Organes de la compagnie

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **27 (1898)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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

A l'endroit des Compagnies il n'est formulé aucune exigence allant au delà de cette règle qui veut qu'en vertu de principes généralement admis déjà, toute Administration bien gérée doit, en établissant son bilan annuel, prévoir l'entretien constant des installations et constructions servant à l'exploitation. Les versements annuels dans le fonds de renouvellement doivent être traités comme *frais d'exploitation* parce que c'est précisément l'exploitation qui doit faire face aux dépenses d'entretien des constructions et installations servant à l'exploitation.

3. Doivent également être portés aux recettes les intérêts produits par les excédents mensuels jusqu'à la fin de l'exercice; d'autre part, il faut défalquer l'intérêt des avances qui peuvent être faites au compte d'exploitation par le compte de profits et pertes.

4. Pour le calcul de la moyenne du rendement, on divise simplement par 10 le total des produits nets des 10 exercices; aux termes des concessions, il n'y a pas lieu de tenir compte d'un *troisième facteur*, c'est-à-dire du capital d'établissement.

5. Dans la procédure actuelle il n'est entré en matière ni sur les déductions du prix de rachat ni sur la réserve concernant les retenues sur les approvisionnements, attendu que l'action introduite sur ces points par le Conseil fédéral n'est pas recevable.

Les décisions mentionnées sous chiffres 1 et 4 déboutent la Compagnie de ses conclusions; la 2e décision admet, en la forme, pour autant qu'il s'agit de l'applicabilité de la loi de comptabilité, le point de vue du Central-Suisse, mais au fond elle reconnaît le bien-fondé de la prétention du Conseil fédéral; les décisions sous chiffres 3 et 5 sont conformes aux demandes de la Compagnie. Un certain nombre de questions fort importantes, telles que p. ex. le montant des versements dans le fonds de renouvellement, les approvisionnements de matériaux, la notion de „l'état parfaitement satisfaisant", les déductions et retenues, etc. ne pourront, faute d'entente, être tranchées que plus tard.

4.

Le fait que la *nouvelle loi lucernoise sur le timbre* frappait d'un impôt considérable tant nos actions et obligations que nos coupons de dividende et d'intérêt, nous a obligés à introduire auprès du Tribunal fédéral une action civile contre cette violation des prérogatives que nous confère en matière d'impôt l'acte de concession de notre ligne sur territoire lucernois. Le Tribunal a reconnu le bien-fondé de notre recours, de façon que nous sommes exemptés du paiement de cet impôt.

III. Organes de la Compagnie.

Comme plusieurs Administrateurs sortaient de charge en 1898, il a fallu procéder à de nouvelles élections; ont été réélus:

1. Par l'Assemblée générale:

MM. *Abegg-Arter,* Président de la Société de crédit suisse, Zurich,
Abt Roman, ingénieur, Lucerne,
Cahn-Speyer Dan., Vienne,
Isler, Député au Conseil des Etats, Aarau,
Hammer B., ancien Conseiller fédéral, Soleure,
Maraini Cl., ingénieur, Rome,
Moser-Ott, Conseiller d'Etat, Schaffhouse,

MM. *Salomonsohn A.*, avocat, Berlin,
Sarasin R., père, Bâle,
le Dr Temme R., avocat, Bâle,
mandat jusqu'au 30 juin 1904.

2. Par les Cantons:

de Zoug, avec mandat jusqu'au 31 décembre 1902:
Mr le Landammann *Meyer*, Steinhausen;

de Schwyz, avec mandat jusqu'au 31 décembre 1901:
Mr *Karl Reichlin*, Conseiller d'Etat, Schwyz.

L'Assemblée générale a confirmé dans ses fonctions de Président du Conseil d'administration, avec mandat juqu'au 30 juin 1901:
Mr *J. J. Schuster-Burckhardt*, Bâle.

De son côté, le Conseil d'administration a réélu, avec mandat jusqu'au 30 juin 1901:
Vice-président du Conseil d'administration: Mr le Colonel *Hammer*, anc. Cons. fédéral, Soleure.
Président de la Direction: Mr le Directeur *Dr Stoffel*,
Vice-président de la Direction: Mr le Directeur *H. Dietler*,
et a nommé secrétaire du Conseil, en remplacement de Mr Fr. Schweizer démissionnaire:
Mr le *Dr Hans Dietler*, secrétaire de la Direction.

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

Les deux sections de construction (Lucerne et Zoug) des nouveaux embranchements ayant été licenciées dans le premier semestre de 1898, le personnel attaché à l'ingénieur en chef pour les travaux neufs et complémentaires et qui comportait à fin 1897 32 employés, s'est réduit à 5 agents qui sont actuellement en charge, savoir, un ingénieur de section, deux surveillants, un géomètre (levés des plans cadastraux des embranchements), un commis pour la reproduction des plans.

En ce qui concerne l'emploi de ce personnel, nous renvoyons à l'énumération même des travaux neufs et complémentaires; les appointements de ces agents sont compris dans le coût des travaux et installations auxquels ils ont été affectés.

2. Parachèvement des anciennes lignes.

Nous citerons en premier lieu les travaux neufs et complémentaires qui ont été achevés et décomptés dans le courant de l'exercice écoulé, puis les dépenses afférentes à l'augmentation et au perfectionnement du matériel d'exploitation ainsi que de l'outillage du service d'exploitation et enfin les „autres dépenses", le tout en conformité des justifications fournies au Département des chemins de fer et approuvées par lui.

Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

1.	Endiguement du Gruonbach près Fluelen . . .	fr. 1,401. 25	
	moins le second et dernier versement (17 août 1897) de la subvention fédérale	„ *9,440.* —	fr. *8,038. 75*
2.	Barrage de crevasses dans la forêt de Nossen (Leidthal et Laubkehle) entre Wassen et Gœschenen		„ 2,872. 45
3.	Barrage contre les avalanches au-dessus d'Anzonico, entre Lavorgo et Giornico		„ 1,016. ---
4.	Murs de revêtement dans les tranchées de la ligne du Monte Cenere, savoir:		
	entre Giubiasco et Rivera, km 157,517 et 160,908 . .	fr. 354. 70	
	entre Rivera et Taverne, km 171,414 et 171,753 . .	„ 565. 15	
	entre Taverne et Lugano, tranchée de Massagno . . .	„ 1,596. 80	„ 2,516. 65
5.	Renforcement de la charpente métallique de la voie primitive du pont inférieur de la Meyenreuss, entre Gurtnellen et Wassen, km 59,325		„ 8,393. 06
6.	Renforcement de la charpente métallique de la voie primitive du viaduc de Travi, entre Lavorgo et Giornico, km 117,716		„ 13,900. 97
7.	Renforcement de la charpente métallique du pont de la Morobbia, ligne du Cenere, km 154,620		„ 6,682. 32
8.	Renforcement de la charpente métallique du pont de la Meraggia, ligne du Cenere, km 172,250		„ 4,268. 40
9.	Renforcement de la charpente métallique du pont sur le Trodo, ligne de Pino, km 163,254		„ 19,665. 03
10.	Renforcement de la charpente métallique du pont de Vira, ligne de Pino, km 167,987		„ 7,866. 31
11.	Renforcement de la charpente métallique du pont de la Navegna, ligne de Cadenazzo-Locarno, km 169,927		„ 1,068. 40
12.	Renforcement de la charpente métallique des ponts		
	a) du Gallaredo, km 165,591	fr. 1,182. 77	
	b) du Molino, km 166,420	„ 8,822. 97	
	c) de l'Allabardia, km 169,900	„ 1,136. 40	
	d) du Molinetto, km 171,298	„ 10,781. 55	
	entre Cadenazzo et Dirinella, ligne de Pino,		„ 21,923. 69

b. Dans les gares et stations.

Station d'Immensee:

13.	Adduction d'eau de source et réservoir de pression pour la station et la maison de garde à l'extrémité sud	fr. 10,169. 05

Station d'évitement de Buhl:

14.	Exécution et installation de la station d'évitement de Buhl, entre Immensee et Arth/Goldau	„ 104,531. 68
	A reporter	fr. 196,835. 26

			Report fr. 196,835. 26
	Station d'Altdorf:		
15.	Pose d'une conduite en tuyaux de ciment le long des entrepôts et comblement du fossé		„ 9,182. 25
16.	Prolongement de la halle aux marchandises et du quai de chargement attenant		„ 4,627. 55
17.	Travaux complémentaires à la conduite des hydrantes dans les entrepôts, construction d'un hangar pour le char des courses		„ 7,877. 65
	Gare d'Erstfeld:		
18.	Agrandissement des emplacements de dépôt de matériaux, voies comprises .		„ 38,434. 38
19.	Hangar à charbon pour l'Economat		„ 5,446. 33
20.	Raccordement à la canalisation hydraulique communale, extension du réseau des conduites		„ 3,253. 40
	Station de Gurtnellen:		
21.	Agrandissement de l'emplacement de chargement des pierres à l'extrémité amont de la station, à droite		„ 530. 90
	Gare de Gœschenen:		
22.	2 fosses de graissage dans les voies I nord et II sud		„ 1,151. 76
	Station de Giornico:		
23.	Pont-bascule et prolongement de 60 m de la voie-impasse IV		„ 4,867. 25
	Station de Bodio:		
24.	Exhaussement du quai sud pour le chargement des pierres		„ 919. 85
	Gare de Biasca:		
25.	Elargissement de la plateforme et voies nouvelles		„ 174,191. 12
26.	Annexe à la remise sud des locomotives, prolongement de la fosse de nettoyage		„ 15,827. 60
27.	Hangar à sable et bois		„ 7,062. 35
28.	Magasins pour matériel de superstructure		„ 3,337. 35
29.	Quai de chargement sur la voie 13 et prolongement de l'estacade aux charbons		„ 3,856. 75
30.	Extension des installations d'éclairage électrique		„ 6,447. 91
	Gare de Bellinzona:		
31.	2 fosses de graissage dans les voies II et III . .	fr. 1,458. 95	
	conduite d'eau pour l'alimentation des réservoirs des voitures	„ 561. 99	„ 2,020. 94
32.	Agrandissement et aménagement de la cave à pétrole		„ 11,491. 59
	Ateliers centraux de Bellinzona:		
33.	Elargissement de la plate-forme et voies nouvelles		„ 88,282. 47
34.	Installation d'un atelier de sellerie dans la remise des voitures		„ 6,355. 69
35.	Fosse de nettoyage dans l'atelier de réparation des voitures et wagons .		„ 3,848. 96
36.	Atelier de vernissage avec annexe pour la préparation des couleurs et vernis		„ 74,261. 93
37.	Annexe à la fonderie servant de lampisterie et de magasins à sable de moulage		„ 662. 60
38.	Agrandissement de 3 latrines		„ 1,746. 60
			A reporter fr. 512,520. 44

		Report fr.	512,520. 44
	Station de Giubiasco:		
39.	Canalisation hydraulique se raccordant au réseau communal	„	2,171. 95
40.	Installations pour le nettoyage des wagons à bestiaux	„	2,494. 10
41.	Pavage des quais de chargement	„	1,190. 25
	Gare de Lugano:		
42.	Gabarit de chargement sur la voie VII	„	506. 08
	Station de Mendrisio:		
43.	Prolongement du quai de chargement au nord	„	437. 65
	Gare de Locarno:		
44.	Solde du gabarit de chargement décompté pour 1897 (pos. 28) . . .	„	138. 44

c. Maisons de gardes-voie.

45.	Agrandissement de la maison de garde n° 41 près du viaduc du Kerstelenbach	fr.	2,550. 25
46.	Maison de garde n° 60ª, km 68,770, entre Wassen et Gœschenen, y compris adduction d'eau de source	„	12,514. —
47.	Conduite d'eau pour la maison de garde n° 62 près de Gœschenen . .	„	392. 35
48.	Guérite au km 166.482 entre Rivera et Taverne, plus 3 abris pour les postes nos 143, 212 et 148 entre Giubiasco et Magadino	„	597. 45
49.	Maison d'habitation pour le chef-cantonnier 15 dans la Biaschina, en face du point km 119,300, entre Lavorgo et Giornico	„	2,400. —

d. Télégraphe et signaux.

50.	16 appareils à sonnerie pour barrières à bascule manœuvrées à distance .	fr.	1,837. 60
51.	Appareil de bloc électro-mécanique sur le tronçon Immensee-Buhl-point km 6,160-Goldau	„	38,724. 71
52.	Télégraphie de service (3 fils de télégraphe et 1 fil de téléphone sur le tronçon Immensee-Goldau)	„	5,272. 05
	Total pour travaux neufs et complémentaires	fr.	743,747. 32

Quant à l'amortissement de constructions et installations disparues se rattachant aux travaux neufs et complémentaires mentionnés ci-dessus, nous renvoyons à la page 49 du présent rapport.

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

a. Matériel roulant.

53.	10 locomotives à tender séparé, série A^{3T}, nos 211 à 220 . . .	fr.	1,068,612. 50
54.	6 locomotives pour service de manœuvre, série E^3, nos 301 à 306 . .	„	294,673. 02
55.	Tachymètres pour locomotives de la série D^{4T}, nos 101 à 131 . .	„	25,006. 10
56.	12 voitures de IIIe classe à 4 essieux, série C^4, nos 1251 à 1262 . .	„	334,800. —
57.	150 wagons pour le transport des pierres, série M^{R2}, nos 5257 à 5306 .	„	501,750. —
58.	Prolongement du rancher de la traverse pivotante des wagons pour le transport de longs bois, série 1, nos 6001 à 6020	„	2,045. 29
	A reporter	fr.	2,226,886. 91

		Report fr.	2,226,886. 91
	b. Outillage du service d'exploitation.		
59.	Aménagement de la station d'évitement de Buhl	„	1,894. 89
60.	Cave à pétrole à Bellinzona	„	11,044. 40
61.	Station de chargement des accumulateurs à Chiasso	„	12,884. 93
62.	350 accumulateurs pour l'éclairage des trains	„	89,688. 85
63.	Locomobile aménagée pour l'éclairage électrique des chantiers	„	11,253. 19
64.	Coût de diverses constructions neuves de moindre importance et de perfectionnements apportés à certaines installations	„	2,582. 58
65.	**c. Outillage des ateliers centraux**	„	86,013. 77
	Total pour matériel d'exploitation et outillage	fr.	2,442,249. 52

III. Autres dépenses.

66.	Expropriations:			
	a. bureau des expropriations et autorités	fr. 4,371. 90		
	b. achat de terrains, indemnités pour servitudes	„ 110,219. —		
	c. mesures préventives contre le risque d'incendie par les étincelles des locomotives	„ 550. —	fr.	115,140. 90
67.	Rente viagère de Madame Hava-Favre pour 1898		„	10,000. —
	Total des autres dépenses		fr.	125,140. 90

Récapitulation.

I.	*Travaux neufs et complémentaires*	fr.	744,747. 32
II.	*Augmentation et perfectionnement du matériel d'exploitation et de l'outillage*	„	2,442,249. 52
III.	*Autres dépenses*	„	125,140. 90
	Dépense totale pour le parachèvement des anciennes lignes	fr.	3,318,137. 74

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

ad 1. Sur la subvention fédérale allouée le 15 mai 1896 à la correction du Gruonbach près Fluelen, il reste encore à verser trois quotes annuelles de fr. 10,000 chacune; ainsi qu'il a été déjà dit, la subvention du 17 août 1897 est versée.

ad 5—12. Les renforcements de ponts ont coûté en 1898 fr. 83,768. 18 (1897: fr. 92,696. 65); en 1899 on procédera au renforcement de la charpente métallique des grands ponts de la rampe nord du Monte Cenere et du pont de Vedeggio sur la rampe sud, ainsi que des poutres arquées du pont du Rohrbach (voie primitive) entre Wassen et Gœschenen.

ad 14. Dans notre rapport de gestion de 1896 (page 20), nous avons dit que certaines raisons de service connexes à la mise en exploitation de l'embranchement Lucerne-Immensee ainsi qu'à la circulation des trains du Sud-de-l'Argovie jusqu'à Arth/Goldau, exigeaient l'établissement de cette station d'évitement (km 4.104); celle-ci non seulement fonctionne comme point de croisement et de dépassement, mais est comprise dans un dispositif électro-mécanique de bloc; grâce à elle et à un poste intermédiaire de bloc intercalé au km 6.160, la ligne Immensee-Goldau, longue de 8.6 km et utilisée par deux Compagnies, est divisée en trois sections de bloc, ce qui assure la circulation régulière des trains et permet à ces derniers de se succéder à intervalles plus rapprochés; le coût

de ces appareils bloqueurs est comptabilisé sous pos. 51 et comprend entre autres fr. 13,924. 17 pour expropriations.

ad 18 et 19. Il s'agit ici de l'extension plusieurs fois différée des emplacements de dépôt pour matériel de superstructure ainsi que des voies d'accès à ces emplacements et aux dépôts de charbon; ces travaux ont exigé la démolition d'un bâtiment (l'ancienne „Croix") jadis exproprié et depuis lors habité par divers employés; conséquemment la valeur de cette maison, qui figurait au compte des immeubles, a été extournée au compte de construction, chap. V B 3.

ad 25—30. L'agrandissement, projeté depuis plusieurs années, de la gare de Biasca, devait forcément être précédé d'acquisitions de terrains; il a été terminé en 1898 et le coût en figure aux chiffres ci-dessus. La somme inscrite à la pos. 25 comprend fr. 52,439. 88 pour de nouvelles expropriations (11034 m² de terrain et 8 vieux bâtiments la plupart délabrés); la dépense pour terrassements, ballastage et voies se monte à fr. 121,751. 24; l'augmentation de la longueur des voies de triage et de garage comporte 4054 m. Une conséquence de ces travaux d'extension a été la démolition d'un vieux hangar de réparation où se trouvaient des appareils à démonter les roues et qui a été remplacé par une construction neuve (pos. 26); les installations mécaniques ont été remployées. Les pos. 27 à 29 se rapportent à des travaux complémentaires pour le dépôt des locomotives et l'Economat. Enfin l'éclairage électrique a été étendu aux nouvelles parties de la gare (pos. 30).

ad 32. Par suite de l'extension en cours d'exécution des installations de la gare de Bellinzona pour le trafic local des marchandises, comme aussi de l'élargissement de la plateforme, il a fallu agrandir la cave à pétrole situé au pied du talus et dont les dimensions d'ailleurs ne répondaient plus aux besoins actuels.

ad 33. En vue de disposer d'une aire plus considérable pour les ateliers centraux, nous avons acheté 19,000 m² de terrains, surface équivalant à peu près au tiers de l'aire actuelle des ateliers (56,000 m²); sur ces nouveaux terrains seront créés provisoirement et selon les besoins, des voies de garage et des emplacements de dépôt avec voies d'accès; on a mis en œuvre le régalage de la plateforme et les nouvelles routes nécessitées par les expropriations.

ad 34—38. Les dépenses figurant sous ces chiffres concernent des travaux complémentaires exécutés aux ateliers, en particulier la construction d'un nouvel atelier de vernissage avec annexe pour la préparation des couleurs et vernis (pos. 36); auparavant cet atelier était installé dans la halle de réparation des voitures et wagons; on l'a déplacé à cause tant de l'insuffisance de ses dimensions que du danger d'incendie qu'il présentait; le nouvel atelier se trouve maintenant en un point isolé de l'extrémité sud-est de l'aire des ateliers. Outre l'atelier de vernissage la halle des voitures et wagons renfermait encore la sellerie; celle-ci a été transférée dans la partie sud-ouest de la remise (pos. 34). L'espace devenu libre dans la halle des voitures et wagons est affecté aux grandes voitures à 4 essieux (pos. 35).

ad 51. En ce qui concerne ces installations, nous renvoyons à ce qui est dit sous pos. 14.

ad 52. Les nouvelles lignes télégraphiques ont été nécessitées par l'ouverture à l'exploitation de l'embranchement Lucerne-Immensee et par le fait que les trains du Sud-Argovie circulent jusqu'à Arth/Goldau.

ad 53, 54, 56 et 57. Sous ces chiffres est comptabilisé le coût du matériel roulant mentionné dans notre rapport de 1897 (page 14).

Les nouvelles commandes embrassent:

4 voitures de I^e classe à 4 essieux, série A, n°s 81 à 84;
10 voitures de I/II classe à 4 essieux, série AB, n°s 206 à 215;
6 fourgons à 2 essieux, série F, n°s 1638 à 1643;
225 wagons couverts, série G^{R1}, n°s 3531 à 3755.

Ces véhicules seront livrés dans le courant de l'année 1899 et complétent le matériel roulant jusqu'à concurrence du minimum fixé par l'arrêté du Conseil fédéral du 8 février 1898.

Les tableaux statistiques n°s 14 et 20 indiquent le parc du matériel roulant à la fin de l'exercice 1898.

ad 59 et 60. Ces positions concernent l'outillage destiné aux constructions neuves et complémentaires mentionnées sous chiffre 14 et 32, en particulier 400 barils à pétrole en fer de 200 litres pour la fourniture de cette huile aux stations et autres services; nous avons renoncé au procédé plus coûteux qui consistait à distribuer le pétrole dans des bidons en fer-blanc.

ad 61 et 62. La station de chargement des accumulateurs est installée dans la remise suisse des locomotives à Chiasso; elle comprend les appareils compteurs et de distribution nécessaires, ainsi que des engins et ustensiles servant à la manutention, au chargement et transport des accumulateurs; le courant est fourni par les dynamos de l'éclairage électrique. Le courant de charge maximum est de 15 ampères à 90 volts de tension; pour le chargement on réunit 2 batteries. Les accumulateurs mentionnés au chiffre 62 sont destinés à l'éclairage des trains; chaque voiture est munie de 2 batteries de 3 accumulateurs chacune; chaque accumulateur se compose de 6 éléments. Les accumulateurs pèsent 660 kg par voiture et ont une capacité de 125 heures-ampères, c'est-à-dire fournissent une durée d'éclairage de 25 heures à 5 ampères de décharge.

ad 63. Ce véhicule, qui consiste en une locomobile et une machine dynamo, est affecté à l'éclairage de chantiers où l'on travaille de nuit. Lors de la reconstruction du mur de soutènement près d'Inschi (1895), nous avions emprunté ce moteur à la fabrique de machines d'Oerlikon, puis, comme il avait donné de bons résultats, nous avons décidé d'en faire l'acquisition; en 1898 il a été affecté spécialement aux travaux de consolidation du remblai du Lœffler sur la ligne Zoug-Goldau.

ad 65. L'augmentation du matériel roulant a entraîné celle de l'outillage des ateliers; en fait de grandes machines acquises dans ce but, nous citerons: 5 machines à percer, 4 raboteuses, 2 tours, 1 machine à fraiser, 1 mortaiseuse, 1 cisaille et 1 pilon à ressort.

ad 66 b. Nous avons à signaler ici la terminaison d'un procès avec la corporation de l'Unterallmend d'Arth, qui durait depuis 1888 et avait trait à l'indemnité pour dépréciation des forêts du versant du Rigi à partir du Rickenbachtobel (km 2.7) jusqu'au torrent du Drehbach (km 5.9), dépréciation découlant de la restriction du droit de dévalage des bois par la construction et l'exploitation du chemin de fer. Ce procès était pendant devant le Tribunal fédéral; nous avons dû verser à la corporation de l'Unterallmend, à titre d'indemnité pour dommages subis antérieurement une somme totale de fr. 108,177; en outre nous avons payé une indemnité de fr. 1700 au propriétaire d'une carrière située à proximité de la ligne et dont l'exploitation avait dû être entièrement arrêtée à cause des dangers qu'elle faisait courir à la circulation des trains. Les autres dépenses figurant sous cette rubrique se rapportent à quelques achats peu importants de terrains pour travaux neufs et complémentaires, acquisition de sources, etc.

Nous ajoutons ci-après l'énumération des principaux ouvrages qui étaient encore inachevés à la clôture de l'exercice; extension de la station de Wassen pour le chargement des pierres, installations à Gœschenen pour la ventilation du tunnel du St-Gothard, extension de la station d'Osogna pour le chargement des pierres provenant des carrières de granit de la rive gauche du Tessin, installations nouvelles pour le trafic local des marchandises à la gare de Bellinzona et l'agrandissement de la halle aux marchandises de Lugano avec nouvelle annexe pour le bureau expéditeur.

Nous avons encore à dire par anticipation que l'installation des appareils de ventilation à Gœschenen est terminée; ceux-ci ont fonctionné le 16 mars à titre d'essai; cette première expérience a donné des résultats absolument satisfaisants. Le mémoire annexé à ce rapport contient des indications détaillées sur ces installations et sur l'effet obtenu.

3. Embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau.

L'exposé que contient notre dernier rapport de gestion sous ce chapitre clôturait la période de construction proprement dite; il nous reste à ajouter quelques détails sur les arriérés et les travaux de parachèvement.

En ce qui concerne les *expropriations* dans le rayon de la ligne *Lucerne-Immensee*, le jugement rendu le 9 mars 1898 par le Tribunal fédéral quant à l'indemnité à allouer pour restriction du droit de disposer d'un ensemble de terrains sis à Lucerne, est devenu exécutoire. Le décompte définitif avec les propriétaires de toutes les parcelles utilisées par nous le long de la ligne entière, est achevé; l'excédent de terrain nécessaire (15,418 m²) a été payé. Nous avons passé deux marchés relatifs l'un à une parcelle de 221 m² destinée à arrondir un terrain à bâtir situé sur le tunnel de Lucerne, l'autre à une parcelle de 2320 m² acquise en vue de l'extension de la station de Kussnacht. En outre nous avons liquidé diverses réclamations pour dommages aux cultures et privation de droits d'usage pendant les travaux, abattage d'arbres, tarissement de sources et fontaines dérivant de la construction de la ligne, et servitudes de nature diverse. Les expropriations se rattachant à la construction de l'embranchement Lucerne-Immensee sont donc pour ainsi dire terminées.

En ce qui touche la ligne *Zoug-Goldau*, nous avons à plusieurs reprises déjà signalé les difficultés toutes spéciales que rencontrent les expropriations sur cette section. Le 23 mars 1899 nous est parvenu le jugement du Tribunal fédéral concernant l'indemnité à verser à la Commune bourgeoise de Zoug à cause de la dépréciation de la propriété de l'orphelinat et de l'hôpital. Sauf donc la réorganisation du système de transport des bois dans la commune d'Arth, dont nous parlerons plus loin, quelques transactions sans grande portée et les décomptes définitifs avec les propriétaires des terrains, toutes les expropriations principales sont terminées; le jugement précité n'est toutefois exécutoire qu'en 1899.

Parmi les cas liquidés nous citerons: par jugement du Tribunal fédéral du 26 octobre 1898, acquisition de parcelles appartenant à la corporation de Zoug et d'une contenance de 39,550 m² de km 4.5 à 4.6, 4.8 à 5.2, 6.2 à 7.1, plus indemnités pour moins-value du reste des terrains, diverses servitudes en vue de la sécurité de la circulation des trains et restriction du droit d'usage; par jugement de la même cour, indemnité allouée pour moins-value d'une propriété sise sur le tunnel de Zoug, à cause d'affaissements de terrain, dégâts aux bâtiments et tous autres inconvénients pendant la construction de la ligne; acquisition de 6875 m² de terrain, partie pour le chemin de fer, partie en dehors du rayon de celui-ci; un grand nombre de cas d'indemnités pour restriction ou cession du droit de passage, dommages causés à la pêcherie dans le lac de Zoug, surcroît d'entretien de routes; ces litiges ont été tranchés soit par voie amiable, soit judiciairement; acquisition de droit de passage et de dévalage des bois, servitudes pour lignes télégraphiques et canalisations hydrauliques.

Quant à la réorganisation du régime de transport des bois provenant des forêts de la commune d'Arth (voir page 17 du rapport de 1897), cette question a été partiellement réglée par l'achat de quelques parcelles sises au-dessus de la ligne, km 13.6 à 14.0. Il a fallu en venir là, parce que l'usage de ces terrains ne pouvait être toléré plus longtemps en la mesure admise jusqu'ici et dangereuse pour la ligne. Ces expropriations se sont effectuées tant à l'amiable (6 cas), qu'en vertu de jugements du Tribunal fédéral (5 cas); ces terrains, y compris une parcelle de forêt de protection au km 10 3/5, ont coûté la somme de fr. 113,775. 35. Dans la section contiguë, entre les points km 12.9 et 13.6, le dévalage des bois est autorisé avec certaines restrictions, c'est-à-dire que les dévaloirs, de même que sur d'autres tronçons de notre ligne, sont soumis au règlement sur la matière promulgué par le Conseil fédéral; les négociations relatives aux indemnités à fournir de ce chef, sont en cours. Un troisième point de la question, c'est le transport des bois provenant des forêts de la corporation situées sur le Ruffiberg (km 10.5 à 12.9); très prochainement sera conclu un contrat relatif à l'exécution d'un chemin affecté spécialement au transport des bois.

Pour terminer notre exposé des expropriations, nous rappellerons qu'en 1898, une partie des emplacements et propriétés devenus superflus après la construction de la ligne ont été revendus; il s'agit notamment des dépôts de matériaux à St-Carli et au Maihof, la propriété „Kleinlaerchenbühl" près de Meggen, diverses parcelles de la propriété du „Lœffler", commune de Walchwyl, etc. Le produit de la revente de ces terrains et d'autres encore se monte à fr. 102,189. 60.

Quant aux *travaux proprement dits*, il nous reste peu de chose à mentionner; en 1898 on a terminé la tranchée de Laerchenbühl, les appareils de bloc et l'installation de l'éclairage électrique à la gare d'Arth/Goldau; diverses constructions et installations nouvelles ont été exécutées, savoir: un appareil de bloc Lucerne (Sentimatt)-Meggen, l'extension de la station de Kussnacht pour le service des marchandises; à la gare d'Arth/Goldau: un pont-bascule, une installation pour le lavage des voitures, voie pour la réparation des véhicules, estacade aux charbons avec voies pour le chemin de fer Sud-de-l'Argovie, enfin un certain nombre de guérites pour les relais et veilleurs de nuit sur les deux lignes, etc.

A côté de ces travaux complémentaires et de parachèvement, nos agents ont eu à s'occuper du décompte des travaux et fournitures: relativement à l'*état actuel des décomptes*, il y a lieu de rappeler que toutes les pièces comptables ont été dressées et vérifiées dans le courant du 1er semestre de 1898, de façon que nous avons pu payer immédiatement tous les entrepreneurs et fournisseurs qui ne formulaient aucune demande supplémentaire ou dont les réclamations étaient justifiées. Sont entièrement décomptés et *liquidés:*

les travaux d'infrastructure du IIe lot de la section Lucerne-Immensee, ainsi que des IIIe, IVe et Ve lots de la ligne Zoug-Goldau;

tous les bâtiments;

la fourniture du matériel de superstructure et des installations mécaniques;

les clôtures;

tout le mobilier et l'outillage nécessaires à l'aménagement des stations et à l'organisation du service d'exploitation.

Sont par contre encore *pendants:*

Le décompte avec l'entreprise du Ier lot de l'embranchement Lucerne-Immensee; après un essai peu sérieux de négociations, cette entreprise nous a, le 30 juin 1898, intenté devant le Tribunal fédéral, une action judiciaire en paiement de sommes supplémentaires; le 30 novembre, nous

avons envoyé notre réponse à la haute cour; nos conclusions tendent à ce que le demandeur soit débouté sur tous les points;

le décompte des IIIe, IVe et Ve lots du même tronçon ainsi que des Ier et IIe lots de la ligne Zoug-Goldau; ici également les entrepreneurs formulent des demandes supplémentaires.

Bien que ces décomptes ne soient pas acceptés par les entrepreneurs en cause, nous avons néanmoins fait verser les soldes tels qu'ils ressortent des décomptes établis par nous.

A la clôture de l'exercice le coût d'exécution des deux embranchements se montait à fr. 18,232,936. 39 y compris les intérêts dits de construction; cette somme figure provisoirement à la rubrique des „constructions inachevées"; dans le courant de 1899 le compte des travaux sera soumis à l'examen et à l'approbation du Département des chemins de fer, après quoi on le colloquera définitivement au compte de construction.

Par suite de la réalisation de terrains de l'ancienne *gare de Lucerne* devenus disponibles, notre quote-part au coût de l'ancienne et de la nouvelle gare se réduira d'un plus peu plus de fr. 300,000; au 31 décembre 1898, le capital d'établissement de cette gare, y compris la ligne d'accès, se montait à fr. 15,947,967. 90.

Les pourparlers relatifs à la convention avec les Compagnies (Sud-de-l'Argovie, Sud-Est-Suisse et Arth-Rigi) cointéressées à notre *gare d'Arth/Goldau*, sont actuellement, quant aux dispositions essentielles, sur le point d'être terminés; en fait, il ne reste plus qu'à fixer le chiffre de la contribution du chemin de fer Arth-Rigi.

En ce qui touche la convention avec le Sud-de-l'Argovie pour la cojouissance de la station d'Immensee et l'organisation du service sur le *tronçon Immensee-Goldau,* une entente est déjà intervenue entre les Directions intéressées.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. Service des voyageurs et des bagages. Notre rapport de 1897 mentionnait les négociations engagées entre les Compagnies faisant partie de l'Association des chemins de fer suisses au sujet de la prolongation générale du délai de validité des billets de retour en service intérieur suisse. Ces négociations, continuées en 1898, ont abouti en ce sens qu'à partir du 1er juin de l'année dernière, la durée de validité de ces billets a été fixée à 10 jours pour toutes les distances supérieures à 10 km.

Dans notre dernier compte-rendu nous avons également signalé la proposition du Nord-Est Suisse tendant à substituer aux abonnements à demi-taxe des abonnements généraux valables dans certains délais déterminés pour un nombre de courses illimité sur les parcours de l'Association des chemins de fer suisses. Cette question donna lieu, pendant l'exercice écoulé, à de longs pourparlers dont le résultat fut la création, dès le 1er juin 1898, de cartes d'abonnements généraux; ces cartes, qui sont nominatives et portent la photographie du titulaire, donnent droit à celui-ci d'effectuer, pendant leur durée de validité, un nombre de course illimité sur les lignes des Administrations de l'Association des chemins de fer et de quelques autres entreprises de transport suisses; les abonnements généraux sont émis aux prix suivants: