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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 36 (1907)

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: 14.07.2025

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

IV. Organes de la Compagnie.

L'*organisation de l'administration générale* a subi un changement en ce sens que l'agence commerciale pour l'Italie avec siège à Milan a été supprimée. Depuis 1884 cette agence était dirigée avec autant de zèle que d'intelligence par Mr Carl Düggeli qui, dès le commencement de 1874 déjà, avait rendu d'éminents services à notre Compagnie comme chef du bureau des tarifs. A notre grand regret Mr Düggeli a dû résigner ses fonctions pour raisons de santé. Bien que d'importantes questions attendent leur solution, nous avons néanmoins renoncé à repourvoir cette vacance, et ce pour deux motifs: l'un est que la nationalisation des chemins de fer italiens et le fait que la Direction générale a son siège à Rome eussent nécessité la réorganisation de l'agence et l'autre, qu'étant donnée la réunion imminente des deux voies du Gothard et du Simplon en une seule et même main, il convient de laisser aux chemins de fer fédéraux le soin de juger si et comment une agence de ce genre doit être organisée et adaptée au nouvel état des choses.

Quant à l'*état du personnel des organes sociaux,* nous avons à rappeler les opérations de l'*assemblée générale des actionnaires* du 29 juin.

1° Election d'*administrateurs* pour la durée d'un nouveau mandat, soit jusqu'à la dissolution de la Compagnie, au cas où elle interviendrait auparavant; il s'agit des administrateurs sortant le 30 juin 1907; tous ont été réélus, ce sont MM. *Hans Bleichrœder* (Berlin), *Karl Figdor,* banquier (Vienne), le *Dr Julius Frey,* directeur de la Société de crédit suisse (Zurich), *R. Geigy-Merian,* anc. conseiller national (Bâle), *A. von Muralt,* ingénieur (Berne), le baron *Ed. von Oppenheim,* consul général impérial et royal d'Autriche-Hongrie (Cologne), *Tommaso Pagnamenta,* avocat (Bellinzona), *Ed. Schmid,* gérant de la Compagnie de navigation (Lucerne), le commandeur *Pietro Tortarolo,* sénateur du Royaume d'Italie (Gênes), *F. Zahn-Geigy,* vice-président du Bankverein suisse (Bâle); Mr le commandeur Bassi, décédé à Florence, a été remplacé par Mr le commandeur *Cesare Mangili,* sénateur du Royaume d'Italie à Milan.

2° Election de Mr *J. Blankart,* président de la Banca della Svizzera italiana (Lugano) en remplacement de feu Mr le colonel Hammer (Soleure), pour le reste du mandat de ce dernier, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 1910 ou jusqu'à la dissolution de la Compagnie, si elle intervient avant ce terme.

3° Réélection de Mr l'ingénieur *Roman Abt* (Lucerne) *président du Conseil d'administration,* avec mandat jusqu'au 30 juin 1910 ou jusqu'à la dissolution de la Compagnie, si elle intervient avant ce terme.

La même assemblée a ratifié le choix de Mr le commandeur *Felice Mariani,* colonel d'artillerie (Milan) comme *administrateur-suppléant* désigné par Mr le commandeur Pietro Tortarolo (Gênes).

De son côté, le *Conseil d'administration* a élu le 29 juin:

1° *Vice-président* du Conseil: Mr *Emile Isler,* avocat, député au Conseil des Etats (Aarau) pour une période de 3 ans, c'est-à-dire du 1er juillet 1907 au 30 juin 1910 ou jusqu'à la dissolution de la Compagnie, si elle intervient avant ce terme.

2° *Membres de la Direction:* les titulaires actuels MM. le *Dr Sev. Stoffel, Hermann Dietler,* et *Antoine Schrafl* pour une nouvelle période de 6 ans, c'est-à-dire du 1er juillet 1907 au 30 juin 1913 ou bien, au cas ou le rachat (suivant les concessions ou de gré à gré) du chemin de fer du Gothard aurait lieu avant ce terme, jusqu'au moment où le réseau passera en mains de la Confédération et où celle-ci en assumera l'exploitation.

3° *Président et vice-président de la Direction:* MM. le *Dr Sev. Stoffel* et *Hermann Dietler*, avec mandat jusqu'au 30 juin 1910 ou jusqu'à la reprise du réseau par la Confédération, si elle intervient avant cette date.

4° *Secrétaire du Conseil:* Mr le *Dr Reinhold Furrer*, secrétaire de la Direction, pour la même période, avec la même clause restrictive.

5° *Chef du bureau de revision des comptes:* le titulaire actuel, Mr *Albert Furrer*, avec mandat du 1er janvier 1908 jusqu'au 30 avril 1909, ou jusqu'au rachat du réseau, s'il a lieu avant ce terme.

Par office du 10 juillet le Conseil d'Etat nous a fait savoir qu'il avait confirmé ses *représentants dans le Conseil d'administration*, MM. *J. Schobinger*, conseiller national, et le *Dr. H. Heller*, conseiller national, pour une nouvelle période de 4 ans, c'est-à-dire du 1er juillet 1907 au 30 juin 1911 ou jusqu'à l'expiration des mandats par suite du rachat du réseau.

Par office du 22 février 1908 le landammann et le gouvernement du canton d'Uri nous ont notifié la confirmation de Mr *Florian Lusser*, ancien landammann, à Altdorf comme membre du Conseil d'administration; Mr Lusser dont le mandat prend fin le 30 avril 1908, a été réélu pour une nouvelle période, c'est-à-dire jusqu'à l'expiration de son mandat par suite du rachat du réseau.

Par office du 3 mars 1908 la chancellerie fédérale nous a informés que le Conseil fédéral a confirmé dans leurs fonctions (expirant le 30 mars 1908) pour une nouvelle période, soit jusqu'au moment du transfert du chemin de fer du Gothard à la Confédération, ses représentants dans le Conseil d'administration, savoir: MM. *Leuenberger*, président de la cour suprême (Berne), *Locher*, conseiller d'Etat (Zurich), *Simen*, député au Conseil des Etats (Locarno), *Kinel*, conseiller supérieur intime (Berlin), *Neumann*, conseiller supérieur intime et conseiller au Trésor de l'Empire allemand (Berlin), *Borgnini*, directeur général des chemins de fer Méridionaux italiens (Florence) et *Massa*, ancien directeur général des chemins de fer italiens de la Méditerranée (Turin).

Anticipant sur notre prochain compte-rendu, nous avons la profonde douleur de vous rappeler ici la grande perte que nous avons faite en la personne de Mr le *Dr Sev. Stoffel, président de la Direction*, décédé le 17 avril 1908, qui a rendu de si éminents services à notre entreprise. Le défunt était conseiller d'Etat du canton de Thurgovie et conseiller national, lorsqu'en 1879 il fut nommé membre du Conseil d'administration et cette même année vice-président de la Direction. A la mort de Mr le président Zingg il fut appelé à la présidence de la Direction, fonctions qu'il a revêtues jusqu' à sa fin. Au cours des années sa sphère d'activité a subi diverses modifications, invariables toutefois furent le talent et le savoir admirables, l'énergie infatigable qu'il apporta constamment à l'accomplissement du travail qui lui incombait. Le vide creusé par sa mort est d'autant plus sensible qu'il avait assumé d'une manière prédominante la direction des affaires concernant le rachat. Les membres du Conseil d'administration de même que ses collègues et subordonnés conserveront toujours du défunt le meilleur souvenir.

En ce qui concerne *l'état du personnel des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale*, nous avons à mentionner:

que notre représentant en Italie, Mr *Carl Düggeli*, a dû, par motifs de santé, résigner ses fonctions de chef de l'agence commerciale de Milan, fait dont nous avons parlé plus haut;

en second lieu le décès survenu le 13 janvier 1908 de Mr *Aloïs Burri*, 1er adjoint de l'inspecteur en chef de l'exploitation, qui était à notre service depuis 1874. Nous perdons en Mr Burri un excellent fonctionnaire qui s'est toujours signalé par son travail consciencieux, son zèle et ses remarquables aptitudes.

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

En 1907 comme les années précédentes c'est le personnel même de la section d'exploitation relevant de l'ingénieur en chef qui a pourvu à l'élaboration des projets, plans détaillés et devis estimatifs des travaux neufs et complémentaires, ainsi qu'à la surveillance de l'exécution de ces travaux et le compte de construction a été débité du 3 % des dépenses respectives.

La quote-part de ce chef pour 1907, fr. 39 902. 10, est décomptée au sous-chapitre „III. Autres dépenses“ (voir plus loin page 16).

2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

Nous énumérons sous ce titre les travaux neufs et complémentaires, les acquisitions et autres dépenses à la charge du compte de construction, qui ont pu être décomptés jusqu'à fin 1907 et dont le coût est inscrit définitivement au compte de construction.

I. Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

Reconstruction de la portion de voie détruite par la coulée du 20 mai 1906 entre Immensee et Goldau, km 2.8—3.0			fr.	226 644. 60
Autres travaux de protection entre Immensee et Steinen			„	2 674. 05
2 barrages au „Grünbergli“ complétant l'endiguement du Gruonbach près Fluelen	fr.	19 625. 50		
moins les subventions déjà versées	„	20 000. —	„	*374. 50*
Endiguements et travaux de protection sur la section Airolo-Biasca, mur de revêtement dans la tranchée km 175.2 de la ligne de Pino			„	18 162. 35
Renforcement des charpentes métalliques (Ire voie) des ponts de l'Evibach, du Kohlplatzbach, des ponts inférieur et supérieur de Wattingen et du pont sur la gorge du Kellerbach; revêtement de la partie inférieure du tablier du pont sur la route cantonale près Faido			„	93 983. 58
Subventions en faveur d'entreprises publiques, telles que corrections et endiguements de rivières, torrents, etc.			„	42 447. 62
Ensemble			fr.	383 537. 70

b. Dans les gares et stations.

Travaux complémentaires aux bâtiments aux voyageurs, halles, hangars et bâtiments accessoires à Goldau, Altdorf, Gurtnellen, Gœschenen, Bellinzona, Giubiasco, Lugano et Cadenazzo	fr.	31 478. 97
Extensions de voies à Altdorf, Biasca, Giubiasco, Mendrisio et Cadenazzo .	„	160 227. 95
Appareils d'enclenchement à Cadenazzo, Magadino et S. Nazzaro . . .	„	79 376. 94
Extension et amélioration des installations du service des eaux d'alimentation, des hydrantes, de l'eau potable, etc.	„	22 028. 65
Installation de ponts-bascule à Altdorf, Castione, Giubiasco, Cadenazzo et Magadino, ainsi que de grues à pivot à Castione et Mendrisio . . .	„	33 288. 31
Installations à Schwyz et Altdorf pour le nettoyage et la désinfection des wagons servant au transport des bestiaux	„	4 375. 55
Travaux complémentaires dans les remises à locomotives et autres bâtiments des gares de dépôt Goldau, Erstfeld, Biasca, Bellinzona et dans les ateliers des dépôts d'Erstfeld et Bellinzona	„	22 312. 43
Installation de l'éclairage électrique dans les stations de Walchwil, Gurtnellen, Ambri-Piotta et Rodi; extension de l'éclairage électrique dans les gares de Brunnen et de Biasca, ainsi qu'à la station de Castione; extension de l'éclairage au gaz à la gare de Lugano	„	19 933. 96
Aménagement du téléphone entre les bâtiments de service d'Airolo et de Bellinzona, ainsi que d'une batterie d'accumulateurs avec station de chargement pour les installations à faible courant de la gare de Goldau	„	7 326. 65
Travaux complémentaires aux bâtiments et aux magasins de l'Economat à Erstfeld, Biasca et Bellinzona	„	18 882. 21
Rez-de-chaussée pour le service local de l'administration des postes fédérales à Goldau	„	51 685. 08
Passage en dessous pour piétons et charrettes à Schwyz	„	26 902. —
Etablissement de bains dans la Lindenstrasse à Erstfeld	„	22 331. 55
Halle de gymnastique avec annexe pour les exercices nationaux près de l'école secondaire de la Compagnie à Erstfeld	„	37 709. 07
Passages pour les charrettes postales à Lugano	„	537. —
Recouvrement du ruisseau Guttabach traversant la gare de Locarno . .	„	3 680. 15
Gare de Chiasso.		
Prolongement de la halle suisse de grande vitesse et de celle de la douane italienne pour la grande vitesse; halle et quai de chargement avec grue à pivot; halle de chargement près du hangar de la douane suisse pour la petite vitesse et prolongement du quai de chargement; halle et quai de chargement près du hangar d'arrière de la douane italienne pour la petite vitesse; quai de chargement et grue à pivot près du hangar pour le service local des marchandises	„	125 436. 98
Extensions de voie, y compris l'infrastructure et le ballastage . . .	„	62 983. 58
A reporter	fr.	730 497. 03

Report	fr.	730 497. 03
Extension des installations d'éclairage électrique de la gare	„	17 744. 12
Ecriteaux indiquant aux voyageurs le nom des gares	„	310. —
Reconstruction de l'ancien bâtiment de consommation, agrandissement et transformation dudit en locaux de service	„	9 592. 46
Ateliers centraux de Bellinzona.		
Atelier pour l'entretien de l'éclairage électrique des voitures et fourgons, voie étroite de communication et installation de la transmission du courant; lieux d'aisances pour ouvriers; amélioration du bâtiment de la tôlerie; chauffage par la vapeur et pont d'échafaudage pour la grue de montage dans la chaudronnerie	„	49 947. 56
Ensemble	fr.	808 091. 17

c. Maisons de gardes et objets divers.

Agrandissement de 10 maisons de gardes	fr.	51 529. 55
Adduction d'eau à 11 postes de gardes	„	7 850. 55
3me fil de correspondance entre Erstfeld et Gœschenen, Airolo et Faido, Biasca et Bellinzona	„	3 496. 75
Atelier d'héliographie dans l'aile occidentale du bâtiment d'administration à Lucerne	„	2 710. —
Buttoirs de voies-impasse en maçonnerie sèche massive	„	2 035. 95
Exhaussement d'un étage du bâtiment scolaire de la Compagnie à Bellinzona, installation dans ledit du chauffage central	„	39 592. 25
Dépenses supplémentaires pour objets figurant au compte 1906 . . .	„	9 310 85
Ensemble	fr.	116 525. 90

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

a. Matériel roulant.

8 locomotives compound à 4 cylindres, série C 4/5, nos 2801—2808 . .	fr.	1 018 442. 35
6 voitures de 1re et 2me classes, à 4 essieux, série AB4, nos 206—211 . .	„	328 574. 70
6 voitures de 2me classe, à 4 essieux, série B4, nos 506—511 . . .	„	317 594. 70
6 voitures de 3me classe, à 4 essieux, série C4, nos 1271—1276 . . .	„	290 652. 20
Adaptation à diverses locomotives et voitures de raccords en deux parties pour le chauffage par la vapeur	„	17 616. 87
Adaptation de soufflets à 5 voitures de 1re et 2me classes, à 2 essieux . .	„	4 795. 71
Aménagement de 24 voitures et 5 fourgons avec l'éclairage électrique par dynamos, système Brown, Boveri & Cie	„	49 855. 19
Transformation de 70 wagons à charbon, série L5, dont la capacité de chargement est portée à 15 t	„	16 251. 79
Ensemble	fr.	2 043 783. 51

b. Outillage du service de l'exploitation et des ateliers centraux.

Pour les bureaux du service général à Lucerne .	fr. 20 061. 05	
„ le service d'entretien et de surveillance de la ligne	„ 29 858. 87	
„ le service des stations et celui des trains .	„ 54 368. 27	
„ le service de la traction	„ 45 411. —	
„ l'Economat	„ 15 808. 06	
„ les écoles de la Compagnie et autres institutions de bienfaisance	„ 5 314. 28	
		fr. 170 821. 53
Engins et outils pour les ateliers centraux et ceux des dépôts . . .		„ 38 484. 16
	Ensemble	fr. 209 305. 69

III. Autres dépenses.

Direction technique:		
Travaux neufs et complémentaires	fr. 39 244. 65	
Matériel d'exploitation	„ 61 313. 50	fr. 100 558. 60
Expropriations:		
Bureau des expropriations, avocats et autorités . .	fr. 12 404. 09	
Achat de terrains indemnités pour servitudes, etc. . .	„ 46 663. 95	
Travaux réclamés par des expropriés	„ 13 368. 92	„ 72 436. 96
Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris		„ 10 000. —
	Ensemble	fr. 182 995. 11

Récapitulation.

I. Travaux neufs et complémentaires:		
a. En pleine voie	fr. 383 537. 70	
b. Dans les gares et stations	„ 808 091. 17	
c. Maisons de gardes et objets divers . .	„ 116 525. 90	
		fr. 1 308 154. 77
II. Augmentation et perfectionnement du matériel roulant, outillage du service de l'exploitation et des ateliers centraux:		
a. Matériel roulant	fr. 2 043 783. 51	
b. Outillage	„ 209 305. 69	
		„ 2 253 089. 20
III. Autres dépenses		„ 182 995. 11
Total des dépenses décomptées en 1907 pour le parachèvement et l'équipement des lignes exploitées		fr. 3 744 239. 08
Dont à déduire:		
les produits de ventes, remboursements et amortissements en faveur du compte de construction (voir page 49 de ce rapport)		„ 116 899. 28
Montant net du 36e compte annuel des dépenses de construction		fr. 3 627 339. 90

(voir ledit compte, page 65).

Nous avons encore à compléter les observations qui figuraient à cette même place dans notre dernier rapport de gestion.

La reconstruction de la portion de ligne détruite par la coulée du 20 mai 1906 sur le flanc du Rigi en amont d'Immensee s'est achevée en 1907; le coût de ces travaux, qui constituent une amélioration essentielle dans l'intérêt de l'exploitation, est compris dans les dépenses énumérées ci-dessus; d'autre part le coût des installations disparues a été amorti par fr. 28 603. 20 en faveur du compte de construction (voir page 48).

Quant aux renforcements de ponts, le seul encore inachevé est celui de la charpente métallique de la Ire voie du pont sur la Reuss près Inschi.

Les appareils d'enclenchement et de signaux fixes sont partout terminés; la totalité des gares et stations de notre réseau sont maintenant pourvues de ces appareils.

De même les travaux complémentaires de la gare internationale de Chiasso ont pu être terminés et mis en exploitation dans le courant de 1907.

Toutes les locomotives et voitures commandées ont été livrées en 1907 et mises en service (voir page 21 du rapport de 1906).

Nous avons fait une nouvelle commande de 8 locomotives compound de grande vitesse, à 4 cylindres, série A 3/5.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. ***Service des voyageurs et des bagages.*** En 1907, 6 tarifs et 24 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice nous avons eu à traiter 1776 *réclamations,* chiffre qui comprend les 36 cas non liquidés au 1er janvier 1905; de ces 1776 réclamations 171 ont été écartées et 1605 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 25 534. 26; 24 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. ***Service des marchandises et des animaux.*** En 1907 on a créé 13 tarifs et 58 suppléments.

Au cours du dernier exercice il nous est parvenu 4472 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 617 cas pendants au 1er janvier 1907, forment le total de 5089, dont 4437 ont été liquidées et 652 reportées à l'exercice suivant.

B. Horaire et trains.

a. Service d'été

Conformément aux prescriptions, l'horaire d'été est entré en vigueur le 1er mai.

Nous avons repris à cet horaire les trains dits de saison Lucerne-Gœschenen (7), Gœschenen-Lucerne (8), Zoug-Goldau (551) et Goldau-Zug (556); ces quatre trains ont circulé durant toute la