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

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 23 (1894)

**Artikel:** A l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Saint-Gothard

**Autor:** Schuster-Burckhardt, J.J. / Schweizer

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-623010

**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:** 04.07.2025

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

Annexe 3.

**Lucerne,** le 10 Septembre 1894.

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

*Messieurs,*

Dans notre dernier rapport de gestion, nous vous avons exposé comme quoi les retards considérables apportés à l'exécution des lignes d'accès au nord ont profondément modifié le programme financier arrêté dans l'Assemblée générale du 22 novembre 1890. Lorsque, l'an passé, nous attirions votre attention sur ce point, notre opinion était que nous pourrions vers la fin de 1893 ou au plus tard au début de l'année 1894, soumettre un nouveau programme à une Assemblée générale extraordinaire; à cette époque, nous supposions qu'il nous serait possible de dénoncer le 1er janvier 1894 notre emprunt 4 % de 100 millions en vue de le convertir en un emprunt à un intérêt moindre et que simultanément avec cette opération on procéderait à une augmentation du capital-obligations. Par divers motifs, ce n'est qu'aujourd'hui que nous nous trouvons en mesure de vous présenter un rapport sur notre situation financière et de vous soumettre des propositions sur la conversion de l'emprunt 4 % et la formation des autres capitaux.

## A.

## Conjectures sur les ressources nécessaires.

Avant d'entrer dans le détail de la question, nous ferons remarquer que les exigences formulées au regard de l'établissement soit de la seconde voie sur la ligne de montagne Erstfeld-Biasca, soit surtout des lignes d'accès au nord, ont nécessité un chiffre de capitaux plus élevé que celui prévu au début; c'est un point sur lequel nous nous sommes déjà expliqués dans nos rapports de gestion. Pour la transformation des gares de Lucerne et de Zoug il faudra de même prévoir de fortes sommes, attendu que nous avons tout intérêt à verser notre quote-part en capital.

Quant au parachèvement des lignes en exploitation, nous avons déterminé les montants qui deviendront nécessaires au cours des 10 années prochaines et tenu compte de toutes les éventualités qui pourraient surgir durant cette période. En particulier nous avons fait calculer le coût de l'établissement de la seconde voie sur d'autres tronçons encore; bien qu'elle ne soit imposée par aucune obligation *légale*, cette prestation constitue néanmoins un moyen d'atteindre par la voie la plus sûre le but auquel nous tendons, savoir de perfectionner toujours davantage le réseau du Saint-Gothard au point de vue de sa puissance de trafic et de concurrence. L'Assemblée générale du 23 juin dernier nous a déjà autorisés à exécuter la seconde voie sur les tronçons Biasca-Bellinzone et Fluelen-Erstfeld. Enfin nous avons dû prendre en considération les exigences du service de la traction et des ateliers, exigences qui marchent de pair avec le développement du trafic.

Relativement au devis, nous ferons observer qu'il repose en majeure partie sur des calculs rigoureusement établis et pour le reste sur des estimations assez détaillées qui pourront peut-être subir quelques rectifications, mais sont empruntées, en substance, à des sources sûres; il va de soi que nous ne pouvons annexer à ce mémoire le programme détaillé des travaux.

## I.

## Achèvement de la seconde voie sur la ligne de montagne et construction des lignes d'accès au nord.

L'*exécution de la seconde voie sur la ligne de montagne* exigera encore pour: reliquats de versements aux entrepreneurs, mise au net du plan cadastral, confection des plans *après* la construction, gratifications au personnel de la direction technique et de l'Administration centrale une somme approximative de . . . . . fr. 100,000. —

Lors de leur confection définitive, les projets des *lignes d'accès Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau* ont forcément subi des modifications impliquant le relèvement du devis *approximatif* indiqué en automne 1890.

Nos rapports de gestion contiennent des communications explicites sur les difficultés extraordinaires et sans cesse renaissantes qui ont surgi par le fait d'autorités et de particuliers à propos de l'établissement et de l'examen des plans de construction. Bien que nous ayons résisté par tous les moyens possibles à ces prétentions, nous n'avons pu faire prévaloir dans tous ces litiges, auprès de l'Autorité de surveillance, notre attitude déclinatoire et dans certains cas nous avons été astreints à un surcroît de prestations entraînant un surcroît de dépense.

| | | |
|---|---|---|
| Conséquemment, le devis prévoit aujourd'hui pour Lucerne-Immensee | „ | 8,000,000. — |
| pour Zoug-Goldau, y compris l'extension de la station d'Arth-Goldau qui deviendra gare de communauté . . . . . | „ | 6,900,000. — |
| En tout | fr. | 15,000,000. — |

## II.

## Participation au coût des gares de Lucerne et de Zoug.

Les données que nos derniers rapports de gestion renferment sur cette importante question sont si complètes que nous pouvons nous borner à vous renvoyer à ces indications. Notre quote-part au coût de la gare de Lucerne est fixée par contrat et se montera au chiffre rond de fr. 2,000,000. —

Pour la construction de la gare de Zoug, il n'existe encore aucune convention; nous évaluons la quotité à notre charge à . . . . . „ 450,000. —

En tout fr. 2,450,000.. —

## III.

## Nouvelles mesures de protection, extension de la seconde voie, parachèvement des gares, faisceaux de voies, etc.

1. Pendant la période de construction aussi bien que durant celle d'exploitation, on a exécuté pour la protection de la ligne contre les chutes de pierres, avalanches, glissements et éboulements de terrain, crues d'eau, etc., des travaux considérables et certainement plus étendus que ceux effectués ailleurs dans des conditions analogues. En dépit de cela, il y a toujours des parties de la ligne qui ont déjà présenté des points dangereux sans qu'on ait jusqu'ici assuré la sécurité du service autrement que par une surveillance particulièrement rigoureuse. D'autres points des pentes rocheuses surmontant la ligne, qui paraissaient au début solides, se délitent peu à peu sous l'influence d'agents atmosphériques et ne nécessitent que depuis peu de temps des mesures spéciales de protection.

En vue de mettre la résistance des ponts métalliques en harmonie avec les récentes ordonnances des Autorités supérieures et à la hauteur de l'accroissement de la charge des essieux moteurs des locomotives, les travaux de renforcement déjà commencés doivent être continués; tous les ponts seront planchétés sur leur largeur entière et pourvus de balustrades, de même que les murs de soutènement.

Pour toutes ces mesures de défense, pour l'extension des forêts de protection, la participation de la Compagnie à des corrections de torrents, etc., il y a lieu de prévoir une somme de fr. 1,750,000. —

2. Nos rapports de gestion font ressortir la mesure dans laquelle le trafic et simultanément les prestations de l'exploitation augmentent continuellement d'une année à l'autre. Tandis qu'en 1883 1,056,043 voyageurs parcouraient en total 55,076,653 kilomètres et 469,711 tonnes de marchandises 75,617,940 kilom., l'exercice 1893 accuse un mouvement de 1,492,196 voyageurs avec 68,963,938 kilomètres et de 805,881 tonnes avec 126,596,967 kilomètres. Pour transporter ce trafic, il a fallu mettre en marche:

A reporter fr. 1,750,000. —

Report fr. 1,750,000 —

en 1883 . . . . 20,000 trains
„ 1893 . . . . 29,062 „

non compris les trains de matériaux de service.

Il n'est guère présumable que la circulation se maintiendra à ces chiffres ou tombera en-dessous et nous ne connaissons aucun facteur ou circonstance de nature à contrarier, au cours des années subséquentes, le développement continu et régulier du trafic et l'accroissement de ce dernier dans des limites plus ou moins larges. Or, pour pouvoir faire face sans interruption et comme jusqu'ici à ces exigences toujours croissantes, il faut faire de nouveaux efforts et de nouvelles dépenses pour travaux et acquisitions ne sauraient être évitées. C'est essentiellement à la présence de la double voie sur la ligne de montagne qu'on est redevable du fait que le transport de l'énorme trafic de marchandises, tel qu'il se produisit l'automne dernier, s'est accompli d'une manière facile et économique. Afin de seconder nos efforts continuels en vue de perfectionner le service direct des voyageurs et d'écarter autant que possible les obstacles qui s'opposent à la marche rapide et régulière de nos trains express et omnibus, il nous paraît opportun d'étendre à certaines sections de plaine les avantages de l'exploitation à deux voies. Nous nous proposons de vous soumettre dans chaque cas particulier, un mémoire spécial. Comme on sait, le coût de la seconde voie sur les deux tronçons dénommés plus haut est devisé à fr. 2,240,000. Le montant total à prévoir pour l'exécution de ces travaux est de . . . . „ 4,000,000. —

3. Nos gares et stations répondent aux besoins du trafic actuel, mais en ce qui touche aussi bien les voies et les installations mécaniques que les dimensions des locaux de service, elles ne peuvent plus satisfaire aux conditions qu'on doit requérir d'elles, en admettant l'accroissement constant du trafic. Il faut ajouter à cela les nombreuses et réitérées réclamations des autorités demandant des halles de départ couvertes, l'amélioration des installations d'éclairage, l'agrandissement des buffets et salles d'attente, toutes requêtes auxquelles à la longue on ne peut, du moins dans certains cas, refuser un certain degré de fondement.

Il faut citer encore comme étant de nature à favoriser l'accomplissement sûr et rapide du service d'exploitation, l'extension et le perfectionnement des appareils d'enclenchement d'aiguilles à distance, les avantages de la confirmation de l'arrivée des trains, l'extension des installations d'eau d'alimentation, etc. Pour l'exécution de tous ces travaux et installations, nous croyons devoir fixer une somme de . . . . . „ 3,500,000. —

En tout fr. 9,250,000. —

## IV.

## Augmentation du matériel roulant, agrandissement des ateliers de réparations.

L'accroissement constant du trafic implique aussi l'augmentation du matériel roulant et par suite également l'agrandissement des ateliers de réparations.

A la fin de 1883 nous possédions

81 locomotives
195 voitures et
714 wagons.

ayant parcouru pendant l'année 2,251,200 kilomètres-locomotives et 22,609,907 kilomètres-essieux de voitures et wagons.

Fin 1893, le parc du matériel roulant se composait de

101 locomotives
209 voitures et
1366 wagons.

Les parcours ont été en 1893: 3,527,813 kilomètres-locomotives et 58,312,190 kilomètres-essieux de voitures et wagons.

La statistique des chemins de fer suisses de 1892 montre que malgré les conditions défavorables du réseau pour la traction, les parcours de nos locomotives et voitures se rapprochent de très près des chiffres maxima des autres chemins suisses à voie normale, tandis que les parcours de nos wagons dépassent ces chiffres.

L'exécution des lignes d'accès au nord aura pour effet d'allonger de 10 kilomètres (en chiffre rond) le développement du réseau exploité.

Ces indications paraissent suffire pour justifier de nouvelles acquisitions en locomotives, voitures et wagons. En cela, nous nous inspirons de l'idée qu'il est nécessaire de se procurer un matériel dont le type de construction et l'aménagement soient à la hauteur des progrès modernes, afin de conserver à nos trains express, vis-à-vis de toutes les voies ferrées concurrentes, leur réputation de moyen de communication sûr, rapide et confortable dans la grande circulation internationale.

D'après ce qui précède, le renfort prévu pour le matériel roulant et les dépenses s'y rattachant comportent les chiffres suivants:

| | | |
|---|---|---|
| *a) locomotives:* | | |
| reliquat à payer sur les machines déjà livrées . . . | fr. 170,000. — | |
| 20 locomotives neuves . . . . . | „ 2,000,000. — | |
| agrès et perfectionnement des anciennes locomotives . . | „ 60,000. — | fr. 2,230,000. — |
| *b) voitures et wagons:* | | |
| 90 voitures de différentes classes . . . . . | fr. 2,900,000. — | |
| 100 wagons . . . . . | „ 400,000. — | |
| installations de diverse nature . . . . . | „ 120,000. — | „ 3,420,000. — |
| | | fr. 5,650,000. — |

Pour les ateliers, on prévoit:

| | | |
|---|---|---|
| a) constructions nouvelles, agrandissements . . . | fr. 350,000. — | |
| b) outils et machines-outils . . . . . | „ 300,000. — | „ 650,000. — |
| | En tout | fr. 6,300,000. — |

## V.

## RÉCAPITULATION.

| | | |
|---|---|---|
| ad I . . . . . | fr. | 15,000,000. — |
| ad II . . . . . | „ | 2,450,000. — |
| ad III . . . . . | „ | 9,250,000. — |
| ad IV . . . . . | „ | 6,300,000. — |
| Total | fr. | 33,000,000. — |

Dans cette somme ne sont compris ni les frais de formation du capital, ni les intérêts de construction en tant qu'ils soient à la charge du compte des travaux neufs. Nous ne voulons pas nous prononcer ici sur les frais de formation du capital; en revanche on peut évaluer les intérêts de construction de la manière suivante:

| | | |
|---|---|---|
| pour les lignes d'accès au nord incl. les gares de Lucerne et de Zoug . . | fr. | 900,000. — |
| pour la seconde voie . . . . . | „ | 100,000. — |
| En tout | fr. | 1,000,000. — |

Ainsi donc, le total des sommes nécessaires, non compris les frais de formation du capital, se monte à

| | | |
|---|---|---|
| | fr. | 33,000,000. — |
| plus: | „ | 1,000,000. — |
| | fr. | 34,000,000. — |

**34 millions de francs.**

# B.

# Ressources disponibles pour les travaux neufs.

A la base des considérations qui suivent nous avons mis le compte annuel de 1893 ainsi que les versements effectués dès lors sur la III^e^ émission d'actions.

| | | |
|---|---|---|
| Le compte de capital accuse un solde actif de fr. 2,711,076. 01, en nombre rond . . . . . | fr. | 2,700,000. — |
| auquel il faut ajouter le montant disponible du fonds de renouvellement fr. 5,414,817. 41, en nombre rond . . . . . | „ | 5,400,000. — |
| le versement effectué aux premiers jours de janvier 1894 sur la III^e^ émission d'actions . . . . . | „ | 5,000,000. — |
| | fr. | 13,100,000. — |
| De ce chiffre il faut défalquer d'autre part les montants dont nous avons besoin ou qui sont déjà dépensés pour les approvisionnements de matériaux et de pièces de réserve, ainsi que pour les biens-fonds dits superflus, montants que nous évaluons en nombre rond à . . . . . | „ | 2,500,000. — |
| Les ressources disponibles pour travaux neufs s'élèvent donc à . | fr. | 10,600,000. — |

de sorte que le chiffre des ressources à réunir encore est de

fr. 23,400,000. —

en nombre rond, non compris les frais de formation du capital.

# C.

## Formation des autres capitaux nécessaires.

Nous venons de montrer que pour une période assez longue nous possédons les fonds suffisants pour l'accomplissement de nos obligations en matière de travaux neufs. En revanche, la justification financière établie en novembre 1890 n'est, en partie du moins, plus exécutable et par conséquent nous sommes tenus *en vertu de la loi* à fournir une nouvelle justification financière.

La résolution de l'Assemblée générale du 22 novembre 1890 comportait l'éventualité de l'augmentation du *capital-obligations.* L'augmentation du capital-actions, également prévue dans cette résolution, est un fait accompli depuis le commencement de l'année courante. Comme on sait, la dite résolution créait un capital-obligations particulier de 10 millions de francs avec hypothèque sur les nouvelles lignes. Etant données les conditions hypothécaires d'alors et les prescriptions concernant la dénonciation du capital-obligations, on était obligé de contracter un emprunt spécial et distinct.

Aujourd'hui les choses se présentent tout autrement. Les conditions hypothécaires se sont extraordinairement simplifiées, de telle sorte qu'après le remboursement de l'emprunt dénoncé du Monte Ceneri au 30 septembre prochain, il n'existera plus qu'une seule et unique hypothèque de premier rang sur le réseau dit réduit Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso et Cadenazzo-Locarno. Or, il y a lieu de rappeler ici que la Compagnie possède dès 1894 le droit d'augmenter l'amortissement ou même de rembourser la totalité de l'emprunt de 100 millions moyennant dénonciation d'au moins six mois à l'avance.

Pour la conversion de l'ancien emprunt et la réunion de nouveaux moyens financiers il ne subsiste plus aucune raison d'émettre des emprunts distincts avec hypothèques différentes. La composition uniforme du capital-obligations est à tous égards dans l'intérêt de la Compagnie.

Nous avons cru tout d'abord devoir prévoir un renforcement des tirages au sort, mais nous nous sommes heurtés à des difficultés, tout au moins pour le cas où le remboursement devrait porter sur des sommes considérables.

En conséquence nous avons envisagé l'éventualité d'une conversion de la totalité de l'emprunt 4 % de 100 millions et simultanément d'une augmentation de 25 millions de notre capital-obligations; à cet effet nous sommes entrés en pourparlers avec un syndicat d'établissements financiers de la Suisse et de l'Allemagne, et avons à vous faire à ce sujet les communications suivantes:

1. Il est prévu un emprunt uniforme de fr. 125,000,000. De cette manière, nous rétablissons la proportion entre actions et obligations admise en 1879 et 1887 et approuvée par l'Autorité supérieure, savoir 1 : 2,5 (1879: 34 : 85 millions, 1887: 40 : 100 millions). Le capital entier est divisé en

100,000 titres de fr. 500 = 50 millions
75,000 » » » 1000 = 75 »

formant vingt-cinq séries de 5 millions de francs chacune. Les coupures de fr. 500 et de fr. 1000 seront réparties sur les 25 séries dans la même proportion, c'est-à-dire $^2/_5$ et $^3/_5$.

2. Pour notre emprunt actuel de 100 millions, le remboursement doit s'effectuer par voie de tirages au sort dans le délai maximum de 90 années, soit jusqu'en 1973. Nous estimons que le remboursement du nouvel emprunt devrait également s'accomplir d'ici à 1973 soit en 79 années, a condition que l'émission s'en fasse au début de 1895. L'amortissement du capital commencera le 30 septembre 1895.

A la Compagnie est concédé le droit de pouvoir, dès le 30 septembre 1904 et passé ce terme en tout temps, rembourser la totalité ou certaines séries de l'emprunt, le remboursement devant être précédé d'une dénonciation de trois mois.

3. L'intérêt du nouvel emprunt est fixé à 3½ %; de récents évènements permettent d'espérer qu'il est possible d'atteindre ce taux, cet emprunt méritant certes d'être qualifié de placement de premier ordre. Abstraction faite des sommes déjà amorties, l'emprunt actuel de 100 millions absorbe annuellement pour le service des intérêts 4 millions de francs; à ne considérer que le service des intérêts, le nouvel emprunt de 125 millions entraînerait une dépense de fr. 4,375,000, ainsi donc un surplus peu notable comparativement à l'augmentation considérable du capital. En ce qui concerne le paiement des intérêts, on a fixé les termes du 31 mars et du 30 septembre, attendu que pour le placement des excédents d'exploitation il est désirable que le service semestriel du capital-obligations ne coïncide pas avec la distribution du dividende.

4. Pour l'emprunt il sera constitué une hypothèque de premier rang sur les lignes Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso et Cadenazzo-Locarno, ainsi que sur les lignes d'accès Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau en cours d'exécution. Depuis 1884, la valeur de l'objet hypothéqué s'est accrue d'à peu près 25 millions grâce au parachèvement des lignes, au renforcement du matériel roulant et à l'exécution de la seconde voie et s'accroîtra encore par le fait des lignes d'accès au nord devisées à plus de 15 millions, ainsi que des autres perfectionnements considérables qui seront introduits.

5. Relativement à la conversion de l'emprunt actuel, nous proposons de dénoncer à la fin de septembre courant, pour le 31 mars 1895, la totalité du dit emprunt de 100 millions. Ainsi qu'il est dit plus haut, nous avons dans ce but engagé avec un syndicat financier des pourparlers qui ont abouti à la conclusion d'une convention garantissant l'accomplissement de cette vaste opération à des conditions acceptables. De cette convention, nous relevons les points suivants:

a. La convention a été passée avec les banques et établissements financiers ci-après dénommés:

Basler Bankverein à Bâle,
Basler Depositenbank à Bâle,
Basler Handelsbank à Bâle,
Bankhaus von Speyr & Co. à Bâle,
Bankhaus Zahn & Co. à Bâle,
Union financière de Genève,
Schweizerische Kreditanstalt à Zürich,
Direktion der Disconto-Gesellschaft à Berlin,
Bankhaus S. Bleichrœder à Berlin,
Bank für Handel und Industrie à Berlin,
Bankhaus M. A. von Rothschild & Söhne à Francfort s./M.,
Deutsche Effekten- und Wechselbank à Francfort s./M.,
Bankhaus Sal. Oppenheim jr. & Co. à Cologne,
A. Schaaffhausenscher Bankverein à Cologne.

Le syndicat sera représenté vis-à-vis de notre Compagnie par le Basler Bankverein qui pourvoira à la correspondance ainsi qu'aux décomptes avec nous.

b. Sous réserve de la rétrocession de 4 millions de francs, le syndicat prend ferme au cours de 98,5 % une somme de 100 millions de francs (val. nom.) et nous accorde une quotité de 33⅓ % sur le bénéfice net produit par la conversion et la vente libre de titres.

Les payements par le syndicat ont lieu comme suit: Lorsque les titres du nouvel emprunt 3½ % sont acceptés à la conversion par les porteurs d'anciennes obligations 4 %, par la remise des anciens titres 4 % annoncés à la conversion, titres qui doivent être munis des coupons au 30 juin 1895 et suivants et sont acceptés en paiement par la Direction du Saint-Gothard au prix de 101 % tel quel (capital plus l'intérêt 4 % pendant 3 mois); d'autre part les nouveaux titres sont fixés au taux de 98½ % tel quel. Pour le reste: par versements en espèces au cours de 98½ % sous déduction des intérêts courants jusqu'au 31 mars 1895. A l'expiration du terme fixé pour la conversion, mais au plus tôt dès le 15 octobre 1894, le syndicat aura le droit de percevoir et de verser en tout temps des montants quelconques du reliquat ou même en une fois la totalité de ce reliquat.

c. Les frais de confection des titres provisoires et des obligations définitives, y compris le timbre, sont à la charge de la Compagnie, à l'exclusion cependant de tous autres frais, notamment du timbre allemand.

d. Le syndicat s'engage à offrir pour la conversion, au plus tard jusqu'au 15 mars 1895, aux porteurs des obligations 4 % dénoncées, les obligations 3½% à un taux qui ne sera ni inférieur à 99½% ni supérieur à 100 %.

e. Les banques et établissements financiers composant le syndicat s'engagent à reprendre, à la demande de la Direction du Saint-Gothard, en compte-courant, au prorata de leur participation, pour l'intervalle jusqu'au 31 mars 1895 et contre un intérêt de 2½ % l'an, les sommes que le syndicat aurait à verser à la Direction du Saint-Gothard du fait des titres non pris par la conversion.

f. Toutes les contestations qui pourraient s'élever au sujet de la présente convention seront tranchées par le Tribunal fédéral suisse, à Lausanne.

6. Quant à la réunion des autres ressources dont nous avons besoin pour remplir nos engagements en matière de travaux neufs, on y affectera, au cours des années prochaines, les obligations qui n'auront pas dû être employées pour la conversion ou le remboursement de l'emprunt de 100 millions. Selon toutes probabilités, nos ressources actuelles suffiront pour deux ans; il importe néanmoins, à cause de la justification financière, que le Conseil d'administration reçoive d'ores et déjà pleins-pouvoirs d'émettre au moment opportun de nouvelles obligations 3½% jusqu'à concurrence de 15 millions de francs.

Nous basant sur les développements qui précèdent, nous formulons la proposition ci-dessous:

# L'Assemblée générale

des

## actionnaires du chemin de fer du Saint-Gothard,

vu une proposition du Conseil d'administration,
en application de l'art. 29, chiffre 4 des statuts,

**décide:**

1. En vue de la conversion de l'emprunt actuel quatre pour cent de la Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard et de faire face aux besoins ultérieurs en matière de travaux neufs, l'Administration est autorisée à contracter un emprunt trois et demi pour cent de 125 millions de francs au total, remboursable en principal et en intérêt au plus tard dans le terme de 79 ans.

Ce capital-obligations est divisé en 25 séries comprenant chacune 5 millions de francs.

Pour la totalité des obligations du nouvel emprunt il sera constitué une hypothèque de premier rang sur les lignes Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso et Cadenazzo-Locarno, ainsi que sur les lignes en cours d'exécution Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau.

2. Aux fins de réunir les ressources devant être affectées à l'exécution des lignes d'accès au nord, à la transformation des gares de Lucerne et de Zoug, à l'établissement de la seconde voie sur les tronçons Fluelen-Erstfeld et Biasca-Bellinzone ainsi qu'au parachèvement du réseau, le Conseil d'administration est autorisé à émettre, au moment opportun, un montant allant jusqu'à fr. 15,000,000 du nouvel emprunt, en sus de la somme nécessaire pour la conversion de l'ancien emprunt.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Au nom du Conseil d'administration
du chemin de fer du Saint-Gothard,

Le Président:

**J. J. Schuster-Burckhardt.**

Le Secrétaire:

**Schweizer.**