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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 28 (1899)

Rubrik: Organes de la compagnie

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: 12.07.2025

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

mesures provisoires; si donc le juge auquel nous en avons appelé ne résout pas cette question par une sentence et si le Conseil fédéral maintient ses ordonnances, le litige n'est pas tranché et nous devrons continuer à tenir en réserve les sommes dont il s'agit. Dans le nouveau recours, nous avons cependant fait valoir nos vues précédentes et formulé nos conclusions à cet égard.

En ce qui concerne nos versements au fonds de renouvellement, au sujet desquels nous avons recouru contre l'arrêté du Conseil fédéral du 12 juin 1899, nous devons, relativement aux allocations pour 1899, reproduire ci-dessous l'office du 16 mars 1900 du Département des chemins de fer:

„Aux Administrations des cinq Compagnies principales de chemins de fer.

„Considérant le recours actuellement pendant devant le Tribunal fédéral suisse et relatif aux „versements dans le fonds de renouvellement, le Conseil fédéral a pris en date du 2 mars 1900 „l'arrêté suivant que nous avons reçu l'ordre de vous communiquer:

„1. Les Administrations des cinq réseaux principaux, y compris les lignes qu'elles possèdent „en commun, ont à effectuer les versements dans le fonds de renouvellement et les prélèvements sur „ce fonds pour 1899 en conformité du règlement du Conseil fédéral, du 12 juin 1899, concernant le „fonds de renouvellement. L'exécution du présent arrêté est toutefois suspendue jusqu'à la liquidation „du recours intenté contre l'arrêté du Conseil fédéral, du 12 juin 1899, et les Administrations sont „autorisées à opérer provisoirement sur la base de leurs règlements les versements au fonds de „renouvellement et les prélèvements sur ce fonds. Les différences qui pourraient se produire entre „les sommes calculées de cette manière et les montants définitifs, devront être compensées plus tard.

„2. La fixation des versements complémentaires au fonds de renouvellement pour exercices „antérieurs jusqu'à la fixation définitive des amortissements au sens des art. 13 et 14 de la loi sur „la comptabilité, fera l'objet d'un arrêté ultérieur.

„3. Quant à la restitution des autres postes à amortir pour l'exercice 1899 et les suivants, „c'est-à-dire jusqu'après revision du mode d'amortissement, font règle les arrangements en vigueur.

„Nous vous prions de dresser vos comptes de 1899 conformément à l'arrêté ci-dessus."

Il appert de cette communication que le Conseil fédéral renonce à toute ordonnance provisoire pour 1899; au chapitre III, Finances, nous reviendrons sur cette question et sur la nouvelle phase dans laquelle elle est entrée.

3.

Quant à *la question du rachat*, le Tribunal fédéral a également rendu, les 18 et 19 juillet 1899, un jugement en la cause du Nord-Est Suisse; en ce qui touche notre recours, il ne nous est encore parvenu aucune communication.

III. Organes de la Compagnie.

Au cours de l'exercice 1899, le Conseil fédéral a confirmé pour une nouvelle période (jusqu'au 1er avril 1902) ses représentants dans notre Conseil d'administration, savoir:

MM. le Commandeur *Borgnini*, Directeur Général des chemins de fer Méridionaux italiens, Florence;
Kinel, Conseiller d'Etat supérieur intime, Berlin;
Leuenberger, Président du Tribunal suprême, Berne;
Locher, Conseiller d'Etat, Winterthur;

MM. le Commandeur *Massa,* ancien Directeur Général des chemins de fer de la Méditerranée, Turin;
Neumann, Conseiller d'Etat supérieur intime et Conseiller rapporteur du Trésor impérial, Berlin;
Simen, Député au Conseil des Etats, Locarno.

De leur côté, les Gouvernements de Lucerne et du Tessin ont de même confirmé leurs représentants, savoir le premier:

MM. *J. Schobinger,* Conseiller d'Etat, Lucerne;
le *Dr. H. Heller,* Président de la Ville de Lucerne,
mandat jusqu'au 30 juin 1903,

et le second:

MM. *G. Stoffel,* Directeur de la Banque cantonale, Bellinzona;
G. Vegezzi, Président de la Ville de Lugano,
mandat jusqu'au 30 juin 1902.

Nous avons d'autre part le douloureux devoir de vous informer du décès, survenu au mois d'août, de Mr. G. Vegezzi. Le Gouvernement du Tessin lui a donné pour successeur:

Mr. *Plinio Perucchi,* avocat à Stabio.

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

A la clôture de l'exercice, l'effectif du personnel employé aux travaux neufs et complémentaires était le suivant:

1 ingénieur de section,
1 ingénieur pour le renforcement des ponts,
1 architecte,
1 inspecteur forestier,
3 surveillants,
2 dessinateurs,
1 commis pour la reproduction héliographique des plans.

Une fraction de ce personnel a été encore occupé à l'élaboration et à la reproduction des plans cadastraux pour les embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau.

Les appointements de ces agents sont compris dans le coût des travaux et installations respectifs.

2. Parachèvement des lignes en exploitation.

Ci-après nous énumérons en premier lieu les travaux neufs et complémentaires achevés et décomptés en 1899 et ensuite les dépenses afférentes à l'augmentation et au perfectionnement du matériel roulant ainsi que de l'outillage du service de l'exploitation, dépenses qui ont été arrêtées et colloquées au compte de construction.

Travaux neufs et complémentaires.

En pleine voie.

1.	Murs de revêtement dans les deux tranchées d'approche du tunnel de Schiltenneune et piliers de soutènement dans la tranchée rocheuse de Lerchenbuhl . . .			fr.	4,027. 30
2.	Exhaussement du remblai de protection sur les pentes du Rigi, km 3.$\frac{160}{290}$ à droite de la ligne			„	1,780. —
3.	Installations pour la ventilation du tunnel du Gothard à l'embouchure nord, Gœschenen			„	172,823. 73
4.	Endiguements et reboisements dans la „Faura di Varenzo" commune de Quinto, mesures de précaution contre les avalanches			„	6,586. 46
5—7.	Renforcement de la charpente métallique des ponts énumérés ci-dessous:				
	pont du Rohrbach, km 66,904 (Ire voie à droite) entre Wassen et Gœschenen		fr. 22,999. 67		
	„ sur le bras du Vallone, Ire voie, km 125,918, Bodio-Biasca		„ 3,864. 51		
	„ métallique au km 155.053	ligne du Cenere	„ 2,481. 60		
	„ de Ponticello, km 156.470		„ 7,480. 70		
	„ „ Valleggio di Vigano km 156.763		„ 1,162. 75		
	„ „ Valleggio di Galli, km 156.942		„ 9,196. 31		
	„ „ Valle di Grotta, km 157.881		„ 8,146. 28		
	„ „ Calaschi, km 157.971		„ 3,713. 35		
	„ „ la Selvaccia, km 158.068		„ 9,893. 35		
	„ „ Valle di Torino, km 158.596		„ 10,745. 63		
	„ „ Rovanesco, km 162.577		„ 10,487. 35		
	„ métallique au km 165.512		„ 1,408. 60		
	„ de Vedeggio, km 167.763		„ 1,693. 11		
	„ sur le bras du Trodo, km 163,254		„ 2,201. 20		
	„ sur le torrent de Gerra, km 172.859	ligne de Pino	„ 3,053. 80		
	„ „ „ „ „ Ranzo, km 174.663		„ 5,342. 37	„	103,870. 58
8.	Reliquat de subvention à la correction du torrent de Molino près Magadino			„	1,290. 67

Dans les gares et stations.

Station d'Immensee:

9.	Cloisonnage de la halle pour protéger l'appareil central . . .	fr.	591. 25
10.	Fosse à balayures	„	120. 20
11.	Clôture en dalles de pierres entre la route d'accès et les voies (côté sud) .	„	888. —

Gare d'Arth-Goldau:

12.	Magasin pour marchandises de grande vitesse, avec bureau et remise pour les engins d'incendie; fosse à balayures, dallage du quai devant le magasin et autres travaux	„	13,539. 54
13.	Deux guérites-abri pour les aiguilleurs	„	943. 75
	A reporter	fr.	306,461. 48

	Report	fr.	306,461. 48
	Station de Steinen:		
14.	Raccordement à la canalisation hydraulique appartenant à Jos. Schuler, de Steinen	„	1,152. —
	Station de Schwyz:		
15.	Agrandissement de la halle aux marchandises	„	4,686. 35
	Gare d'Erstfeld:		
16.	Deux appareils de signaux (défense de manœuvrer) avec appareil de bloc	„	2,151. 07
17.	Raccordement à la canalisation hydraulique communale, extension du réseau des conduites (complément de la pos. 20 du compte de construction de 1898)	„	406. 20
	Station de Gurtnellen:		
18.	Second pont-bascule sur la voie IV	„	3,262. 57
	Station de Wassen:		
19.	Extension des voies et des quais pour le chargement des pierres . .	„	10,377. 85
	Gare de Goeschenen:		
20.	Canal de décharge de la fosse de graissage au nord (complément de la pos. 22 du compte de construction de 1898)	„	427. 40
	Station de Biasca:		
21.	Prolongement du quai de chargement des pierres côté sud, installation d'une grue fixe à pivot sur ledit quai	„	4,493. 85
22.	Raccordement de l'aiguille n° 16 à l'appareil central côté nord . .	„	429. 90
	Gare de Bellinzona:		
23.	Annexe à la remise des locomotives côté sud, formant corps-de-garde pour les nettoyeurs du matériel	„	2,430. 10
24.	Annexe au hangar à sable, formant magasin à bois et terre réfractaire .	„	1,693. —
	Ateliers centraux de Bellinzona:		
25.	Fosse de nettoyage dans la voie d'accès au nord de l'atelier de réparation des voitures et wagons	„	991. 60
26.	53 m de voies devant la façade orientale de la lessiverie de soude et 20,5 m de voies convergentes près des plaques tournantes devant la forge . .	„	1,167. 13
	Station de Giubiasco:		
27.	Appareils à sonnerie pour les passages à niveau, km 153.750 et km 154.190; éclairage desdits passages	„	1,056. 36
	Gare de Lugano:		
28.	Agrandissement de la halle aux marchandises au moyen d'une annexe pour le bureau expéditeur; halle de chargement sur le quai et prolongement du quai vers le sud	„	37,227. 55
	A reporter	fr.	378,414. 41

	Report	fr.	378,414. 41
29.	Emplacement pour le nettoyage et la désinfection des wagons à bestiaux; fosse à purin	„	1,822. 20
	Station de Mendrisio:		
30.	Raccordement à la canalisation hydraulique communale	„	1,144. 02
	Gare de Chiasso:		
31.	Téléphone entre le bureau des sous-chefs dans le bâtiment aux voyageurs et la gare aux marchandises	„	274. 85
	Station de Cadenazzo:		
32.	Appareil à sonnerie du passage à niveau au nord du km 159,067 . .	„	267. 17

Installations et objets divers.

33.	Guérite près de la maison de garde n° 127, km 139,050, Osogna-Claro et 2 guérites aux passages à niveau près des maisons de garde n°s 145 et 148, entre Giubiasco—Cadenazzo—Magadino	fr.	535. 60
34.	Téléphone entre la station de Gurtnellen et la maison de garde n° 49 à l'entrée du tunnel du Pfaffensprung	„	605. 65
35.	Fourneau pour la nouvelle maison de garde n° 45a, km 54.540, en amont de Gurtnellen (complément de la pos. 39 du compte de construction de 1897)	„	20. —

Embranchements du nord Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau.

Travaux complémentaires.

36.	1° Direction technique	fr.	2,733. 80		
	2° Infrastructure	„	939. 80		
	3° Bâtiments	„	1,418. 25		
	4° Secours	„	78. —		
		fr.	5,169. 85		
	Moins: extourné du compte „direction technique“ au compte „Sasso rosso“	„	1,109. 20	fr.	4,060. 65
	Total pour travaux neufs et complémentaires			fr.	387,144. 55

II. Augmentation et perfectionnement du matériel roulant, outillage du service d'exploitation et des ateliers centraux.

Matériel roulant. (Voitures, fourgons et wagons.)

37.	6 fourgons à 2 essieux, série F, n°s 1641 à 1646, avec raccord à soufflet, frein Westinghouse double, chauffage par la vapeur, éclairage au gaz et appareil de ventilation	fr.	73,500. —
	A reporter	fr.	73,500. —

	Report			fr.	73,500. —
38.	225 wagons, série G^{R1}, nos 2501 à 2725, avec frein Westinghouse et conduite de vapeur			„	986,352. 96
39.	Adaptation du raccord à soufflet à 6 voitures de 1e classe, série A, nos 61 à 66			„	14,215. 01
40.	Transformation de 24 voitures de 3e classe, série C, nos 938 à 961 (augmentation de l'écartement des essieux et aménagement de cabinets d'aisances)			„	36,489. 66
	Outillage du service d'exploitation.				
41.	Mobilier et ustensiles pour les bureaux de l'administration centrale à Lucerne			„	2,101. 65
42.	Mobilier et ustensiles pour le service de surveillance et d'entretien . .			„	895. 80
43.	Ustensiles pour le service des gares et des trains			„	3,763. 52
44.	Ustensiles pour le service de la traction			„	3,718. 99
45.	**Outillage des ateliers centraux**			„	15,500. 50
	Total pour matériel roulant et outillage			fr.	1,136,538. 09
	III. Autres dépenses.				
46.	Expropriations:				
	a) bureau des expropriations, avocats et autorités, en général . . .	fr. 5,704. 50			
	embranchements Lucerne — Immensee et Zoug — Goldau	„ 8,414. 25			
			fr. 14,118. 75		
	b) achats de terrains, indemnités pour servitudes: ligne-mère . . .	fr. 4,734. 05			
	embranchements . .	„ 2,074. 20	„ 6,808. 25		
	c) mesures préventives contre le risque d'incendie par les étincelles des locomotives		„ 1,350. —	fr.	22,277. —
47.	Rente viagère de Madame Hava-Favre pour 1899			„	10,000. —
	Total des autres dépenses			fr.	32,277. —

Récapitulation.

I.	*Travaux neufs et complémentaires*	fr. 387,144. 55
II.	*Augmentation et perfectionnement du matériel roulant, outillage pour le service de l'exploitation et pour les ateliers centraux*	„ 1,136,538. 09
III.	*Autres dépenses*	„ 32,277. —
	Total pour le parachèvement des lignes en exploitation	fr. 1,555,959. 64

De cette somme il faut déduire pour les produits de ventes, les remboursements et amortissements opérés au crédit du compte de construction et dont la spécification se trouve aux pages 46 et 47 de ce rapport, un montant de . fr. 47,050. 24

Pour 1899 on a donc inscrit au compte de construction (voir le 28e compte annuel) la dépense nette de . . . . . fr. 1,508,909. 40

afférente aux travaux neufs et complémentaires, au matériel roulant et à l'outillage du service d'exploitation.

Nous faisons suivre cette énumération de quelques détails explicatifs sur les positions les plus importantes.

ad 3. Les installations de Goeschenen pour la ventilation du tunnel du Gothard ont déjà fait en 1899 l'objet d'un mémoire spécial (voir page 18 et l'annexe III du rapport de gestion de 1898); le coût en a été arrêté et décompté pour 1899 à fr. 172,823. 73, chiffre qui toutefois ne comprend pas la valeur d'inventaire de la locomotive employée provisoirement comme moteur, ni les frais d'aménagement et d'installation de ladite; ces derniers figurent au compte d'exploitation; en ce qui concerne la locomotive même, elle sera réintégrée dans le parc aussitôt après l'achèvement des forces motrices définitives; celles-ci seront fournies par le torrent de la Gotthardreuss dans les Schœllenen, que la Compagnie avait acquis jadis pour le percement du grand tunnel; ce projet d'énergie hydraulique est à l'étude et l'on a déjà entrepris quelques travaux préliminaires. Quant aux résultats des appareils de ventilation en 1899, nous renvoyons au chapitre D, page 30.

ad 5, 6 et 7. Le renforcement des charpentes métalliques de ponts a coûté en 1899 fr. 103,870. 58 se répartissant sur 16 ouvrages (en 1898: fr. 83,768. 18 et 11 ouvrages); le poids des matériaux affectés à ces renforcements (fer de 1e qualité et rivets) atteint 171,507 kg, soit le 24.5 % du poids primitif des ponts réfectionnés (700,000 kg); le plus important de ces derniers est le pont du Rohrbach entre Wassen et Goeschenen (pont en arc d'une portée de 60 m); le renforcement de la charpente métallique de sa voie primitive a coûté fr. 22,999. 67.

ad 12. Peu après l'ouverture de la nouvelle gare d'Arth-Goldau, on reconnut la nécessité de transférer la manutention des marchandises de grande vitesse sur les voies par lesquelles les trains comportant des wagons de cette catégorie entrent dans la gare et en sortent, ceci afin de pouvoir servir rapidement les destinataires; la nouvelle halle de grande vitesse est située entre le bâtiment aux voyageurs du Gothard et celui de la ligne Arth-Rigi; cette halle contient un local où sont emmagasinés les engins pour l'extinction d'incendies.

ad 19. Par suite de l'accroissement des transports de blocs de granit taillés provenant des carrières exploitées en amont de la station de Wassen, les installations de chargement étaient devenues insuffisantes; on a donc agrandi l'embarcadère existant, augmenté le nombre des voies et construit un nouveau quai de chargement, qui est convenablement raccordé à la voie industrielle des carrières.

ad 28 et 29. Ici également, il s'agit d'extensions nécessitées par la densité toujours croissante du trafic local des marchandises; l'insuffisance soit des magasins soit des bureaux avait provoqué les réclamations des autorités municipales et des particuliers; les agrandissements et améliorations en question ont remédié à tous égards à cet état de choses défectueux; en plus l'aménagement d'un emplacement pour le nettoyage des wagons à bestiaux répondait à un besoin réel.

ad 37 et 38. Ces acquisitions sont déjà mentionnées dans notre rapport de gestion de 1898 (page 16); ainsi que nous le disions alors, elles complètent le matériel roulant jusqu'à concurrence du minimum fixé par l'arrêté du Conseil fédéral du 8 février 1898. Les 14 voitures ne sont cependant pas encore toutes livrées.

ad 39 et 40. Les améliorations apportées à l'ancien matériel roulant sont spécifiées dans le texte du compte de construction.

ad 41 à 45. Les acquisitions indiquées sous ces chiffres comportent:

Administration centrale: machines à écrire et à calculer pour diverses divisions.

Service d'entretien:	forges de campagne; outillage d'un monteur de télégraphe.
Service des trains:	appareils de signaux, en conformité des nouvelles prescriptions; balances pour les entrepôts de Brunnen, pour Giornico et Lugano; engins d'extinction des incendies pour Arth-Goldau et Goeschenen.
Service de la traction:	appareils de signaux pour l'exécution du nouveau règlement; objets divers pour l'aménagement des nouveaux fourgons à bagage.
Ateliers centraux:	un moteur à courant continu en dérivation; deux jeux de chèvres à lever les wagons; divers outils et ustensiles.

ad 46. Ces dépenses se rapportent:

d'une manière générale aux expropriations dans leur ensemble, ainsi qu'à l'établissement et à la tenue du registre cadastral;

quant à la ligne-mère, aux frais judiciaires et indemnités découlant d'un procès intenté par un exproprié pour préjudice causé par la captation partielle du torrent Sagebach d'Abfrutt en vue de l'adduction d'eau à la gare de Goeschenen (cette canalisation a été exécutée en 1896, voir notre 25e rapport de gestion);

en ce qui concerne les nouveaux embranchements, aux comptes rentrés après coup et relatifs aux frais de procès en expropriation, ainsi qu'à des versements complémentaires pour achat de terrains.

Il y a lieu de remarquer en outre que les décomptes avec les expropriés des embranchements ne sont pas encore terminés.

Nous ajoutons enfin l'énumération d'ouvrages importants qui étaient inachevés à la clôture de l'exercice: marquise et dallage du perron devant le bâtiment aux voyageurs de Walchwil; annexe au dépôt d'Erstfeld, contenant une fonderie et une lessiverie de soude pour les ateliers, ainsi qu'un magasin à sable et à bois; bâtiment à Biasca, renfermant lieux d'aisances, une lampisterie et un magasin pour les engins d'incendie; maison de bains pour les employés (les installations porvisoires étaient des plus primitives); grue mobile à pivot, complétant les installations pour le chargement des pierres; à Osogna, quais et voies pour le chargement des pierres, à droite de la ligne; à Bellinzona, agrandissement des installations pour le service local des marchandises, installations pour le transbordement des marchandises de transit, installations pour la désinfection des wagons à bestiaux, voie-impasse raccordant la voie d'accès avec les ateliers centraux; à Lugano, bâtiment de service comprenant bureaux de poste (en location), corps-de-garde pour les agents des trains, magasin et remise pour les engins d'incendie; les locaux du bâtiment aux voyageurs devenus disponibles grâce au transfert de divers services dans le bâtiment neuf, serviront à agrandir ceux actuellement insuffisants qui sont affectés au service des expéditions, surtout en ce qui regarde l'expédition des bagages.

Quant au renforcement des ponts, on procédera d'abord à celui des ponts de la Morobbia et de Robasacco, ainsi que des 4 ponts à poutres en tôle des lignes du Monte Cenere et de Pino; en outre on a commencé la transformation d'un grand nombre de ponceaux ouverts en ponceaux couverts, ce qui aura l'avantage de donner aux voies de ces ouvrages une base ininterrompue.

Nous avons dit plus haut que les 4 voitures de 1e classe et les 10 voitures de 2e classe commandées en 1898 sont en cours d'exécution; nous ajouterons qu'en 1899 nous avons encore commandé 5 voitures de 3e classe à 4 essieux.

3. Embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau.

Les questions relatives aux nouvelles lignes et qui étaient encore pendantes en 1898 ont pu être liquidées, de façon qu'il nous a été possible de clôturer le compte de construction au 30 juin 1899

et de le trasmettre les 14/16 novembre au Département des chemins de fer en le priant d'en ordonner la vérification; ce compte boucle par une somme de fr. 18,616,641. 67. Cette vérification a été faite en novembre et décembre par l'ingénieur fédéral du contrôle et le Département nous en a communiqué le résultat à la date du 19 mars 1900, en nous proposant une conférence aux fins de régler promptement les points litigieux. Nous avons accepté cette proposition; la conférence n'ayant toutefois pas eu lieu au moment où il eût été possible d'arrêter le chiffre des dépenses et de faire le nécessaire pour leur collocation définitive au compte de construction, ces dépenses figurent encore pour 1899 au compte des constructions inachevées.

Quant aux décomptes pendants avec les entrepreneurs d'infrastructure (voir rapport de gestion de 1898, page 19), nous avons transigé à l'amiable avec tous ces derniers sauf avec les entrepreneurs Nisoli et Marinoni (1er lot de la ligne de Lucerne) qui, ainsi que nous le disions l'an passé, nous ont intenté une action judiciaire en paiement de sommes exorbitantes. L'échange des écritures de ce procès a été clos par notre réplique du 30 janvier 1900 et il ne reste plus qu'à attendre le prononcé du Tribunal fédéral.

Nous devons ajouter que les dépenses qui se sont produites *après* la clôture du compte de construction des nouveaux embranchements (30 juin 1899) figurent à part dans l'énumération du sous-chapitre précédent (voir pages 13 et 14, pos. 36 et 46 *a* et *b*) et que le compte général de construction en a été débité; de même nous comptabiliserons en 1900 encore d'autres dépenses afférentes à des travaux et questions encore pendants, tels que l'élaboration et la reproduction des plans cadastraux, la liquidation de réclamations concernant la construction et émanant des autorités et de particuliers, le décompte avec ceux-ci sur la base du métré définitif, etc.

Nous avons enfin à parler de la dépense représentée par notre participation au coût de la nouvelle gare de Lucerne et de la ligne d'accès jusqu'à la rue de Bâle, limite de la communauté. A la fin de 1899 nos acomptes successifs se montaient au total de fr. 2,812,800, somme qui figure également au compte des „constructions inachevées" pour 1899, les frais de construction n'étant pas encore définitivement arrêtés; c'est au Central-Suisse qu'incombe le dressement du décompte de ces travaux.

Les contrats relatifs à la cojouissance de la station d'Immensee-Goldau (Gothard et Sud-Argovien), ainsi qu'à la cojouissance de la gare d'Arth/Goldau (Gothard, Sud-Argovien, Sud-Est et Arth-Rigi), ont été signés en 1899 par toutes les parties contractantes. D'autre part il n'a pas encore été possible de s'entendre avec la Compagnie d'Arth-Rigi au sujet du chiffre de sa quote-part aux frais du service commun. D'accord avec les autres Administrations intéressées, nous nous proposons en conséquence de faire fixer par les tribunaux compétents le chiffre de cette contribution.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

Le Département fédéral des postes et chemins de fer a soumis le projet de *loi fédérale sur les tarifs des chemins de fer fédéraux* à l'examen de l'Association des chemins de fer suisses, en la priant de lui faire connaître ses observations à ce sujet. Bien que la chose n'intéressât pas directement les Compagnies, l'Association, considérant l'importance capitale de la question pour le