionnels nous terminerions la pose de la double voie jusqu'au 1er octobre 1893, bien que cette modification du programme de construction entraîne un surcroît de frais très sensible pour la construction et grève prématurément et plus fortement l'exploitation, toutes raisons qui nous permettent d'espérer qu'en échange de nos concessions le Conseil fédéral voudra bien faire droit à nos demandes.

Par lettre du 7 février 1890, le Conseil fédéral nous répondit qu'il avait accueilli avec satisfaction notre déclaration et l'engagement que nous y prenions d'achever la double voie, sauf empêchements exceptionnels, jusqu'au 1er octobre 1893, délai qu'il peut accepter également et qu'il consentait de son côté à restituer, selon notre désir, le cautionnement d'environ 4½ millions déposé à la Caisse d'Etat fédérale et destiné à couvrir les frais de construction de la double voie, mais que relativement à l'exécution des lignes d'accès au nord, il devait réserver entièrement la décision des Autorités fédérales sur ce point.

Les négociations en Italie pour la concession de la ligne Milan-frontière suisse près Novazzano n'étant pas encore entamées, nous n'avons pas cru devoir, quant à la *construction du tronçon de Mendrisio à la frontière suisse dans la direction de Saronno,* proposer la reprise des pourparlers sur notre demande de concession ajournés par le Département fédéral des chemins de fer (voir notre dernier rapport de gestion, page 5).

II. Organes de l'administration.

L'organisation de l'administration générale n'a subi aucun changement pendant l'exercice de 1889.

Quant à *l'état du personnel des organes de la Compagnie,* nous mentionnerons 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. Filippo Bonzanigo, Conseiller national, à Bellinzone; Wuest, Conseiller national, à Lucerne; Suter, Conseiller d'Etat, à Muottathal; le Directeur Stoffel, à Lucerne; Koller, ingénieur, à Berne; Gerson von Bleichrœder, Conseiller intime, à Berlin, et Ch. Figdor, banquier, à Vienne; d'autre part le Conseil fédéral a confirmé comme Administrateurs et pour la même période: MM. le Commandeur Massa, Directeur général des chemins de fer de la Méditerranée, à Milan; von Schlierholz, Directeur aux Travaux publics du Royaume de Würtemberg, à Stuttgart, et E. Rossi, ancien Conseiller d'Etat, à Lugano. L'Assemblée générale a de plus repourvu les deux vacances survenues dans le Conseil d'administration en suite du décès de M. le Commandeur Correnti, à Rome, et de la démission de M. le Colonel Fischer, à Aarau, par la nomination pour la fin du mandat de leurs prédécesseurs, de MM. le Commandeur Brambilla, à Milan, et Ringier, Conseiller d'Etat, à Aarau; elle a en outre ratifié le choix de M. Girolamo Bassi, à Florence, comme suppléant de M. Brambilla en cas d'empêchement.

Ensuite le Conseil d'administration a réélu M. le Dr. Stoffel comme Membre et Vice-président et M. l'ingénieur Koller comme Suppléant de la Direction.

C'est avec le plus profond regret que nous devons encore rappeler la perte douloureuse que le Conseil d'administration a éprouvée par le décès, survenu le 19 décembre 1889, de son Président, M. le Colonel Rieter, Conseiller aux Etats, qui a rendu les plus éminents services à l'entreprise du chemin de fer du Gothard.

L'état du personnel des fonctionnaires supérieurs a subi durant l'exercice 1889 un seul changement en ce sens que M. l'avocat Franz Dula de Lucerne qui avait démissionné pour raisons de santé de ses fonctions de Secrétaire de la Direction et de Chef du Bureau du contentieux, des expropriations et réclamations, a été remplacé par M. Jos. Zingg, de Lucerne, précédemment chef de gare à Lugano.

Pendant le dernier exercice, le Conseil d'administration a pris dans 3 séances 23 décisions et la Direction dans 109 séances en a pris 4807.

III. Finances.

Il ressort du **bilan annuel** que les situations respectives du *capital-actions* de fr. 40,000,000. — dont versés . . . . . fr. 37,000,000. —
et du *capital-subventions* de . . . . . „ 119,000,000. —
n'ont pas varié durant l'exercice de 1889.

Le *capital-obligations* qui comportait au 31 décembre 1888:

	fr. 22,645,000. —	emprunt 5 %
	„ 68,357,000. —	„ 4 %
en total	fr. 91,002,000. —	

a subi en 1889 les modifications suivantes: le Consortium nous a livré pour la conversion fr. 1,083,000. — d'obligations 5 % et a reçu en échange, au cours stipulé dans la convention, fr. 1,200,000. — d'obligations 4 % de l'emprunt du 1er janvier 1884; sur ce dernier emprunt on a de plus remboursé au 31 décembre 1889 fr. 150,000. — par voie de tirage au sort et conformément au plan d'amortissement.

La dette d'obligations de la Compagnie fin 1889 était donc composée de la manière suivante:

à reporter fr. 156,000,000. —