

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

**Band:** 1 (1871-1872)

**Rubrik:** Bases de l'entreprise

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 08.11.2024

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

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

---

*Messieurs,*

Nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale de la Société du chemin de fer du Gothard notre *premier Rapport de gestion*, comprenant la période du 6 Décembre 1871 au 31 Décembre 1872.

Nos rapports de gestion devant jusqu'à un certain point contenir l'historique de l'entreprise du chemin de fer du Gothard, depuis le moment du moins où cette entreprise a pris un corps, et comme en outre les bases politiques et financières sur lesquelles elle repose, ainsi que son organisation administrative, ne sont guère bien connues que dans un cercle restreint, nous pensons utile d'entrer dans quelques détails à cet égard dans notre premier rapport de gestion. Nous hésitons d'autant moins à le faire, que la section de notre rapport relative à la construction de la ligne ne sera, par la nature même des choses, pas très-étendue et qu'il n'y a pour le moment rien à dire sur l'exploitation.

**I. Bases de l'entreprise.**

Nous mentionnerons ici en première ligne le *Traité international concernant le chemin de fer du Gothard*, conclu le 15 Octobre 1869 entre la Confédération suisse et le Royaume d'Italie, et auquel l'Empire d'Allemagne a adhéré par Traité du 28 Octobre 1871. Bien qu'il n'en dérive directement aucune question de droit pour la Société du Gothard, puisque cette dernière ne figure pas au nombre des Parties contractantes, il n'en constitue pas moins la norme d'après laquelle l'Assemblée fédérale suisse et le Conseil fédéral ont dû procéder à la fixation des bases politiques de l'entreprise du Gothard, telles qu'elles sont contenues dans les arrêtés relatifs à la ratification des concessions cantonales et des statuts de la Société.

Le Traité international contient en résumé les dispositions suivantes:

Le réseau du Gothard comprend les lignes: Lucerne-Kussnacht-Immensee-Goldau et Zug-St. Adrien-Goldau; Goldau-Fluelen-Biasca-Bellinzona; Bellinzona-Lugano-Chiasso, et Bellinzona-Magadino-frontière italienne (Luino), avec embranchement sur Locarno. Ce réseau aura une longueur d'environ 263 kilomètres.

L'Italie construira, sur la rive gauche du Lac Majeur, un chemin de fer rejoignant le chemin suisse sur la frontière près Luino à un des points du réseau italien situé sur la route directe de Gênes, et devra veiller en outre à ce que le tronçon de raccordement de Chiasso à Camerlata soit construit et mis en exploitation à la même époque que la ligne Chiasso-Lugano. Les Parties contractantes s'engagent en général à faire leur possible pour que les lignes d'accès au réseau du Gothard soient corrigées dans le sens d'un raccourcissement.

Pour que le chemin de fer du Gothard puisse remplir les conditions d'une grande ligne internationale, il ne doit pas, à son point culminant, avoir plus de 1162  $\frac{1}{2}$  mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer. Le rayon minimum des courbes ne devra pas être inférieur à 300 mètres et le maximum des pentes ne devra pas excéder 25 ‰. Pour le cas où il serait nécessaire de dépasser le 25 ‰ entre Biasca et Lavorgo, on demandera à cet effet l'autorisation du Conseil fédéral, qui, sur ce tronçon, pourra accorder une augmentation jusqu'à 26 ‰. Le tunnel à construire entre Göschenen et Airolo devra être établi en ligne droite. Le Conseil fédéral prononcera sur toutes les questions qui ont trait à la grande galerie. La ligne de Fluelen à Biasca sera construite à double voie. Sur le reste de la ligne Goldau-Bellinzona les tunnels seront construits pour une double voie, mais les travaux d'art et les terrassements pourront être exécutés pour une seule voie. Toutes les autres lignes pourront être établies pour une simple voie.

Les lignes de Biasca au Lac Majeur et de Lugano à Chiasso devront être achevées 3 ans après la constitution de la Société, et les autres lignes du réseau devront être ouvertes simultanément avec la grande galerie de Göschenen à Airolo. La durée de la construction est supposée de 2  $\frac{1}{2}$  ans pour les lignes Lucerne-Kussnacht-Goldau, Zug-St. Adrien-Goldau, Biasca-Bellinzona, Lugano-Chiasso et Bellinzona-frontière suisse (Luino), avec embranchement sur Locarno; de 4  $\frac{1}{2}$  ans pour les lignes Goldau-Fluelen, Fluelen-Göschenen, Airolo-Biasca et Bellinzona-Lugano, et de 9 ans pour le grand tunnel du Gothard.

L'organisation de l'exploitation devra être soumise à l'approbation du Conseil fédéral suisse. Les cas de force majeure réservés, l'exploitation devra être assurée contre toute interruption. Elle devra dans toutes ses parties répondre à ce qu'on est en droit d'exiger d'une grande ligne internationale.

Les Parties contractantes feront leurs efforts pour faciliter le plus possible le trafic entre l'Allemagne et l'Italie, et à cet effet elles chercheront à provoquer le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux le plus régulier, le plus commode, le plus rapide et le meilleur marché possible. La Compagnie du chemin de fer du Gothard organisera, avec les chemins de fer des Etats subventionnants, sur la demande des administrations de ces chemins de fer, un service direct (cumulatif), pour le transit par le Gothard. La Suisse s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que les trains soient organisés de telle manière qu'ils coïncident autant que possible sans interruption avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie. Il devra aussi y avoir sur la ligne du Gothard, en été, au moins trois trains non interrompus de voyageurs par jour dans les deux directions et, en hiver, au moins deux. L'un de ces trains sera un express.

Pour le transit d'Allemagne en Italie et vice-versa les taxes maximales de transport sont fixées comme suit: Voyageurs I<sup>re</sup> classe 50 centimes, II<sup>me</sup> classe 35 centimes et III<sup>me</sup> classe 25 centimes par lieue suisse, plus une surtaxe de 50 ‰ pour les parties de la ligne ayant une pente d'au moins 15 ‰; marchandises à grande vitesse 45 cent. par tonne et par kilomètre, sans aucun supplément de taxe; matières brutes transportées à petite vitesse, en tant que ces objets sont expédiés en wagons complets, 5 cent. par tonne et par kilomètre, avec une surtaxe de 3 centimes par tonne et par kilomètre pour les parties

de la ligne qui offrent des pentes de 15 ‰ et au-dessus; toutes les autres marchandises à petite vitesse 14 1/2 centimes par tonne et par kilomètre, ou 19 1/2 centimes par tonne et par kilomètre pour les parties de la ligne ayant des pentes de 15 ‰ et au-dessus. La Société du chemin de fer du Gothard est tenue de faire jouir, pour le transport des personnes et des marchandises d'Italie, pour l'Italie et à travers l'Italie, les chemins de fer des Etats subventionnants au moins des mêmes avantages et des mêmes facilités qu'elle aura accordées soit à d'autres chemins de fer en dehors de la Suisse, soit à des parties et à des stations quelconques de ces chemins de fer, soit enfin aux stations-frontières suisses. Elle ne peut entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses par laquelle ce principe se trouverait violé. En particulier, les réductions de tarifs que voudrait accorder le chemin de fer du Gothard en vue d'activer le trafic pour l'Italie, de l'Italie et à travers l'Italie devront, avant leur mise en vigueur, être communiquées à temps aux Gouvernements des Etats subventionnants, et, sur leur demande, les réductions de tarifs dont il s'agit devront être accordées à partir de la même époque pour les chemins de fer et les districts concurrents. Quand l'intérêt du capital-actions excèdera le 9 ‰, il sera procédé à une réduction des taxes, et en première ligne à celle des surtaxes.

Le montant de la subvention nécessaire pour l'établissement de la ligne du Gothard a été fixé à 85 millions de francs. La Suisse y participe pour 20 millions, l'Italie pour 45 et l'Empire d'Allemagne pour 20. Un tiers des subsides sera payé en neuf annuités égales. Relativement au paiement des deux autres tiers, les dispositions suivantes feront règle: Pour chaque exercice il sera remis, en temps opportun, aux Etats subventionnants, un programme et un devis des travaux à opérer dans la grande galerie du Gothard. Le Conseil fédéral fixe l'époque du commencement du premier exercice, et à la fin de chaque exercice il fera connaître aux autres Etats le montant de la somme qui a été réellement dépensée. Le paiement de cette somme, ainsi que celui des annuités égales s'effectuera, en espèces, un mois après la vérification des travaux des deux tunnels, du Gothard et du Monte Cenere, qui aura lieu chaque année à époque fixe par les Etats contractants. On liquidera, lors du dernier versement, le solde éventuel de la subvention totale. Aussitôt que le dividende à répartir sur les actions dépassera le 7 ‰, la moitié de l'excédant sera attribué au capital-subvention.

La Confédération suisse prend l'engagement général de faire exécuter les prescriptions du Traité international relatif au chemin de fer du Gothard. Elle devra exiger de la Société un cautionnement correspondant d'une manière suffisante aux obligations contractées par elle. Ce cautionnement ne sera restitué que lorsque la Société aura rempli ses obligations ou qu'elle aura fourni les garanties nécessaires sous une autre forme.

La Conférence internationale pour l'établissement de la ligne du Gothard a arrêté, outre le Traité qui vient d'être mentionné, aussi le *Protocole spécial du 15 Octobre 1869 concernant la représentation des Cantons suisses dans l'assemblée générale de la Société du Gothard*. A teneur de ce Protocole chaque Canton de la Suisse qui s'est engagé à fournir une subvention à l'entreprise du Gothard a droit, pour la somme totale de la subvention promise par ce Canton ou par des communes qui en font partie, au même nombre de voix dans l'assemblée générale qu'un actionnaire représentant le même capital en actions. Toutefois, si par suite de cette disposition, les représentants des Cantons subventionnaires de la Suisse se trouvaient avoir ensemble, dans une assemblée générale, un nombre de voix excédant le sixième du total des voix, le nombre de voix appartenant à chaque Canton serait réduit proportionnellement, de manière à ce que les voix dont disposent tous les Cantons réunis soient ramenées à ce sixième.

Avant la ratification du Traité international par l'Italie, le *Gouvernement Italien* demanda de la Suisse certaines assurances touchant l'emploi dans les travaux d'exécution du tunnel du Gothard du personnel technique qui avait percé le tunnel du Mont-Cenis, ainsi que relativement à l'utilisation, pour le percement du Gothard, des machines et du matériel qui avaient servi à la perforation du Mont-Cenis. Les longues négociations à ce sujet entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement Italien aboutirent à la déclaration suivante donnée par le premier en date du 26 Mai 1871 :

Le Conseil fédéral déférant au vœu exprimé par le Gouvernement de S. M. le Roi d'Italie, et désireux d'utiliser autant que possible les expériences faites à l'occasion du percement du Mont-Cenis, veillera en vertu de l'article onze du Traité du 15 Octobre 1869 qui l'autorise à prononcer sur toutes les questions ayant rapport à la grande galerie, à ce que la Société du St. Gothard ou telle autre Société qui lui sera substituée accorde aux ingénieurs et au personnel technique dépositaire de ces expériences une part équitable aux travaux du grand tunnel du St. Gothard; que ces travaux soient exécutés en entreprise, en régie ou d'après un système mixte.

Toutefois, il demeure entendu que cette déclaration n'exclut pas la libre concurrence et que le Conseil fédéral en se prononçant en vertu de l'article onze du Traité du 15 Octobre 1869, pour une des offres faites au concours, accordera au personnel qui a été employé au percement du Mont-Cenis une part équitable dans le contrat à conclure, sur la base de cet offre.

De plus, le Conseil fédéral informé que le Comité du St. Gothard est disposé, ensuite de sa décision du 27 Avril dernier, à acquérir le matériel qui a servi à la perforation du Mont-Cenis, n'a point d'objections à faire à ce que la somme stipulée pour l'achat du dit matériel, soit déduite du montant des subsides que l'Italie aura à payer conformément aux articles 12, 16, 17 et 20 du Traité du 15 Octobre 1869.

La déclaration du 27 Avril 1871 du Comité de la Réunion des Cantons et des Compagnies suisses de chemins de fer, promotrice d'une ligne par le St. Gothard, mentionnée dans la Note qui précède, et relative à l'acquisition des machines ayant servi au percement du Mont-Cenis, est conçue comme suit :

Le Comité du St. Gothard s'engage à acquérir au prix fixé par 4 experts nommés par les deux pays, les machines et le matériel qui ont servi au percement du tunnel du Mont-Cenis, sous la réserve toutefois que ces machines et ce matériel seront reconnus être propres à la perforation du St. Gothard et que ces objets seront reconnus être du meilleur système connu au moment du commencement des travaux du St. Gothard, et qu'ils seront encore en bon état.

Dans le cas où les experts ne tomberaient pas d'accord, soit sur le prix de ce matériel, soit sur la qualité des machines, les experts nommeront un surarbitre qui décidera toutes les questions qui y ont rapport. Si les experts ne pouvaient pas s'entendre sur le choix de cet arbitre, le Conseil fédéral serait prié de désigner 3 arbitres dont chaque partie aurait le droit d'en récuser un. Celui qui resterait prononcera sur toutes les questions sans appel.

La Société du Gothard est en possession d'actes de concession : 1) du canton de Lucerne, du 9 Juin 1869, pour la section de Lucerne à la frontière schwyzoise près Meggen; 2) du canton de Zug, du 23 Juin 1869, pour la section de Zug par Walchwyl, jusqu'à la frontière schwyzoise près St. Adrien; 3) du canton de Schwyz, du 30 Juin 1869, pour la ligne sur territoire schwyzois, partant de Sisikon et se bifurquant vers Goldau, pour rejoindre d'une part, à la frontière du canton de Zug près St. Adrien, la ligne venant de Zug; d'autre part, à la frontière lucernoise près Kussnacht, la ligne venant de Lucerne; 4) du canton d'Uri, du 27 Juin 1869, pour une ligne partant de la frontière schwyzoise près

Sisikon et remontant le canton d'Uri pour atteindre le canton du Tessin au moyen d'un tunnel traversant le Gothard en un point convenable; 5) du canton du Tessin, du 15 Mai 1869, pour la ligne de Biasca à la frontière tessinoise du côté d'Uri, de Biasca à Locarno par Bellinzona, de Bellinzona à Lugano et de Lugano à Chiasso.

Ces concessions comprennent le réseau entier du Gothard, à l'exception de la ligne Bellinzona-Magadino-frontière italienne (Luino). Cette dernière concession devra encore être demandée, en s'adressant pour cela, d'après la législation actuelle, à l'Assemblée fédérale. Il est hors de doute qu'elle sera accordée, puisque la construction de la ligne Bellinzona-Magadino-frontière suisse (Luino) est stipulée dans le Traité international relatif au chemin de fer du Gothard, Traité dont la Suisse est l'un des signataires.

Les concessions obtenues pour le chemin de fer du Gothard contiennent en général les dispositions usitées des concessions pour la construction et l'exploitation des chemins de fer suisses. Il y a cependant quelques stipulations particulières que nous devons mentionner ici. Tous les Cantons dont le réseau du Gothard emprunte le territoire, ont pris l'engagement d'avoir surtout égard aux facilités de l'exploitation dans les décisions qui leur sont réservées touchant l'approbation des plans. De plus, il a été accordé à la Société du Gothard par les cantons de Zug, Schwyz, Uri et du Tessin, l'autorisation d'utiliser gratuitement pour la construction ou l'entretien de la ligne et de ses dépendances, les carrières de pierres, de chaux, de gypse, de gravier et de sable, les pierres ordinaires et les pierres de taille qui se trouvent sur les terrains vagues, dans le lit des rivières et des ruisseaux ou sur leurs berges. Enfin le canton du Tessin a pris l'engagement de céder gratuitement pour les besoins de la construction et de l'entretien de la ligne et de ses dépendances, certains terrains appartenant aux patriciats, aux corporations, aux cercles, aux districts et à l'Etat.

La Société du Gothard a reçu les expéditions authentiques des *arrêts de l'Assemblée fédérale du 22 Octobre 1869 concernant la ratification des concessions cantonales susmentionnées*, arrêts qui, outre les conditions usitées, contiennent simplement la disposition que les statuts de la Société du Gothard doivent être soumis à l'approbation définitive du Conseil fédéral suisse et que le Traité international à conclure entre les Etats subventionnaires demeure réservé, tant en ce qui touche les concessions que par rapport aux arrêts de l'Assemblée fédérale portant ratification de ces concessions.

Par *Convention du 10 Octobre 1871 relative à la formation du capital de construction pour le chemin de fer du Gothard*, la Direction de la Société d'Escompte à Berlin, la Banque du Commerce et de l'Industrie à Darmstadt, la Société financière A. Schaaffhausen à Cologne, la maison S. Oppenheim jeune & Comp. à Cologne, la Direction générale de la Société Royale de Commerce maritime à Berlin, la maison M. A. de Rothschild & fils à Francfort s./M. et la maison S. Bleichröder à Berlin, se sont chargées vis-à-vis de la «Réunion des Cantons et des Compagnies suisses de chemins de fer, promotrice d'une ligne par le Gothard», de former un Consortium international pour la formation du capital nécessaire à l'exécution du chemin de fer du Gothard, capital qui, outre la subvention de 85 millions de francs, a été évalué à 102 millions de francs. Ce Consortium devait se composer par parties égales d'établissements financiers et de maisons de banque suisses, italiens et allemands. Il se réalisa en effet de la manière indiquée. Sa composition définitive est la suivante:

1. GROUPE SUISSE.

Société des Chemins de fer suisses du Nord-Est à Zurich . . .	pour	Fr.	9,000,000
Société du Chemin de fer Central suisse à Bâle . . . . .	»	»	9,000,000
Société du Crédit suisse à Zurich . . . . .	»	»	8,500,000
Banque du Commerce de Bâle . . . . .	»	»	1,500,000
Bischoff St. Alban à Bâle . . . . .	»	»	1,500,000
R. Kaufmann à Bâle . . . . .	»	»	1,000,000
Banque de Lucerne . . . . .	»	»	1,000,000
Banque d'Argovie à Aarau . . . . .	»	»	1,000,000
Banque de Schaffhouse . . . . .	»	»	750,000
Banque du Commerce de Berne . . . . .	»	»	500,000
Banque hypothécaire de Thurgovie à Frauenfeld . . . . .	»	»	250,000
<b>Total</b>			<b>Fr. 34,000,000</b>

2. GROUPE ALLEMAND.

Direction de la Société d'Escompte à Berlin, . . . . .	pour	Fr.	7,820,000
Banque du Commerce et de l'Industrie à Darmstadt . . . . .	»	»	5,780,000
M. A. de Rothschild & fils à Francfort s./M. . . . .	»	»	5,780,000
Société financière A. Schaaffhausen à Cologne . . . . .	»	»	4,080,000
Sal. Oppenheim jeune & Comp. à Cologne . . . . .	»	»	4,080,000
Direction générale de la Société de Commerce maritime à Berlin	»	»	3,400,000
S. Bleichröder à Berlin . . . . .	»	»	3,060,000
<b>Total</b>			<b>Fr. 34,000,000</b>

3. GROUPE ITALIEN.

Società Generale di Credito Provinciale e Comunale à Florence, pour	Fr.	16,600,000
Banca Nazionale nel Regno d'Italia à Florence . . . . .	»	15,000,000
U. Geisser & Comp. à Turin . . . . .	»	1,100,000
Banca di Torino . . . . .	»	750,000
A. Uzielli à Livourne . . . . .	»	400,000
C. F. Brot à Milan . . . . .	»	150,000
<b>Total</b>		<b>Fr. 34,000,000</b>

Le capital de 102 millions de francs à former par le Consortium fut divisé en un capital-actions de 34 millions de francs et en un capital-obligations de 68 millions.

Il est bonifié au capital-actions un intérêt fixe de 6% l'an jusqu'à l'ouverture du grand tunnel du Gothard. Le capital-obligations porte intérêt à 5% l'an.

Le Consortium se chargea, au cours de 95% moins 3% de commission, des 34 millions de francs d'actions, et au cours de 97% moins 2% de commission, des 68 millions de francs d'obligations. Les membres du Consortium se portèrent responsables pour le versement des premiers 40% du capital-actions, dans ce sens que, ce versement effectué, il serait délivré des titres provisoires d'actions au porteur et

que tous les engagements du Consortium touchant les actions seraient considérés comme remplis. Les obligations se divisent en 4 séries, la première de 12 millions de francs, la seconde de 18 millions, la troisième de 18 millions et la quatrième de 20 millions. Le Consortium a pris la première série d'obligations en même temps qu'il a effectué le premier versement sur les actions et devra prendre les autres séries aux époques qui seront fixées par la Société du Gothard. La prise de la dernière série ne devra pas avoir lieu plus tard que le 1<sup>er</sup> Juillet 1878. Le Consortium est tenu de fournir, pour les obligations qu'il s'est engagé à prendre, un cautionnement qui sera toujours égal au 20 % de la partie des obligations non encore prise. Aussi longtemps que dure le dépôt du cautionnement, les intéressés font élection de domicile dans la ville fédérale suisse pour y répondre des engagements pris par eux touchant les obligations.

La Société du Gothard accorde au Consortium un tiers de l'économie qui sera réalisée dans l'exécution 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 dans les devis. Cette participation à l'économie sur les frais de construction du grand tunnel a été cédée plus tard par le Consortium, en faveur des 68,000 actions de la Société du Gothard et sera répartie également entre toutes ces actions. Il en sera tenu compte aux actionnaires, aussitôt le grand tunnel achevé, et à cet effet un certificat spécial de jouissance sera joint aux titres définitifs d'actions.

Les *Statuts de la Société du chemin de fer du Gothard* du 1<sup>er</sup> Novembre 1871, indiquent comme objet de l'entreprise, la construction et l'exploitation du réseau de voies ferrées mentionné dans le Traité international concernant le chemin de fer par le Gothard. Ils laissent toutefois loisible à la Société du Gothard, sous réserve des droits appartenant à l'Etat en vertu du dit Traité, ainsi que des concessions accordées par les Cantons et des actes de ratification délivrés par la Confédération, d'étendre son réseau par la construction ou par l'achat d'autres lignes, ou par tout autre moyen; de prendre à bail en tout ou partie, c.-à.-d. par exemple, simplement pour le service de transport, des lignes appartenant à des tiers; de conclure avec d'autres Sociétés des contrats d'exploitation en commun, ainsi que de provoquer l'établissement des moyens de communication qui, en concordance avec le réseau du Gothard, peuvent contribuer au développement du trafic, ou de s'intéresser à la création de ces moyens de communication. Sous les mêmes réserves, la Société du Gothard est pareillement autorisée à aliéner tout ou partie de son réseau, de même qu'à le donner à bail dans toute son étendue ou simplement sur certaines sections, d'une manière complète ou limitée, comme qui serait, par exemple, pour le service de transport seulement.

La Société du Gothard a son siège à Lucerne.

Sous réserve du droit qu'ont la Confédération et les Cantons de racheter le réseau du Gothard, et sans préjudice de la faculté accordée par les statuts à la Société du Gothard d'aliéner son réseau, la durée de la Société du chemin de fer du Gothard embrasse la même période pour laquelle les concessions ont été accordées, c.-à.-d. qu'elle sera de 99 ans, à dater de l'ouverture du grand tunnel. Mais comme les concessions prévoient, à l'expiration de ce terme, un renouvellement basé sur les conventions à intervenir, il demeure également réservé à la Société du Gothard de prolonger son existence au delà de ce terme.

Quant aux autres dispositions des statuts qui ne trouvent pas leur place naturelle dans un autre chapitre du présent rapport, nous mentionnerons encore seulement les suivantes.

Dès l'époque où le réseau entier du Gothard sera livré à l'exploitation, il sera prélevé chaque année sur le produit net de l'entreprise une somme à verser au fonds de réserve. Le montant de ces prélèvements sera fixé par un règlement, dans lequel on veillera, d'une part, à ce que le fonds de réserve



suffise en tout temps à couvrir les dépenses de renouvellement de la voie et du matériel d'exploitation, en laissant toujours encore disponible une somme convenable pour faire face aux cas extraordinaires dont les conséquences financières pourraient grever trop lourdement les résultats de l'exploitation de plusieurs années; d'autre part, on aura soin, dans ce règlement, que les versements au fonds de réserve soient maintenus dans de justes proportions avec les produits annuels de l'entreprise.

Le Conseil fédéral suisse a ratifié les statuts de la Société du chemin de fer du Gothard par son arrêté du 3 Novembre 1871. A cette occasion, il a mis à la charge de cette Société les engagements pris par lui au nom de la Confédération suisse dans le Traité international concernant le chemin de fer du Gothard, ainsi que ceux qui résultent, vis-à-vis de l'Italie, de la Note susmentionnée du 26 Mai 1871 relative à l'exécution du grand tunnel du Gothard, et a rendu en outre obligatoire pour notre Société la déclaration, pareillement susindiquée, de la « Réunion du Gothard », du 27 Avril 1871, touchant l'acquisition des machines ayant servi au percement du Mont-Cenis. En revanche, le Conseil fédéral mettra à la disposition de la Société les subventions qui lui sont assurées en vue de faciliter l'exécution de la ligne du Gothard. Pour le paiement de ces subventions, il n'a toutefois pris d'engagement qu'autant que les sommes correspondantes lui seront versées par les États subventionnants. Le Conseil fédéral se réserve aussi l'approbation du règlement concernant la formation du fonds de réserve. Enfin, le montant du cautionnement à fournir au Conseil fédéral par la Société, pour l'accomplissement des obligations assumées par cette dernière, a été fixé à 10 millions de francs.

Après que les ratifications du Traité international concernant le chemin de fer du Gothard, conclu le 15 Octobre 1869/28 Octobre 1871 entre la Suisse, l'Italie et l'Empire d'Allemagne, eurent été échangées à Berne, le 31 Octobre 1871; après que, dans l'intervalle, la « Réunion des cantons et compagnies suisses de chemins de fer, promotrice d'une ligne par le St. Gothard » eût donné à la convention du 10 Octobre 1871 relative à la formation du capital de construction pour la ligne en question la ratification qui avait été réservée, et après enfin, comme on l'a vu plus haut, que la dite « Réunion » eût arrêté définitivement les statuts de la Société du Gothard du 1<sup>er</sup> Novembre 1871 et que ces statuts eussent reçu, en date du 3 même mois, l'approbation du Conseil fédéral suisse, eut lieu le 6 Décembre 1871 la *constitution de la Société du chemin de fer du Gothard*. Elle fut notifiée aux Cantons dont le réseau du Gothard emprunte le territoire, attendu que d'après les concessions délivrées par ces cantons les délais pour le commencement des travaux, ainsi que pour la justification des moyens pour la continuation convenable de l'entreprise, courent à partir du jour de la constitution de la société. Tous les Cantons auxquels cette notification fut adressée, déclarèrent reconnaître la date du 6 Décembre 1871 comme point de départ des délais susmentionnés.

Après avoir exposé ci-dessus, dans leur ensemble, les bases de l'entreprise du Gothard, nous jugeons que c'est dans ce chapitre de notre rapport qu'il conviendra le mieux d'aborder diverses questions que nous avons été appelés à résoudre et qui concernent soit des *modifications des dispositions d'actes émanant d'États* et sur lesquels repose notre entreprise, soit des *prestations volontaires de la part de notre Société au delà des limites de maximum et de minimum fixées dans les dits actes*, soit enfin l'*interprétation* qui doit être donnée à *certaines stipulations des actes précités*.

L'arrêté du Conseil fédéral concernant la ratification des statuts de la Société du chemin de fer du Gothard contient, en conformité du Traité international relatif au dit chemin de fer, la disposition que toutes les lignes du réseau, à l'exception de celles de Biasca au Lac Majeur et de Lugano à Chiasso, doivent être ouvertes simultanément avec le grand tunnel; que le maximum des pentes sur la ligne du Gothard ne devra pas excéder 25 ‰ et enfin que les lignes tessinoises de plaine peuvent être à simple voie, à la seule réserve de tunnels établis pour une double voie sur la section Biasca-Bellinzona.

Eu égard à l'importance considérable qu'auront, pour le trafic international, les lignes tessinoises de plaine et particulièrement quelques-unes d'entre elles, après le percement du Gothard, nous avons décidé, bien que nous n'y fussions pas tenus, d'observer un *maximum de pente* de 16,6 ‰ sur ces lignes et par conséquent aussi sur celle qui ira de Bellinzona à Lugano par le Monte Cenere, et en outre de procéder dès le début aux expropriations en vue de l'établissement d'un chemin de fer à *double voie* sur les sections Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Lugano-Chiasso et Bellinzona-Magadino-frontière (Luino), ainsi que de construire pour une *double voie* les tunnels et les travaux d'art qu'il serait très-coûteux d'élargir plus tard pour la pose de la seconde voie.

Dans l'intervalle, le Gouvernement italien avait demandé au Conseil fédéral suisse de bien vouloir examiner s'il n'y aurait pas lieu de recommander instamment à la Société du Gothard la prise en considération de deux requêtes du Conseil provincial de Milan, touchant 1) *l'ouverture de la ligne Bellinzona-Lugano déjà dans le courant de l'année 1875* et 2) *l'exclusion de rampes de 25 ‰ sur cette ligne*. Par suite de cette suggestion du Gouvernement italien, le Conseil fédéral invita la Direction du Gothard « à se prononcer sur les demandes précitées. ». La Direction, dans sa réponse, fit ressortir avant tout qu'à teneur des dispositions y relatives de la concession du canton du Tessin ratifiée par l'Assemblée fédérale suisse, ainsi que d'après l'arrêté du Conseil fédéral portant approbation des statuts de la Société du Gothard, la dite société n'était tenue de livrer à l'exploitation la ligne Bellinzona-Lugano qu'à l'époque de l'achèvement du grand tunnel et, en outre, simplement à observer le maximum de pente de 25 ‰ pour toute la ligne du Gothard, par conséquent aussi pour la fraction Bellinzona-Lugano. Après avoir ainsi, disait la réponse au Conseil fédéral, réservé comme nous le devons la position de droit de la Société du Gothard dans cette question, nous nous faisons un plaisir d'informer le Conseil fédéral que, avant même que la Direction eût reçu la requête du Conseil provincial de Milan, elle avait déjà d'elle-même examiné les deux points susmentionnés et avait étendu cet examen encore à un troisième point, à savoir : la construction à double voie de la ligne Bellinzona-Lugano, ainsi que des lignes Lugano-Chiasso, Biasca-Bellinzona et Bellinzona-Magadino-frontière (Luino). Les décisions susmentionnées prises par nous relativement au maximum de pente et à la construction à double voie, furent communiquées au Conseil fédéral, et il fut observé touchant l'ouverture de la ligne du Monte Cenere avant l'achèvement du grand tunnel, suggérée par l'Italie, qu'il en résulterait pour la Société du Gothard une perte annuelle de fr. 800,000 à fr. 1,000,000. Aucun avantage ne viendrait compenser ou atténuer cette perte, comme on le supposait peut-être. En effet, si l'on partait du point de vue que, dans le cas où une ligne continue Camerlata-Chiasso-Lugano-Bellinzona-Biasca serait livrée à l'exploitation longtemps avant l'achèvement du grand tunnel, une partie du trafic international serait conservée à la route du Gothard ou pourrait être attirée sur cette ligne, ce serait se flatter d'une espérance que rien ne justifie. Aussi longtemps que le grand tunnel du Gothard ne sera pas ouvert, on ne peut pas songer à un développement sensible du trafic international par la route du Gothard, et bien que cette route eût dans une certaine mesure quelque chose à gagner à présenter depuis Biasca une ligne desservie par la vapeur, il ne faut

pas oublier que ce même avantage existe grâce aux chemins de fer italiens aboutissant à Sesto Calende et Arona, aux bateaux à vapeur de Sesto Calende et Arona à Locarno sur le Lac Majeur et à la voie ferrée Locarno-Bellinzona-Biasca, qui doit être achevée jusqu'au 6 Décembre 1874. Dans ces circonstances, il nous était impossible de prêter la main à ce que, au surcroît de frais *justifié* que s'imposait la Société du Gothard pour établir à double voie les sections Bellinzona-Lugano, Lugano-Chiasso, Biasca-Bellinzona et Bellinzona-Magadino-frontière (Luino), ainsi que pour réduire de 25 ‰ à 16,6 ‰ le maximum de pente sur la ligne du Monte Cenere, vienne s'ajouter encore le sacrifice pécuniaire *non justifié* et très-considérable qu'éprouverait la Société du Gothard si la ligne du Monte Cenere était mise en exploitation longtemps avant l'ouverture du grand tunnel.

Cette communication, adressée au Conseil fédéral le 21 Novembre 1872, est demeurée depuis lors sans réponse et par conséquent n'a pas soulevé d'objections.

A teneur de l'art. 3 du Traité international relatif au chemin de fer par le Gothard, les lignes de « Biasca au Lac Majeur » et de Lugano à Chiasso, doivent être achevées trois ans après la constitution de la société, c'est-à-dire jusqu'au 6 Décembre 1874. Le même article parle plus loin d'une ligne « Bellinzona-frontière suisse (Luino), avec embranchement sur Locarno », et à l'art. 1<sup>er</sup> il est question d'une ligne « Bellinzona-Magadino-frontière italienne vers Luino, avec embranchement sur Locarno ». Il s'éleva la question de savoir *si, sous cette ligne de Biasca au Lac Majeur à construire jusqu'au 6 Décembre 1874, était entendue la ligne de Biasca à Locarno ou celle de Biasca à Magadino*, et cette question fut vivement discutée surtout dans une partie de l'Italie qui se regardait comme intéressée à la solution.

Nous sommes d'avis que sous ces mots « ligne de Biasca au Lac Majeur », on ne peut entendre que la ligne de Biasca à Locarno.

Ce sont surtout deux raisons qui nous dictent cette manière de voir.

La première de ces raisons est qu'une ligne de Biasca qui n'irait que jusqu'à Magadino, n'aurait aucune valeur pour l'Italie, puisqu'elle ne suffirait pas à établir un raccordement avec le réseau des chemins de fer italiens. D'ailleurs que, par les mots « une ligne de Biasca au Lac Majeur » on ne puisse pas entendre une ligne de Biasca à la frontière italienne vers Luino, résulte incontestablement, ce nous semble, de ce qu'une ligne de Biasca à Magadino atteint le Lac Majeur déjà à Magadino et constituerait par cela seul « une ligne de Biasca au Lac Majeur ». Combien peu la Conférence internationale qui a élaboré le Traité relatif au chemin de fer du Gothard a voulu parler d'une ligne Biasca-Magadino-frontière suisse (Luino), lorsqu'elle s'est servie des mots « une ligne de Biasca au Lac Majeur », ressort avec évidence du fait que l'Italie, qui aurait dû alors s'engager à pourvoir, à ce que, à l'époque de l'achèvement de cette ligne Biasca-frontière suisse (Luino), sa continuation sur territoire italien depuis la frontière suisse près Luino jusqu'en un point convenable du réseau italien fût livrée à l'exploitation, n'a assumé au contraire aucune obligation de ce genre dans le Traité. Cette circonstance a d'autant plus de poids que l'art. 3, 2<sup>e</sup> alinéa, du Traité, qui prescrit d'une manière tout-à-fait identique l'achèvement en 3 ans pour la ligne « de Biasca au Lac Majeur » et pour celle de « Lugano à Chiasso », ne parle, dans le 3<sup>e</sup> alinéa qui vient immédiatement après, que d'un engagement de l'Italie de faire construire et mettre en exploitation le tronçon de raccordement Chiasso-Camerlata simultanément avec la ligne Lugano-Chiasso, et ne dit pas un mot d'une obligation semblable quant à une ligne de raccordement entre la frontière suisse près Luino et le réseau des chemins de fer italiens.

La seconde raison sur laquelle se base notre manière de voir est que la concession tessinoise pour

le chemin de fer du Gothard prescrit que les travaux de la ligne Biasca-Locarno devront être entrepris 6 mois à dater de la constitution de la Société et, par conséquent, être achevés dans les 30 mois qui suivront. Comme la Conférence internationale avait sous les yeux cette concession, qui pour elle faisait règle, elle ne pouvait donc, lorsque dans l'art. 3 du Traité elle prescrivit que la « ligne de Biasca au Lac Majeur » serait achevée 3 ans après la constitution de la Société, entendre sous cette ligne celle de Biasca à Magadino, mais uniquement celle de Biasca à Locarno.

Nous avons saisi l'occasion de soumettre notre manière de voir au Conseil fédéral, et il nous a répondu qu'il partageait l'opinion d'après laquelle, en achevant la ligne Biasca-Bellinzona-Locarno pour le 6 Décembre 1874, il était satisfait à l'art. 3 du Traité du 15 Octobre 1869 concernant le chemin de fer du Gothard. Le rapporteur de la commission nommée dans le temps par la Chambre italienne des députés pour préavisier au sujet du Traité relatif au Gothard, s'est prononcé dans ce même sens dans son rapport, et enfin il ressort des délibérations qui ont eu lieu l'hiver dernier sur cette question au sein de la Chambre italienne des députés que la manière de voir du Ministère Italien concorde aussi avec la nôtre.

Tout en maintenant ainsi le droit de la Société du Gothard de ne livrer à l'exploitation la ligne Bellinzona-Magadino-frontière suisse (Luino) qu'à l'époque de l'achèvement du grand tunnel, nous avons dû nous défendre, par contre, de l'intention qu'on nous prêtait de *ne pas vouloir du tout construire cette ligne*. C'est principalement à Gênes que de telles craintes s'étaient élevées. Interpellés de divers côtés, nous pûmes nous borner simplement à nous en référer à ce que, bien loin de ne pas vouloir construire cette ligne, nous avons même décidé de l'établir à double voie, tandis que nous n'étions tenus de l'exécuter qu'à voie simple, et que d'ailleurs si même la Société du Gothard eût eu, contrairement à ses intérêts évidents, l'intention de ne pas construire la ligne Bellinzona-Magadino-frontière suisse (Luino), elle y serait néanmoins obligée, puisque cette construction lui est imposée par l'arrêté du Conseil fédéral suisse relatif à la ratification des statuts de la Société. Nos explications franches et ouvertes paraissent avoir rassuré les intéressés. Tout au moins il n'y a pas eu, que nous sachions, d'autre suite donnée depuis lors aux réclamations qui s'étaient élevées.

D'après l'art. 4, 3<sup>e</sup> alinéa, du Traité concernant le chemin de fer du Gothard, les Parties contractantes s'engagent d'une manière générale à faire leur possible pour que *les lignes d'accès au réseau du Gothard soient corrigées dans le sens d'un raccourcissement*. Cette obligation entraîne, il va sans dire, celle de veiller à ce que toute nouvelle ligne pouvant servir d'accès au réseau du Gothard, qui viendrait à se construire, constitue le plus possible un raccourcissement.

Ayant appris de source certaine, en Mai 1872, qu'on avait l'intention d'établir d'une manière qui ne s'accordait pas avec la disposition précitée du Traité international, le tronçon *Camerlata-Chiasso* à construire pour opérer le raccordement des chemins de fer italiens avec le réseau du Gothard, nous ne manquâmes pas d'attirer sur ce point l'attention du Conseil fédéral et de le prier de bien vouloir prendre les mesures dictées par les circonstances pour sauvegarder les intérêts menacés. Le Conseil fédéral satisfait à notre demande; toutefois la question n'était pas encore vidée à la fin de l'exercice.

L'arrêté du Conseil fédéral relatif à l'approbation des statuts de la Société du Gothard prescrit à l'art. 8, 2<sup>e</sup> alinéa, que *à la fin de chaque année que durera la construction*, il sera présenté au *Conseil fédéral* un *rapport* sur la marche et l'état des travaux sur toutes les lignes ainsi qu'une justification des sommes qui y ont été effectivement employés. Bien que nous ne fussions tenus par là qu'à fournir des rapports

annuels, le Conseil fédéral nous invita néanmoins, en date du 26 Septembre, à lui adresser dorénavant chaque mois des communications sur l'avancement des travaux aux deux têtes du tunnel, ainsi qu'en général sur la marche de tous les travaux qui seraient entrepris et sur les sommes y employées, et en outre des rapports trimestriels sur la gestion de la Direction. Nous nous déclarâmes prêts à fournir les communications mensuelles désirées. Par contre, nous priâmes le Conseil fédéral de bien vouloir ne pas insister sur sa demande de rapports trimestriels. En rappelant d'abord que l'arrêté précité du Conseil fédéral ne parlait que d'un rapport annuel, nous ajoutâmes à l'appui de notre requête que les communications mensuelles nous semblaient déjà remplir complètement le but qu'avait en vue le Conseil fédéral en demandant des rapports trimestriels. Nous exprimions enfin l'attente que le Conseil fédéral voudrait bien, dans sa décision relative à notre requête, avoir égard à ce que le temps de la Direction est déjà amplement rempli par l'accomplissement de la tâche qui lui est confiée. Néanmoins, le Conseil fédéral, se fondant sur ce qu'il adresserait aux États subventionnants chaque mois un rapport concis sur l'état des travaux et tous les trimestres une relation détaillée sur le même objet, et qu'à cet effet il avait besoin, non-seulement de nos rapports mensuels sur l'état et les frais des travaux exécutés, mais encore d'autres données, insista sur sa demande de recevoir chaque trimestre des rapports de la Direction sur sa gestion. Dans ces circonstances, nous ne crûmes pas devoir en venir à un conflit avec le Conseil fédéral et, par conséquent, il lui est fourni des rapports mensuels, trimestriels et annuels.

## II. Etendue de l'entreprise.

Les Compagnies de chemins de fer du Nord-Est et du Central ont demandé les concessions nécessaires pour la construction et l'exploitation de la ligne dite «Sud-Argovie», qui s'embranchant sur le Nord-Est à Rappersweil (Argovie) et à Brugg, se dirigera vers le sud sur Immensee, pour s'y relier à la ligne du Gothard. Le Gouvernement du canton de Schwyz a accordé aux deux Compagnies susindiquées la concession pour la partie de la ligne située sur territoire schwyzois, sous réserve du droit de priorité appartenant à la Société du Gothard à teneur de sa concession, et nous a demandé ensuite si nous entendions faire usage de ce droit. Le Conseil d'administration n'a pas jugé devoir user de son droit de priorité pour ce tronçon d'environ 2 kilomètres de longueur et a, en conséquence, décidé d'y renoncer.

Il n'y a pas eu, autrement non plus, de changement apporté pendant l'exercice qui nous occupe à l'extension du réseau du Gothard, telle qu'elle est prévue dans les statuts de la Société et dans l'arrêté du Conseil fédéral portant ratification des dits statuts, soit dans le Traité international relatif au chemin de fer du Gothard.

## III. Organes de la Société.

D'après les statuts et les règlements établis par la Direction et approuvés, en tant qu'il est dû, par le Conseil d'administration, l'*Administration du chemin de fer du Gothard* est organisée de la manière suivante.