Construction

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **12 (1883)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

V. Construction.

Nous avons déjà rappelé dans notre précédent rapport de gestion qu'à partir de la fin de l'année 1882, *l'Ingénieur en chef pour l'exploitation* a été chargé de l'exécution de tous les travaux de construction non encore achevés, de sorte que dès ce moment la *Direction technique* qui avait fonctionné jusque-là, n'a plus eu dans ses attributions que la vérification et la liquidation des décomptes avec les entrepreneurs.

Quant à *l'état de ces décomptes*, nous ferons remarquer ce qui suit: parmi ceux qui concernent les terrassements et ouvrages d'art et qui étaient encore pendants en 1882, le décompte avec l'Entreprise « Società Marsaglia » (rampe sud, lots X à XVII) a été liquidé à l'amiable par une convention datée du 15 août.

Ce résultat n'a pas encore été atteint avec l'Entreprise de la rampe nord (lots V à IX), cette dernière persistant à formuler des prétentions que la Compagnie ne peut reconnaître.

Malgré les propositions fort larges de la Direction, nous n'avons pas réussi non plus à conclure à l'amiable avec les entrepreneurs des deux lots XVIII et XIX (Cadenazzo-frontière près Pino) sur les divergences relatives aux décomptes, et nous nous sommes décidés, d'accord en cela avec l'Entreprise du XIXe lot (Carlo Caselli & Cie.), à soumettre notre différend avec cette dernière à un tribunal d'arbitres; celui-ci a déjà rendu son jugement et, comme on nous l'a fait savoir provisoirement, reconnu à la dite Entreprise une indemnité qui est de beaucoup inférieure à la sómme offerte par la Direction en vue d'un arrangement à l'amiable. — L'Entreprise du XVIIIe lot a fait valoir ses prétentions par devant le Tribunal fédéral; l'échange des écritures relatives à ce procès est déjà clos.

A côté de l'exécution des travaux non terminés, l'Ingénieur en chef pour l'exploitation avait encore dans ses attributions *l'établissement des plans révisés du cadastre de la ligne.* Sur les cinq groupes de géomètres, quatre ont achevé durant l'exercice les levées de leur ressort; le cinquième groupe auquel incombaient les levées de tout le côté nord d'Immensee à Goeschenen, n'a pu livrer jusqu'à la fin de l'année que les travaux relatifs aux communes de Morschach, Sisikon, Flüelen, Altdorf, Bürglen, Schattdorf et Erstfeld; il reste donc à terminer les sections d'Immensee à Brunnen et de Silenen à Goeschenen. Les levées de plans sont cependant assez avancées dans ces communes aussi, pour qu'on puisse en espérer l'achèvement vers le milieu de l'année courante.

A la fin de l'exercice, 6 ingénieurs, 6 géomètres et assistants, 3 dessinateurs, 2 fonctionnaires administratifs, 2 surveillants, 2 aides-opérateurs et 3 aides pour le service des bureaux et les reproductions héliographiques étaient encore occupés exclusivement à la construction. De 70 qu'il était au 31 décembre 1882, le nombre des *employés à la construction* s'est réduit à 26 fin 1883. Sur ce chiffre, douze étaient occupés au bureau central, six dans le Ier district, sept dans le IIe et un dans le IIIe.

Relativement à *l'exécution des travaux,* nous mentionnerons en premier lieu le service des *expropriations:*

Durant l'exercice, nous avons payé notre quote-part, soit fr. 2572. 99, aux frais d'agrandissement de la gare de Rothkreuz.

Il a été passé 443 contrats d'acquisition à l'amiable, 7 jugements des Commissions fédérales d'estimation sont devenus exécutoires; en suite de ces règlements, on a payé sur la ligne Immensee-

Pino et sur les lignes tessinoises de plaine, la somme totale de fr. 157,586. 22 pour 118,072 m² de terrains de tout genre, dont 67,475 m² dans le canton de Schwyz, 6708 m² dans celui d'Uri et 43,889 dans celui du Tessin. Dans ce montant sont comprises les indemnités pour inconvénients de toute nature, démolition de bâtiments, enlèvement d'arbres, couverture à l'épreuve du feu des bâtiments, acquisition de droits de prise et de conduite d'eau, servitudes de chemins prises à notre charge, etc.

Sur la ligne du Monte-Cenere, il a été dépensé, en suite de 242 contrats à l'amiable fr. 36,487. 10. pour 39,269 m² de terrains; les indemnités pour inconvénients, enlèvement d'arbres, etc. sont comprises dans ce montant.

La revente de terrains à produit une recette de fr. 31,258. 80.

Quant à *l'exécution proprement dite des travaux*, ces derniers qui sont assez étendus, peuvent se diviser en deux groupes distincts:

1. *Travaux exécutés en vue d'accroître la solidité de la ligne et la sécurité du service:*

a. Dans cette catégorie rentrent l'enlèvement de blocs détachés sur les talus des tranchées, sur les parois de rochers ainsi que sur les penchants de collines à proximité immédiate de la ligne, de plus la consolidation et le soutènement de blocs de rocher mal assujettis. Nous indiquons ci-après les points où il a fallu procéder à ces travaux: aux approches du tunnel de la Rindelfluh, sur le tronçon de Brunnen à Sisikon, notamment à la sortie du tunnel de l'Oelberg, entre Amsteg et Gurtnellen, principalement à l'entrée du Ier tunnel du Bristen, entre le tunnel de Stalvedro et Piotta, enfin sur la ligne du Monte-Cenere entre le tunnel de Precassino et Robasacco et près de Taverne.

b. Exécution de travaux de défense contre les chutes de pierres et d'avalanches, endiguements de cours d'eau et de torrents, savoir pour le côté nord: sur le versant du Rigi, au Gaisbach, dans l'Entschigthal supérieur et inférieur et dans la gorge du Ribistœckli près de Goeschenen; de plus construction soit reconstruction et renforcement des murs de rive le long de la Reuss près de la tête nord du tunnel du St-Gothard; sur le côté sud: ripage dans le sens aval de la voie sur les pentes entre Stalvedro et Ponte sordo; soutènement par des maçonneries en sous-œuvre de parties rocheuses déchaussées et construction en cet endroit d'un mur de défense de 56 m. de longueur; revêtement d'une longueur de 83 m. non maçonnée dans les tunnels de Prato et de Piano-tondo; prolongement du tunnel de Polmengo par une galerie de 28 m.; sur la ligne du Monte-Cenere: exécution de nouveaux travaux de défense sur les rives du Vedeggio, et sur la ligne de Pino, revêtement des talus en terrain friable des tranchées près de Vira. — Nous mentionnerons de plus ici la couverture à l'épreuve du feu de toutes les maisons du village de Piotta situées entre la route et la ligne; étant donnés leur structure et le voisinage immédiat du chemin de fer, ces bâtiments étaient très exposés à devenir la proie d'un incendie. — Nous rappellerons enfin que dans les parties voisines de pâturages on a diminué les espaces vides des clôtures au moyen de torons en fil de fer; la même opération a été pratiquée aux barrières à bascule des passages assez fréquentés, qui sont manœuvrées à distance; enfin pour empêcher le public de pénétrer sur les voies des stations dont le mouvement est un peu considérable, on a entouré ces dernières de clôtures.

2. *Travaux dont l'exécution a été imposée par la nécessité de satisfaire aux exigences résultant de l'accroissement du trafic.*

Dans cette catégorie nous citerons en premier lieu:

a. Pose de la seconde voie entre Goeschenen et Airolo et sur le tronçon de Bellinzone à Giubiasco; ces travaux ont été commencés déjà en 1882. Comme on sait, le tunnel du St-Gothard ainsi que

les rampes d'accès avaient été construits, en ce qui concerne les terrassements et ouvrages d'art, de manière à pouvoir recevoir plus tard une seconde voie. Sur la section de Bellinzone-Giubiasco, les terrassements et ouvrages d'art pour la seconde voie ont dû en partie être exécutés à neuf. Ces deux tronçons ont été ouverts à l'exploitation sur deux voies à l'époque de l'entrée en vigueur de l'horaire d'été.

b. Extension des faisceaux de voies dans certaines gares; agrandissement et construction de bâtiments et autres dépendances de stations, savoir:

station d'Immensee: raccordement de la voie en cul-de-sac avec la voie principale;

station de Schwyz: prolongement et raccordement de la voie des rampes et des wagons en manutention; exécution d'une fontaine d'eau courante;

station de Brunnen: prolongement de la voie en cul-de-sac; transformation de la véranda nord en une salle d'attente de IIIe classe; construction d'un entrepôt pour céréales d'une capacité de 500 wagons complets, avec les voies d'accès;

station de Flüelen: établissement d'une voie en cul-de-sac pour les voitures de réserve; transformation de la véranda nord en une salle d'attente de IIIe classe; création d'un bureau des bagages;

station d'Altorf: prolongement et raccordement de la voie en cul-de-sac avec la voie principale;

gare d'Erstfeld: établissement de voies au quai à combustibles, d'une voie en cul-de-sac vèrs le sud; exécution d'une fontaine d'eau courante et d'une annexe (salle d'attente) au bâtiment aux voyageurs.

station de Gurtnellen: prolongement de la voie en cul-de-sac avec contre-pente (voie de sûreté);

gare de Goeschenen: achèvement des travaux d'agrandissement de la plate-forme de la gare; établissement de trois nouvelles voies; transformation de l'appareil central des aiguilles et des signaux avec tourelle de manœuvre vis-à-vis du bâtiment aux voyageurs; commencement, achèvement et couverture du nouveau bâtiment aux voyageurs; relativement à ce dernier nous ferons remarquer qu'étant données les conditions très restreintes d'espace disponible et la nécessité de conserver à leur but les anciens buffets et locaux de service jusqu'à ce que les nouvelles constructions fussent terminées, les travaux n'ont pu notamment durant les mois d'été, marcher que fort lentement. Il a été toutefois encore possible de couvrir le bâtiment entier avant la fin de l'année et d'enlever complétement les anciennes constructions, de sorte que tous les locaux neufs pourront être ouverts au service pour la saison d'été 1884. Les matériaux de démolition provenant de l'ancien bâtiment aux voyageurs seront employés à la construction à la gare d'Airolo d'un buffet avec salles d'attente et annexe;

station d'Airolo: établissement d'une nouvelle voie et exécution de plusieurs raccordements; en connexion avec ces travaux, transformation totale de l'appareil central pour les aiguilles et les signaux, avec tourelle de manœuvre en face du bâtiment aux voyageurs; en outre le nombre des places dans le dépôt de locomotives a été augmenté de deux;

station de Biasca: construction d'une seconde plaque tournante pour locomotives; agrandissement du dépôt des charbons et reconstruction des voies qui y conduisent, en vue de faciliter le déchargement et le chargement des combustibles de service; exécution de deux nouvelles fosses à piquer le feu, d'une seconde grue d'alimentation avec conduite; établissement de plusieurs voies en cul-de-sac pour le dépôt des chasse-neige, etc.; couverture de la fosse à enlever les roues près du dépôt de locomotives et construction d'un magasin-annexe pour le sable;

gare de Bellinzone: les travaux d'agrandissement de la gare de Bellinzone qui, par suite de la bifurcation des lignes, constitue un des points les plus importants du réseau, ont pris aussi durant l'exercice 1883 des proportions considérables. Le faisceau des voies de gare d'une longueur primitive de 6180 mètres, a dû être notamment étendu et atteignait fin 1883 un développement de 9884 mètres. L'exploitation sur deux voies du tronçon Bellinzone-Giubiasco a nécessité la transformation de la tête sud du faisceau; de plus, pour simplifier la manutention des marchandises (chargement et déchargement) on a modifié en conséquence la disposition primitive des voies au nord-est du bâtiment aux voyageurs, et exécuté de nouveaux raccordements. — L'ancien bâtiment provisoire aux voyageurs de Locarno a été transporté et reconstruit à Bellinzone; il contient actuellement des locaux pour le personnel des trains et les visiteurs, ainsi que des magasins pour les matériaux servant à l'entretien de la ligne et à l'exploitation. — Nous rappellerons enfin les travaux de parachèvement des ateliers provisoires de réparations à Bellinzone, savoir: construction d'une annexe pour la chaudronnerie et la fonderie de cuivre, d'un hangar pour l'embattage des bandages et d'un magasin en planches; revêtement en planches du hangar ouvert pour réparations des locomotives; exécution de fosses à visiter et d'un dallage dans ce hangar, fondations pour un certain nombre de nouvelles machines-outils et établissement de voies de service pour le dépôt des roues montées;

station de Giubiasco: ici aussi il a fallu, en suite de la pose de la seconde voie entre Bellinzone et Giubiasco, transformer complétement la pointe nord du faisceau de voies; ce dernier a été en même temps modifié de manière à correspondre à l'itinéraire fixé pour les deux branches de la bifurcation; conjointement on a construit un appareil central pour les aiguilles et signaux avec tourelle de manœuvre;

station de Lugano: construction d'une véranda métallique avec dallage en-dessous;

gare de Chiasso: la gare internationale de Chiasso a reçu, pour une partie en suite de réclamations émanant de l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie qui s'y raccorde avec notre réseau, les agrandissements et annexes ci-après énumérés: pose d'une seconde voie derrière le hangar de la douane et déplacement de deux plaques-tournantes, ainsi que de deux balances-bascules; exécution d'un dallage sur le sol du perron couvert du bâtiment aux voyageurs; travaux de canalisation pour dériver l'eau de pluie de ce bâtiment ainsi que des nouvelles constructions au sud de celui-ci; construction de deux vespasiennes métalliques, d'un bâtiment pour logements et bureaux; agrandissement du dépôt des locomotives; exécution d'un quai couvert à combustibles à l'extrémité sud de la gare; aménagement de dortoirs pour le personnel des trains dans la remise de voitures; ces dernières constructions sont à l'usage exclusif de l'Administration de la Haute-Italie; prolongement de la halle suisse aux marchandises par le revêtement en planches du quai couvert de chargement; couverture de la rampe ouverte de chargement; construction d'une nouvelle rampe analogue; aménagement de quatre locaux pour bureaux dans la partie sud, et de deux autres dans la partie nord de la halle aux marchandises; exécution d'avant-toits pour le hangar de la douane et le quai couvert de chargement, et d'une annexe au dépôt suisse des locomotives destinée à recevoir une forge de campagne ainsi qu'un magasin à coke; enfin correction et achèvement des clôtures et des conduites d'eau (établissement d'un pulsomètre pour accélérer l'alimentation des locomotives et tenders);

station de Cadenazzo: construction d'un abri pour la manœuvre de l'appareil central des aiguilles et signaux; montage d'une plaque-tournante disponible de 5 m. de diamètre pour les locomotives de l'embranchement Cadenazzo-Locarno;

station de Locarno: correction de la conduite hydraulique.

En outre, toutes les gares et stations d'alimentation ont été pourvues d'une canalisation à robinets, pour avoir l'eau à proximité immédiate des bâtiments en cas d'incendie.

En suite de l'accroissement continuel du trafic et par conséquent de l'insuffisance des installations provisoires, nous avons eu à nous occuper très activement durant l'exercice de la construction *d'ateliers de réparations.*

La première alternative qui se présentait, savoir l'agrandissement des ateliers actuels, dut être écartée après examen approfondi, d'autant plus que les hommes compétents consultés à cet égard déclarèrent unanimément qu'elle n'était ni rationnelle ni conforme au but proposé. Il y avait donc lieu de songer à la création de nouveaux établissements et les enquêtes et études faites à ce sujet démontrèrent que les travaux devaient comporter pour le moment 20 places de locomotives, 50 places couvertes et 50 places ouvertes pour voitures et wagons avec les ateliers spéciaux, bureaux et magasins nécessaires, et prévoir une extension éventuelle allant jusqu'à 30 places de locomotives et pour les voitures et wagons au double du nombre de places primitif.

Lorsque surgit la question de savoir dans quelle localité les nouvelles constructions devraient être élevées, nous reçûmes de dix communes limitrophes du chemin de fer, des propositions accompagnées d'offres de subventions variant selon les intérêts en jeu et les moyens disponibles, pour le cas où les ateliers seraient construits sur leur territoire. Toutefois la plupart des emplacements offerts ne répondaient pas aux conditions exigées par les hommes de l'art et finalement nous avons pris les résolutions suivantes (séances du Conseil d'administration des 20 et 21 octobre 1883):

1. les ateliers centraux de réparations seront établis sur le côté sud du Gothard;
2. il sera construit en outre à Erstfeld, côté nord, des ateliers auxiliaires;
3. la Direction est chargée de décider si les ateliers centraux doivent être établis à Bellinzone ou à Biasca.

Quant au choix à faire entre Bellinzone et Biasca, il faut considérer non seulemeut la question d'argent, les exigences du service de l'exploitation, les conditions des salaires et d'existence, mais encore la force hydraulique nécessaire à acquérir. Les études et recherches sur ce dernier point ont commencé fin 1883 et ont été poussées assez avant en 1884 pour qu'on ait pu, en s'appuyant sur les résultats obtenus, formuler aux communes en question les conditions auxquelles les ateliers pourraient être établis dans cette commune-ci ou dans celle-là. Lorsque les contrats d'engagement ratifiés par les deux communes seront parvenus, notre Direction procédera au choix de l'une ou de l'autre localité.

Dans le *tunnel du St. Gothard* on a dû exécuter des travaux de reconstruction et des ouvrages supplémentaires considérables, cela pour remédier aux défauts d'exécution de la maçonnerie constatés lors de la collaudation effectuée avec l'Entreprise et de la seconde collaudation ordonnée plus tard par le Département fédéral des chemins de fer, ainsi qu'aux défectuosités qui se produisirent pendant la durée du délai de garantie.

Afin de pouvoir procéder sans interruption à ces travaux de reconstruction, il a fallu dès le 19 octobre, soit pour la saison d'hiver, restreindre à *une* voie l'exploitation dans le grand tunnel.

La surveillance de ces travaux sera exercée pendant toute leur durée, par un ingénieur spécial que nous avons engagé à cet effet.

Quant à nos relations avec l'Entreprise L. Favre, c'est-à-dire au point où en est notre procès avec cette dernière, nous avons à vous faire les communications ci-après:

En avril 1883 l'Entreprise a remis la réplique concernant sa demande reconventionelle ainsi que sa réponse à l'action complémentaire intentée par notre Compagnie relativement aux retenues pour retard et aux prêts. Dans cette pièce l'Entreprise reconnait l'obligation de rembourser la somme de fr. 500,000 qu'elle nous a empruntée, en revanche elle y conteste formellement le droit de la Compagnie de réclamer les retenues pour retard au montant de fr. 2,745,000.

La duplique de la Compagnie contre la demande reconventionnelle de l'Entreprise et contre la réplique de celle-ci à notre action complémentaire, a été remise le 6 juillet au Tribunal fédéral et la dernière duplique de l'Entreprise en septembre. Cette opération a clos l'échange des écritures.

Dans le courant des mois d'octobre et de novembre eut lieu la production des preuves de chacune des parties; à la date du 28 janvier 1884, le Juge d'instruction a réuni ces dernières dans une audience préliminaire aux fins de résoudre diverses questions de preuves.

Comme le moyen de preuve par expertise invoqué par les parties pour certains points, avait été déclaré admissible déjà auparavant, le Juge d'instruction fit procéder tant en décembre qu'à l'audience du 28 janvier 1884, à la nomination des experts; furent nommés: MM. Thommen, Conseiller supérieur des Travaux à Vienne, Meyer, Ingénieur en chef à Lausanne, le Professeur Laissle à Stuttgart et Schlemmer, Inspecteur général à Paris.

L'audition des témoins a été fixée au 24 mars 1884; elle sera probablement suivie d'un transport sur les lieux.

Nos mémoires précédents portaient déjà en compte un montant de fr. 97,583. 43 pour diverses réparations et reconstructions de la maçonnerie du tunnel; récemment encore nous avons actionné l'Entreprise pour une nouvelle somme de fr. 286,955. 26 concernant des travaux analogues. En vue de sauvegarder les preuves y relatives et comme le délai de garantie de l'Entreprise pour la maçonnerie expirait fin 1883, il fut décidé qu'une inspection des lieux à titre de preuve à futur, aurait lieu le 27 décembre. Mais dans la nuit du 26 au 27 l'un des experts M. Meyer, Ingénieur en chef et notre Ingénieur en chef M. Bechtle tombèrent grièvement malades à Goeschenen à la suite de l'accident que l'on sait (empoisonnement par l'oxyde de carbone). La visite ne put donc s'effectuer que les 28, 29 et 31 décembre avec le concours de M. l'Ingénieur en chef Weiss de Zurich, appelé dans l'intervalle à titre d'expert.

Le Juge d'instruction et les parties sont d'accord de joindre au procès principal l'instance relative aux frais de réparations.

Bien que l'élaboration du rapport des experts doive exiger un certain temps, on peut s'attendre cependant à ce que le jugement sera rendu avant la fin de 1884.

Nous ajouterons encore ici qu'il a été question de notre procès avec l'Entreprise Favre au sein du Conseil national; en effet dans la séance du 4 juillet 1883, un membre de ce Conseil reprocha au Conseil fédéral, à l'occasion de la discussion sur le rapport de gestion de ce dernier, d'avoir empêché une conciliation entre les parties. M. le Conseiller fédéral Welti repoussa ce reproche et l'interpellation n'aboutit à aucune résolution de la part de l'assemblée.

Dans une lettre imprimée datée de Genève le 11 juillet et en se référant à cette discussion, M. le Directeur Bossi s'adresse aux membres du Conseil fédéral et de l'Assemblée fédérale; l'Entreprise y affirme une fois de plus et faussement que notre Compagnie n'a jamais voulu se prêter à aucun accommodement, alors qu'au contraire nous avons témoigné constamment les meilleures dispositions à cet égard; dans cette lettre l'Entreprise promettait aussi de publier toute la correspondance échangée sur ce point entre elle et notre Direction; à notre grand regret, cette publication n'a point encore paru.

Vers la fin de l'exercice, M. l'ingénieur Bossi s'est retiré du poste de Directeur de l'Entreprise Favre qu'il occupait et M. l'avocat Rambert a été désigné comme fondé de pouvoirs de l'Entreprise, c'est-à-dire de l'héritière de feu M. L. Favre.

VI. Exploitation.

A. Dispositions de tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. En suite du mesurage contradictoire du réseau du Gothard, il a fallu remanier le tableau des distances intérieures, ce qui a nécessité en partie le nouveau dressement, en partie une modification du tableau des distances pour le calcul des taxes du transport direct d'écoles, de sociétés, de malades, de cercueils, de bagages, etc., en vigueur pour les relations entre le Gothard et certaines Compagnies suisses, ainsi que des tarifs correspondants pour le service des voyageurs. En extension ou modification partielle des tarifs voyageurs mentionnés dans notre dernier rapport, on a dû de plus leur créer un grand nombre de suppléments, dont nous ne donnerons pas l'énumération ici, celle-ci ne présentant pas d'intérêt particulier.

Nous indiquons en revanche ci-après les nouveaux tarifs entrés en vigueur:

1) tarif du 1er mai 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages entre certaines gares des chemins de fer de l'Etat wurtembergois et diverses stations du réseau suisse; 2) tarif du 1er juin 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages de Londres vers la Suisse et l'Italie viâ France et St-Gothard; 3) tarif du 1er juin 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages entre Londres, la Belgique, la Hollande et l'Italie viâ Sterpenich; 4) tarif des 1/15 juillet 1883 pour le service international des voyages circulaires entre l'Italie d'une part, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, la Belgique, les Pays-Bas et la Suisse d'autre part; 5) tarif du 1er septembre 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages de Londres et de la Hollande vers l'Italie par la voie du Rhin; 6) tarif du 1er octobre 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages de Londres, de la Belgique et de la Hollande vers la Suisse viâ Sterpenich-Luxembourg et par la voie du Rhin.

Le Tir fédéral de Lugano au mois de juillet nous a donné l'occasion d'accorder pour la durée de la fête des facilités aux voyageurs en destination de cette gare. Tandis que de leur côté les autres Compagnies suisses accordaient les avantages stipulés depuis un certain nombre d'années par les décisions de la Conférence des chemins de fer suisses, nous avons, pour tenir compte de la grande distance à parcourir jusqu'à la ville du Tir, abaissé les prix et, dans la seconde moitié de la fête, appliqué des taxes notamment plus réduites encore.