

Organes de la compagnie

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **32 (1903)**

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.

déclaré incompétent et n'est pas entré en matière sur le recours. Dans sa réponse à ce dernier, le Conseil fédéral avait affirmé de la façon la plus catégorique que ses ordonnances ne visaient que la *forme* de l'inscription; conséquemment le tribunal a admis dans ses considérants qu'il s'agissait non point d'une contestation sur les rapports juridiques des parties, mais seulement d'une pure question de forme.

Le prononcé du Tribunal fédéral laisse intacte notre situation de droit; bien que nous tenions pour incorrecte cette forme d'inscription, qu'on n'a prescrite que par égard pour un schéma de statistique, nous devons l'adopter; il nous sera cependant permis d'ajouter que dans un cas absolument analogue, le Tribunal fédéral s'était déclaré compétent (voir Arrêts du Tribunal fédéral suisse, année 1887, 12^e volume, page 96, 1^{er} considérant).

3^o Notre dernier rapport de gestion contenait dans un chapitre spécial (III) une relation du „mouvement des salaires de l'hiver 1902/1903“. Nous ajouterons ici, à titre de complément, que cette question nous a fréquemment occupés durant le second semestre aussi de 1903. Au chiffre „VI. Nouveau classement du personnel“ (page 13) nous avons exposé comme quoi les agents depuis longtemps au service de l'entreprise se plaignaient d'être devancés par leurs collègues plus jeunes. Nous avons tenu compte de ces réclamations dans tous les cas où elles nous paraissaient bien-fondées.

4^o Anticipant sur notre prochain rapport, nous vous faisons savoir que le 27 février 1904 nous avons reçu du Conseil fédéral la lettre ci-dessous datée de la veille :

„En exécution des articles 1 et 2 de la loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral à l'honneur de dénoncer à la Direction de la Compagnie du St-Gothard à Lucerne le rachat du chemin de fer du St-Gothard.

„Le rachat embrassera toutes les lignes qui constituent aujourd'hui le réseau du St-Gothard.“

Notre accusé de réception de la dénonciation du rachat est parti à l'adresse du Conseil fédéral ce même 27 février.

III. Organes de la Compagnie.

Dans le courant de l'année écoulée, le gouvernement lucernois a confirmé pour une nouvelle période (jusqu'à fin 1907) ses représentants au sein de notre Conseil d'administration, savoir MM. J. Schobinger, Conseiller d'Etat, et le Dr Hermann Heller, Conseiller national, tous deux à Lucerne.

M. G. Muheim, député au Conseil des Etats, à Altdorf, qui depuis un certain nombre d'années siégeait au Conseil d'administration en qualité de représentant du canton d'Uri, a résigné ses emplois publics et aussi, à notre grand regret, ses fonctions d'administrateur de notre Compagnie. Le Gouvernement d'Uri lui a donné pour successeur M. Lusser, Landammann et député au Conseil des Etats, à Altdorf, qui a été désigné également comme représentant du canton d'Uri dans notre Conseil pour une nouvelle période de 4 années à partir du 1^{er} mai 1904.

Par lettre datée du 20 mai, Mr le Colonel Hammer, ancien Conseiller fédéral, a fait savoir que son grand âge l'obligeait de résigner ses fonctions de *président* du Conseil d'administration. Après avoir manifesté ses regrets sincères des motifs de cette décision et assuré le démissionnaire de ses sentiments de gratitude pour les excellents services rendus, l'Assemblée générale des actionnaires (29 juin) a désigné comme successeur de Mr Hammer le vice-président du Conseil, Mr Roman Abt,

ingénieur à Lucerne. La même assemblée a ratifié le choix de Mr l'Ing. Cav. Mariani, colonel d'artillerie à Milan, comme suppléant de Mr le Sénateur Tortarolo dans le Conseil d'administration.

C'est avec le plus vif regret que nous devons vous faire part du décès, survenu le 20 janvier de cette année, de Mr l'ancien Conseiller national Filippo Bonzanigo, avocat à Bellinzona et administrateur de notre Compagnie depuis 1877. Par les excellents services qu'il a rendus à l'entreprise, le défunt s'est acquis des droits à notre entière et durable reconnaissance.

En ce qui concerne *l'effectif des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale*, nous avons à déplorer une perte très sensible en la personne de Mr J. J. Chr. Baechler, décédé le 29 novembre dernier après une longue maladie; Chef de l'Economat depuis 1874, Mr Baechler a fait preuve dans ces fonctions de qualités tout à fait éminentes. Nous avons appelé au poste vacant l'adjoint du défunt, Mr J. H. Duttweiler de Schoefflisdorf, canton de Zurich, qui est au service de notre Compagnie depuis 1874 également. M. le Dr Martin Wanner, depuis la fondation de la Compagnie l'archiviste extraordinairement zélé et consciencieux, l'historiographe bien connu de notre entreprise, est décédé le 5 février 1904 après une longue maladie à l'âge de 75 ans. Nous l'avons remplacé par M. Julius Büttler, de Müswangen (Lucerne), qui fait partie depuis 1879 du personnel des archives.

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

L'effectif du personnel attaché aux travaux neufs ne s'est pas sensiblement modifié en 1903, l'exécution d'une partie des ouvrages principaux s'étant étendue à toute l'année et le reste n'ayant été achevé et décompté que vers la fin de l'exercice; dans la première catégorie rentre notamment la double voie du tronçon Immensee-Brunnen, dans la seconde les travaux neufs et complémentaires des gares d'Erstfeld et de Bellinzona.

2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

L'énumération ci-après embrasse les travaux neufs et complémentaires, acquisitions, etc. qui figurent au 32^e compte de construction.

I. Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

Murs de revêtement, maçonnerie de consolidation de parties rocheuses sur la ligne de Zoug, à l'extrémité sud du tunnel de l'Axenbergl, entre Airolo et Ambri, sur les lignes du Cenere et de Pino; balustrades en fer sur ponts et murs, complètement des clôtures . fr. 25,980. 70
Travaux de défense contre les débordements du Grundelisbach près Steinen et de la Reuss près Erstfeld, endiguement du Riale Cadossola près Claro, murs de protection contre les chutes de pierres au-dessus de l'installation des ventilateurs

A reporter fr. 25,980. 70

	Report	fr. 25,980. 70
près Göschenen et dans la paroi rocheuse de Sprugascia entre Biasca et Osogna	„	11,266. 55
Route en-dessous à Buffalora (commune de Chiasso), établissement d'une route parallèle	„	26,613. 15
Subventions en faveur d'entreprises publiques, telles que corrections et endiguements de rivières, torrents, etc.	„	720,892. 74
<p>Cette somme comprend la deuxième quote de subvention aux frais des travaux de défense dans la zone d'éboulement du „Sasso Rosso“ au-dessus d'Airolo (fr. 24,070. 05) et la subvention aux frais de la grande correction du Tessin, de Sementina (en aval de Bellinzona) jusqu'au lac Majeur (fr. 669,418. 03).</p>		
Renforcement de charpentes métalliques: pont sur le torrent de Dazio (1 ^e et 2 ^e voies); ponts de Gruarescio et de Fedoccio (1 ^e et 2 ^e voies); 12 ponts en tôle entre Faido et Bodio (1 ^e et 2 ^e voies); travaux supplémentaires aux renforcements décomptés en 1902	„	56,490. 25
	<i>Total</i>	fr. 841,243. 39

b. Dans les gares et stations.

Gare commune de Lucerne et ligne d'accès commune de Lucerne à la Sentimatt:

Nouvelle quote-part de la Compagnie du Gothard au coût des travaux fr. 2,634,036. 82

Bien qu'il ne nous ait été présenté qu'au dernier moment par la Direction Générale des C. F. F., le décompte définitif de ces dépenses figure pour le total ci-dessus au compte de construction (voir page 20 de notre rapport de 1902).

Gare de Brunnen. Extension de l'aire de la gare et des voies; appareils d'enclenchement, guérites, appareils signaleurs; installation pour le lavage des voitures; quai de chargement des bois; complètement des travaux d'extension décomptés en 1902 „ 324,313. 42

Station de Fluelen. Adduction d'eau potable pour la station et la maisonnette n° 27; canalisation complémentaire; installation pour le lavage des voitures; amélioration des cabinets d'aisances „ 9,206. 50

Gare d'Erstfeld. Agrandissement du bâtiment aux voyageurs; prolongement de la halle du perron; agrandissement de la halle aux marchandises; installation pour le lavage des voitures; 3 bâtiments de service et d'habitation; bâtiment de gardes-voie au passage à niveau pt. km. 42.1 et 2 grandes guérites d'aiguilleurs; extension des voies pour le service local des marchandises, ainsi que des voies de manœuvre et de garage de la gare aux marchandises; gare de triage et maîtresse-voie de formation au nord de la gare; appareils d'enclenchements et de signaux, guérites; reconstruction de la ligne télégraphique dans le rayon de la gare; appareillage d'éclairage électrique intérieur et extérieur; bâtiment pour la transformation et la distribution du courant; passage en-dessous élargi

A reporter fr. 2,967,556. 74

	Report fr. 2,967,556. 74
pour la Butzengasse à Erstfeld et passage pour le personnel allant du dépôt de locomotives vers le village; stalles de locomotives, partie pavées, partie dallées; travaux complémentaires dans les remises de locomotives; délimitation et clôture des nouvelles extensions	„ 895,141. 54
<i>Gare de Bellinzona.</i> Prolongement de la halle et du sol du perron; avant-toit de la dépendance nord; transformateurs et distributeurs de force pour l'éclairage électrique et les moteurs des ateliers centraux, appareillage de l'éclairage électrique intérieur et extérieur de la gare et accumulateurs pour le télégraphe de service; transformation en ateliers et magasins de l'ancienne remise à voitures; jonction des voies principales à la tête sud des voies; divers travaux complémentaires de moindre importance	„ 211,881. 73
<i>Stations de Melide et de Capolago.</i> Agrandissement des halles aux marchandises, prolongement des quais de chargements	„ 10,628. 30
<i>Gare de Chiasso.</i> Exhaussement du bâtiment de service du dépôt de locomotives G. B., en vue d'augmenter le nombre des dortoirs; gabarit de chargement des chemins de fer italiens sur la voie-marchandises XI	„ 20,065. 83
<i>Stations de Wassen, Ambri-Piotta, Rodi-Fiesso, Faïdo, Lavorgo, Giornico, Bodio et Osogna.</i> Complètement des appareils signaleurs: signaux avancés, dispositifs à bascule pour les signaux de protection, avertisseur électrique en retour; réfection sur poteaux plus forts de la ligne télégraphique dans le rayon de ces stations	„ 70,762. 40
<i>Station d'Airolo.</i> Signal avancé électrique de tunnel au nord, batterie d'accumulateurs et guérite, signal avancé mécanique au sud	„ 6,001. 70
<i>Stations de Claro et de Castione.</i> Appareils d'enclenchement, complètement des appareils signaleurs, réfection des lignes télégraphiques	„ 31,351. 28
<i>Gare de Biasca.</i> Complètement des appareils signaleurs: signaux avancés, dispositifs à bascule pour les signaux de protection, avertisseur électrique en retour; signaux de manœuvre au nord et au sud; réfection des lignes télégraphiques dans le rayon de la gare	„ 22,767. 34
<i>Travaux complémentaires, installations et améliorations de moindre importance</i> à diverses stations, savoir: à Immensee: installation pour le lavage des voitures; à Arth/Goldau: cabine de téléphone, cadres d'affichage, complètement du quai de chargement des bois; à Schwyz: compteur à eau; à Airolo: glacière; à Lavorgo et Bodio: canalisation dans les appartements des chefs de stations; à Biasca: extension de l'éclairage extérieur de la gare; à Rivera: prolongement du quai de chargement, soupape de fermeture à la canalisation; à Lugano: rouleau de fermeture au guichet de la poste, compteur à eau; à Locarno: fontaine; suppléments pour divers objets déjà décomptés	„ 11,941. 56
<i>Ateliers centraux de Bellinzona.</i> Huilerie; fontaine dans l'atelier de réparation des voitures et wagons; bureau des contre-mâtres dans l'atelier de montage des locomotives; estacade pour tubes bouilleurs dans le magasin des matières A et toiture de l'espace entre les magasin B et F	„ 5,918. 73
	<hr/> fr. 4,254,017. 15 <hr/>

c. Maisons de gardes et objets divers.

Agrandissement de 12 maisons de gardes; travaux complémentaires à 3 autres maisons de gardes	fr.	37,271. 10
Adduction d'eau à 3 postes de gardes	»	5,915. 50
Téléphone et sonneries dans le bâtiment d'administration et pour besoins de service sur la ligne	»	1,560. 40
Amélioration des lieux d'aisances de l'école d'Erstfeld	»	869. 20
	<i>Ensemble</i>	<u>fr. 45,616. 20</u>
	<i>Total pour chiffre I</i>	<u>fr. 5,140,876. 74</u>

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

a. Matériel roulant.

6 voitures de 1 ^e classe à 4 essieux, série A ⁴ , n ^{os} 95 à 100	fr.	337,380. —
6 voitures de 1 ^e et 2 ^e classes à 4 essieux, série AB ⁴ , n ^{os} 261 à 266	»	321,900. —
15 voitures de 1 ^e et 2 ^e classes à 2 essieux, série AB, n ^{os} 161 à 175	»	443,307. 50
Transformation de 40 wagons en fer pour charbon, série L ⁵ , pour porter leur tonnage à 15 t	»	8,708. 36
60 locomotives ont été équipées du manomètre de chauffage par la vapeur (10 atmosphères), 24 locomotives de l'accouplement métallique pour le chauffage par la vapeur et 6 voitures de 3 ^e classe de poêles; cloisonnage en tôle des caisses d'accumulateurs de 26 voitures	»	47,353. 64
	<i>Ensemble</i>	<u>fr. 1,158,649. 50</u>

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

Pour les bureaux du service général à Lucerne	fr.	538. 12
» le service d'entretien et de surveillance de la ligne	»	6,438. 28
» le service des stations et celui des trains	»	7,037. 96
» le service de la traction et les dépôts de locomotives	»	8,259. 65
» l'Economat	»	2,362. 50
	<i>Ensemble</i>	<u>fr. 24,636. 51</u>
Engins et outils pour les ateliers centraux	»	7,515. 48
	<i>Ensemble</i>	<u>fr. 32,151. 99</u>
	<i>Total pour chiffre II</i>	<u>fr. 1,190,801. 49</u>

III. Autres dépenses.

Direction technique: construction et surveillance de l'exécution de voitures	fr.	34,737	—
Expropriations:			
Bureau des expropriations, avocats et autorités	fr.	9,810.	33
Achat de terrains, travaux réclamés par les expropriés, indemnités pour servitudes, etc.	„	20,216.	80
			„ 30,027. 13
Reliquat versé à l'entreprise du 1 ^{er} lot de l'embranchement Lucerne-Immensee, aux termes de l'arbitrage du 1 ^{er} décembre 1902 (voir rapport de 1902, page 20), frais du procès	„		90,813. 40
Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris, annuité de 1903	„		10,000. —
			<u>fr. 165,577. 53</u>
		<i>Total pour chiffre III</i>	

Récapitulation.

<i>I. Travaux neufs et complémentaires:</i>			
a. En pleine voie	fr.	841,243.	39
b. Dans les gares et stations	„	4,254,017.	15
c. Maisons de gardes et objets divers	„	45,616.	20
			fr. 5,140,876. 74
<i>II. Augmentation et perfectionnement du matériel roulant, outillage du service de l'exploitation et des ateliers centraux:</i>			
a. Matériel roulant	fr.	1,158,649.	50
b. Outillage	„	32,151.	99
			„ 1,190,801. 49
<i>III. Autres dépenses</i>			<u>„ 165,577. 53</u>
<i>Total des dépenses décomptées en 1903 pour le parachèvement et l'équi- pement des lignes exploitées</i>	fr.	6,497,255.	76
Dont à déduire: produits de ventes, remboursements et amortissements en faveur du compte de construction (voir pages 42 et 43 de ce rapport)	„	436,000.	61
Reste: Montant net du 32 ^e compte annuel des dépenses de construction	fr.	6,061,255.	15
(Voir plus loin ledit compte.)			

Faisant suite aux observations contenues dans ce même chapitre de notre rapport précédent, nous avons à ajouter que tous les travaux complémentaires de gares et stations énumérés l'an dernier sont actuellement achevés et décomptés, à l'exception du bâtiment de service au sud de la gare de Bellinzona, lequel sera terminé cette année.

Parmi les travaux en cours d'exécution, nous avons à signaler: extension et complètement des appareils d'enclenchement et de signaux dans les gares et stations; renforcement des charpentes métalliques des ponts et ponceaux; les charpentes métalliques de quatre travées du grand pont sur le Tessin près Cadenazzo sont déjà réfectionnées; il ne reste plus à renouveler que la 5^e travée de ce pont et deux de celui sur la Verzasca. Il n'y a du reste maintenant pas de travaux importants en cours d'exécution.

Quant à l'augmentation du matériel roulant, nous avons commandé 10 voitures de 3^e classe à 2 essieux, dont la construction se poursuit régulièrement.

Les tableaux n^{os} 14 et 20 indiquent la composition du parc des locomotives, voitures, fourgons et wagons, parmi lesquels figurent aussi les 27 voitures portées en compte ci-dessus.

3. Seconde voie Immensee-Brunnen.

On a continué en 1903 les expropriations de terrains et à la fin de l'exercice il ne restait plus à liquider qu'un petit nombre de cas portant essentiellement sur indemnités pour inconvénients.

En ce qui concerne les travaux proprement dits, nous avons à mentionner le fait que l'infrastructure est entièrement terminée sur le tronçon Immensee-Goldau et presque achevée sur celui de Goldau à Brunnen où il ne reste plus à faire qu'une partie du ballastage et les travaux complémentaires; sur ce dernier tronçon toutes les charpentes métalliques des ponts et ponceaux sont montées.

A la clôture de l'exercice, la superstructure de la seconde voie était achevée sur les tronçons Immensee-Goldau et Schwyz-Brunnen, de façon que le service régulier des trains a pu être acheminé sur la nouvelle voie de certaines sections, ce qui a permis de procéder sur l'ancienne voie à quelques réfections partielles, à l'augmentation du nombre des traverses, au renforcement des charpentes métalliques et au relevage de la voie qui s'était tassée en certains points.

Il en est de même du tronçon Goldau-Steinen-Schwyz où la superstructure de la seconde voie était posée entièrement à la fin de 1903; d'autre part, le ballastage, le bourrage des traverses et le dressement de la voie, ainsi que la transformation des têtes de stations pour le service à double voie ne seront exécutés qu'en 1904; ce sera le cas également pour l'extension et le complètement des appareils d'enclenchement et de signaux et pour l'installation de la station de block entre Immensee et Goldau.

On peut dire d'une manière générale que l'état soit des travaux de la seconde voie, soit des réfections de l'ancienne voie était tel à fin 1903 que l'ouverture du service à double voie d'Immensee à Brunnen a pu coïncider avec la mise en vigueur de l'horaire d'été, c'est-à-dire a eu lieu le 1^{er} mai courant.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. *Service des voyageurs et des bagages.* Les Administrations des grands réseaux italiens ont adhéré également, le 1^{er} juin, à la convention pour les livrets combinables de l'Union des Administrations allemandes de chemins de fer, service auquel les chemins de fer suisses sont intéressés depuis 1889 déjà; cette mesure aura sans doute une influence favorable sur le mouvement des voyageurs à destination de l'Italie.

La mise en vigueur au 1^{er} mai de nouvelles taxes-voyageurs des chemins de fer fédéraux nécessite la refonte de tous les tarifs-voyageurs avec ces derniers et en transit par eux. Il n'a été possible de créer en 1903 que les nouveaux tarifs pour le service intérieur suisse; ceux pour l'Etranger et pour le transit par la Suisse seront successivement introduits.

En 1903, 16 nouveaux tarifs et 21 suppléments ont été mis en vigueur.