

Organes de la compagnie

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **31 (1902)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

2. Pareillement à ce qui a été fait pour les ouvriers permanents à la journée des chemins de fer fédéraux, il sera élaboré un règlement prévoyant un salaire minimum de fr. 3. 50 par jour avec augmentation biennale de 20 cts. par jour jusqu'à concurrence de fr. 5 au bout de 15 ans. Il nous était impossible d'accepter intégralement cette combinaison, vu qu'en regard du taux des salaires dans certaines contrées, le minimum de fr. 3 admis par nous est déjà élevé; il a fallu créer cinq classes de salaires; le maximum que nous avons consenti est de fr. 5. 10 pour la classe supérieure et de fr. 4 pour la classe inférieure.

3. Aux termes du règlement des chemins de fer fédéraux, les ouvriers à la journée employés depuis au moins quinze ans au service de l'exploitation touchent un subside quotidien de fr. 1. 50 en cas d'incapacité de travail causée par la maladie ou par l'âge. Sur ce point aussi nous avons adopté le système des chemins de fer fédéraux, en mettant également au bénéfice de cette faveur les ouvriers des ateliers.

4. Une autre concession importante de notre part est celle-ci: „Une augmentation de 20 cts. par jour est allouée aux ouvriers à la journée entrés avant le 1^{er} janvier 1901, restés au service de la Compagnie du Gothard et qui n'ont reçu depuis cette date aucune augmentation de salaire. Quant à ceux ayant déjà obtenu postérieurement au 1^{er} janvier 1901 une augmentation de salaire n'atteignant toutefois pas le taux de 20 cts. par jour, le reliquat leur en est également accordé à partir du 1^{er} mai 1903.

Le maximum de fr. 4 fixé à l'art. 3 du règlement n° 81 pour la V^e classe des ouvriers permanents à la journée ne peut être dépassé par le fait de l'augmentation accordée, en d'autres termes, un salaire de fr. 3. 90 ne peut être exceptionnellement relevé que de 10 cts., un salaire de fr. 4 et davantage n'est plus susceptible d'aucune augmentation. Les journaliers entrés au service du Gothard le 1^{er} janvier 1901 ou postérieurement à cette date ne reçoivent aucune augmentation extraordinaire.“

L'exposé ci-dessus donne, nous le croyons, une image fidèle des questions principales que nous avons liquidées. Notre prochain compte annuel en montrera le résultat financier.

Les manifestations extérieures du mouvement des salaires ont été la remise de la pétition du personnel du 14 décembre 1902, notre réponse du 31 janvier 1903, la grande assemblée du personnel à Brunnen le 22 février, la réplique du personnel du 1^{er} mars et notre duplique du 21 mars; la solution définitive est intervenue dans les conférences des 31 mars, 7 et 8 avril.

IV. Organes de la Compagnie.

L'état du personnel des organes de la Compagnie n'a subi aucun changement en 1902.

En ce qui concerne par contre l'effectif des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale, nous avons nommé:

- a) *ingénieur en chef* en remplacement de M. Schrafl élu directeur, son adjoint, M. l'ingénieur R. Salomon, de et à Lucerne;
- b) *adjoints de l'ingénieur en chef*: M. l'ingénieur Fréd. Kùpfer, de Berne, rapporteur technique de notre ingénieur en chef, et M. l'ingénieur A. Schrafl, de Bellinzona, ci-devant conducteur des travaux des chemins de fer Rhétiens;
- c) *ingénieur-mécanicien* attaché au bureau du chef de la traction, en remplacement du second adjoint, M. von Waldkirch, actuellement fonctionnaire des chemins de fer fédéraux, M. Louis Beriger, d'Oftringen, ci-devant chef du dépôt d'Erstfeld.

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

L'exécution de bâtiments à la gare de Bellinzona, l'installation à cette dernière et à celle d'Erstfeld de l'éclairage électrique et l'extension à tout le tronçon Immensee-Brunnen du doublement de la voie, pour lequel une section spéciale des travaux a été créée à Goldau, ont nécessité le renforcement du personnel affecté aux travaux neufs.

2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

L'énumération ci-après embrasse les dépenses des travaux neufs et complémentaires décomptés en 1902, les frais d'acquisition et d'amélioration du matériel roulant et de l'outillage du service d'exploitation et enfin les autres dépenses.

Ces dépenses ont été inscrites au compte de construction de 1902, tandis que celles afférentes aux travaux neufs ou complémentaires et commandes de matériel, etc., en cours d'exécution ou non encore décomptés figurent au compte des „constructions inachevées“.

I. Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

Murs de revêtement, maçonnerie de consolidation de parties rocheuses sur la ligne de Zoug, sur la rampe sud et sur les lignes du Cenere et de Pino, barrières en fer sur ponts et murs	fr.	24,165. 45
Travaux de protection contre les chutes de pierres, avalanches, débordements de rivières et torrents, glissements de terrain, etc.	„	34,311. 90
Renforcement de charpentes métalliques: pont du Strahlloch (1 ^o et 2 ^o voies), pont sur le Tessin près Freggio (1 ^o et 2 ^o voies); pont de la Ceresa (2 ^o voie), pont du Formigaro près Faido (1 ^o et 2 ^o voies); pont inférieur sur le Tessin près Giornico (2 ^o voie); pont sur le Vallone di Bodio (2 ^o voie); ponts sur le Brenno et le terrain d'inondation (2 ^o voie); pont sur le Dragone près Biasca (1 ^o et 2 ^o voies); 7 ponts en tôle (2 ^o voie) entre Bodio et Biasca; perfectionnement de l'assemblage des longerons sur les ponts du Kerstelenbach (1 ^o voie) et du Tessin près Stalvedro (1 ^o voie) et transformation de 3 petits ponceaux ouverts en ponceaux couverts entre Bodio et Biasca	„	133,216. 81
Subventions en faveur d'entreprises publiques: corrections et endiguements de rivières, torrents, etc.	„	75,478. 29
	<i>Total</i> fr.	<u>267,172. 45</u>

b. Dans les gares et stations.

<i>Gare d'Arth/Goldau.</i> Clôture de perron; local pour le service sanitaire; augmentation du nombre des voies et des hydrants	fr. 2,872. 60
<i>Station de Schwyz.</i> Extension de voies pour le service des marchandises	„ 17,584. 35
<i>Gare de Brunnen.</i> Bâtiment de service au nord des halles d'entrepôt	„ 11,562. 30
<i>Station de Fluelen.</i> Appareil d'enclenchement au nord; augmentation et perfectionnement des appareils de signaux et de téléphone	„ 13,398. 60
<i>Station d'Altdorf.</i> Appareil d'enclenchement; augmentation des appareils de signaux	„ 13,363. 80
<i>Stations de Gurtellen et Wassen.</i> Voie de grue pour le chargement des pierres	„ 9,954. 20
<i>Station d'Airolo.</i> Exhaussement des bâtiments de la station pour agrandir les logements de service	„ 11,649. 70
<i>Gare de Biasca.</i> Avant-toit de la halle aux marchandises du côté de la route; amélioration de la canalisation; agrandissement des logements dans le bâtiment aux voyageurs; ventilation de l'ancienne remise à locomotives	„ 4,118. 40
<i>Gare de Bellinzona.</i> Annexe formant salle d'attente de 3 ^e classe (bâtiment aux voyageurs); dépendance au nord avec latrines pour voyageurs; agrandissement des installations pour le service des marchandises; installations pour le transbordement de wagons en transit et pour la désinfection des wagons à bestiaux, y compris extension de voies et travaux accessoires	„ 456,218. 44
<i>Gare de Lugano.</i> Extension de voies	„ 7,422. 40
<i>Gare de Chiasso.</i> Installations sur le quai aux bestiaux; extension de l'éclairage électrique dans la salle de visite des bagages et dans d'autres locaux de service; potager pour la cuisine du buffet; gouttières aux toits des halles de la douane	„ 9,962. 78
<i>Station de S. Nazzaro.</i> Exhaussement du corps central du bâtiment aux voyageurs	„ 4,803. 35
<i>Ateliers du dépôt d'Erstfeld.</i> Grue pour le service des ateliers	„ 4,239. 59
<i>Ateliers centraux de Bellinzona.</i> Transformation de deux pignons dans la remise des ateliers de réparation pour voitures à 4 essieux, voies et chariots transbordeurs compris; estrade pour la sellerie dans ladite remise; fosse de montage à l'extérieur; augmentation et amélioration des latrines d'ateliers	„ 20,509. 27
Raccordement aux canalisations publiques et particulières d'eau potable à Faido, Claro et Tavernes; autres travaux complémentaires et installations de moindre importance aux stations de Kussnacht, Altdorf, Gurtellen, Göschenen et Locarno	„ 6,906. 15
<i>Total</i>	fr. 594,565. 93

c. Installations et objets divers.

Maison de garde double pour le poste n° 17 près Brunnen	fr. 25,414. 22
Agrandissement des maisons de garde n° 27 à Fluelen, n° 39 près du tunnel d'Inschi, n° 45 en aval de Gurtellen, n° 88 en amont de Rodi, nos 158, 161, 166, 170 und 173 de la ligne du Cenere et n° 192 entre Maroggia et Capolago; adduction d'eau aux maisons de garde F près Mœrlischachen (ligne de	
A reporter	fr. 25,414. 22

	Report	fr. 25,414. 22
Lucerne-Immensee), n° 115 entre Bodio et Biasca et n° 143 en aval de Gior-nico; tambour de porte pour la maison n° 62 à Göschenen; guérites chauffables pour les postes n°s 44 et 49	„	29,477. 40
Force motrice et turbines à Göschenen pour la ventilation du grand tunnel	„	229,058. 44
Divers travaux complémentaires et installations de moindre importance	„	5,039. 43
	<i>Total</i>	<u>fr. 288,989. 49</u>

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

a. Matériel roulant.

4 locomotives à 6 roues couplées et tender séparé, série A ³ / ₅ , n°s 221 à 224	fr. 469,918. 55	
5 locomotives à 8 roues couplées et tender séparé, série D ⁴ / ₄ 141 à 145	„ 459,465. 60	
Adaptation aux voitures de compteurs pour l'éclairage élec-trique; aménagement de cellules pour détenus, de cages à chiens, de tables pliantes et de pupitres dans plusieurs fourgons; adaptation du frein Westinghouse à un certain nombre de wagons	„ 3,913. 98	
Ensemble		fr. 933,298. 13

b. Outillage du service d'exploitation et des ateliers centraux.

Pour les bureaux du service général à Lucerne	fr. 1,403. 15	
„ le service de surveillance et d'entretien de la ligne	„ 4,085. 11	
„ le service des stations et celui des trains	„ 3,403. 84	
„ le service de la traction et les dépôts de locomotives	„ 3,724. 62	
„ les écoles particulières de la Compagnie	„ 139. 50	
„ les ateliers centraux	„ 8,195. 69	
	Ensemble	fr. 20,951. 91
	<i>Total</i>	<u>fr. 954,250. 04</u>

III. Autres dépenses.

Etudes et surveillance de la construction de locomotives (chap. II. a)		fr. 28,194. 70
<i>Expropriations :</i>		
Bureau des expropriations, avocats et autorités	fr. 13,999. 18	
Achat de terrains, travaux réclamés par les expropriés, indemnités pour servitudes:		
ligne-mère	„ 35,582. 95	
embranchements du nord	„ 14,627. 85	
Mesures préventives contre les incendies allumés par les flam-mèches des locomotives	„ 445. 50	„ 64,655. 48
Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris, annuité de 1902		„ 10,000. —
	<i>Total</i>	<u>fr. 102,850. 18</u>

Récapitulation.

<i>I. Travaux neufs et complémentaires :</i>		
a. En pleine voie	fr.	267,172. 45
b. Dans les gares et stations	„	594,565. 93
c. Installations et objets divers	„	288,989. 49
		<u>fr. 1,150,727. 87</u>
<i>II. Augmentation et perfectionnement du matériel roulant, outillage du service de l'exploitation et des ateliers centraux :</i>		
a. Matériel roulant	fr.	933,298. 13
b. Outillage du service de l'exploitation et des ateliers centraux	„	20,951. 91
		„ 954,250. 04
<i>III. Autres dépenses</i>		<u>„ 102,850. 18</u>
<i>Total pour parachèvement et équipement des lignes exploitées</i>		<u>fr. 2,207,828. 09</u>
Dont à déduire: produits de ventes, remboursements et amortissements au crédit du compte de construction (voir pages 46 et 47 de ce rapport)	„	99,502. 62
Reste: dépense nette pour travaux neufs et complémentaires, matériel d'exploitation et outillage décomptés en 1902		<u>fr. 2,108,325. 47</u>
(voir le 31 ^e compte annuel des dépenses de construction.)		

Nous faisons suivre cette justification de l'exposé ci-après:

Les travaux neufs et complémentaires des gares d'Erstfeld, Bellinzona et Chiasso, dont le programme était indiqué page 14 de notre dernier rapport, sont partie achevés, partie en cours d'exécution; d'autres travaux importants n'ont pas été entrepris durant l'exercice écoulé. Les décomptes n'ont pu être dressés que pour une fraction des travaux de la gare de Bellinzona.

Le renforcement des charpentes de ponts a été continué dans la même mesure que précédemment; nous avons en outre commencé la réfection successive de la partie métallique du pont du Tessin sur le tronçon Cadenazzo-Locarno. Ce pont, qui se compose de 5 travées de chacune 49.15 m dans œuvre, date des années 1873/1874, c'est-à-dire de l'époque où furent établis les premiers tronçons du chemin de fer du Gothard, dits lignes tessinoises de plaine. La charpente métallique de ce pont, ainsi que de celui de la Verzasca sur la même section, avait dû jadis être assemblée et montée en toute hâte, dans les pires conditions possibles, ce qui nuisit à l'exactitude de ce travail qui présenta bientôt des défauts; au lieu donc de procéder aux renforcements prescrits par l'ordonnance du Conseil fédéral, nous avons préféré remplacer cette charpente par une construction entièrement neuve; l'exécution de la nouvelle charpente a été adjugée à la Société anonyme Th. Bell & C^{ie} à Kriens; les travaux se poursuivent conformément au programme.

Les 9 locomotives mentionnées à la page 15 de notre dernier rapport ont été mises en service au cours de l'exercice écoulé; le coût en figure au compte de construction de 1902. Il s'agit de 4 locomotives à 6 roues couplées et tender séparé et de 5 locomotives à 8 roues couplées et tender séparé.

Les tableaux n^{os} 14 et 20 indiquent la composition du parc des locomotives, voitures, fourgons et wagons.

Etant donnée la nécessité de compléter le parc des voitures, nous avons commandé l'an dernier :

6 voitures de 1^e classe à 4 essieux,
6 „ „ 1^e et 2^e classes à 4 essieux,
15 „ „ 1^e et 2^e classes à 2 essieux.

En ce qui concerne notre procès, pendant depuis plusieurs années, avec l'entreprise du 1^{er} lot de la ligne de Lucerne-Immensee (voir page 14 du rapport de 1900), le tribunal arbitral chargé de trancher le litige a rendu son arrêt le 1^{er} décembre 1902; d'après ce jugement, il est alloué à l'entreprise, sur la somme de fr. 902,963. 43 qu'elle réclamait, un montant de fr. 53,746. 04 plus les intérêts à partir du 1^{er} juillet 1898; dans ce chiffre sont comprises certaines demandes reconventionnelles de la Compagnie, dont celle-ci avait été déboutée; le règlement de cette affaire n'a pu toutefois s'effectuer qu'au commencement de l'année courante.

Quant à notre contestation avec le chemin de fer Arth-Rigi au sujet de sa quote-part aux frais d'exploitation et aux intérêts du capital d'établissement de la gare d'Arth/Goldau, elle a été réglée par voie de transaction extra-judiciaire; nous avons en conséquence retiré l'action intentée à cette administration devant le Tribunal fédéral.

Relativement au coût de construction de la gare de Lucerne, le décompte n'en est pas encore dressé; nos versements pour cet objet doivent donc figurer pour 1902 également au compte des „constructions inachevées“.

3. Seconde voie Immensee-Brunnen.

Les expropriations de terrains ont été en 1902 activées de façon à ne retarder sur aucun point la mise en œuvre et la continuation des travaux.

En ce qui concerne l'exécution proprement dite, nous avons à mentionner le fait que tous les travaux d'infrastructure ont été adjugés à des entrepreneurs sur la base de soumissions, en premier lieu ceux de la section Immensee-Goldau, sur laquelle, grâce à un avancement très rapide, ils étaient presque terminés à la fin de l'année; le travail a été commencé au milieu d'octobre sur le tronçon Goldau-Steinen et vers la mi-novembre sur celui de Steinen-Brunnen.

Toutes les charpentes métalliques des ponts et ponceaux de la section Immensee-Goldau ont été montées dans le courant de 1902; le matériel destiné aux autres ponts est en grande partie livré et les travaux d'atelier ont commencé, notamment pour la partie métallique du pont sur la Muotta près Brunnen, d'une portée de 55 m.

La livraison du matériel de superstructure (traverses, rails et attaches) doit commencer en mai 1903.

D'une manière générale on peut dire que l'état actuel des travaux garantit leur achèvement dans le délai fixé.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. En 1902, 11 tarifs et 13 suppléments ont été mis en vigueur.