

Organes de la compagnie

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **34 (1905)**

PDF erstellt am: **01.09.2024**

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.

4. Sections de ligne à double voie.

	Longueurs	
	de construction	d'exploitation
Immensee-Brunnen	20 650 mètres	20 268 mètres
Fluelen-Giubiasco	122 236 mètres	121 743 mètres
Total	142 886 mètres	142 011 mètres
En % de la longueur totale du réseau	52,4	51,6

Au 31 décembre 1905, 312 actionnaires, détenteurs de 64 551 actions, étaient inscrits au registre des actions; en regard des chiffres respectifs de l'an dernier il y a donc augmentation de 2 774 actions.

II. Questions diverses d'ordre général.

1^o En ce qui regarde le procès relatif au fonds de renouvellement, il a fallu d'abord fournir encore aux experts de nouveaux matériaux d'enquête. C'est dans la seconde quinzaine d'octobre que le mémoire-expertise daté des $\frac{20 \text{ septembre}}{13 \text{ octobre}}$ 1905 est parvenu au Tribunal fédéral, qui le communiqua aux parties, après quoi celles-ci furent convoquées à une audience par devant la commission d'instruction de la haute cour. Le résultat des débats de cette audience fut consigné sur un procès-verbal, lequel stipule les modifications que le mémoire des experts introduit, au regard tant des versements que des prélèvements, dans le règlement du Conseil fédéral concernant le fonds de renouvellement du chemin de fer du Gothard, du 12 juin 1899. L'entente s'est faite aussi sur toutes les autres questions encore litigieuses.

Nous avons ratifié la transaction intervenue, aux termes de laquelle les parties déclarent se soumettre aux conclusions de l'expertise; la question des frais du procès est également réglée.

L'arrêt du Tribunal fédéral, en date du 30 décembre 1905, reproduisant tous les points essentiels de la solution finale du litige, nous l'annexons en sa teneur intégrale à ce rapport de gestion. Cette question nous occupera ultérieurement encore à plusieurs points de vue.

2^o Les justifications du produit net pour le rachat ont donné lieu à mainte discussion avec le département fédéral des chemins de fer qui d'un côté réclamait des explications sur l'état des choses réel et d'autre part critiquait certains points de nos relevés. Il va de soi que cette question est encore loin de sa solution.

III. Organes de la Compagnie.

L'organisation de l'administration générale n'a subi aucun changement durant l'exercice écoulé.

Quant à l'état du personnel des organes sociaux, nous avons à rappeler ce qui suit:

L'assemblée générale des actionnaires du 24 juin a élu administrateurs en remplacement de feus MM. Cl. Maraini, ingénieur à Rome, et Rudolf Sarasin à Bâle et pour le reste de leur mandat expirant le 30 juin 1910 ou jusqu'à la dissolution de la Compagnie, au cas où elle interviendrait auparavant, MM. *Clemente Maraini*, membre du Parlement italien à Rome, et *Emile Sidler*, banquier à Lucerne.

A la même assemblée, Mr Salomonsohn, avocat, a désigné son *suppléant* au sein du Conseil d'administration en la personne de Mr *Lent*, conseiller intime des travaux et directeur de la Société d'escompte à Berlin; ce choix a été ratifié à l'unanimité.

Dans sa séance du 27 mai le *Conseil d'administration* a élu *secrétaire du Conseil* Mr le *Dr Reinhold Furrer*, secrétaire de la Direction, avec mandat jusqu'au 30 juin 1907.

Au cours de l'exercice les gouvernements schwyzois et tessinois ont confirmé leurs représentants dans notre Conseil d'administration, savoir le premier:

Mr *Carl Reichlin*, landammann à Schwyz, avec mandat jusqu'à fin décembre 1909,

et le second:

MM. *G. Stoffel*, conseiller national, président de la Banque cantonale tessinoise à Bellinzona, et

Plinio Perucchi, avocat à Stabio, tous deux avec mandat jusqu'à fin juin 1908.

En ce qui concerne *l'état du personnel des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale* nous avons à signaler les nominations suivantes:

a) *1er adjoint de l'inspection principal de l'exploitation*, en remplacement de Mr Alois Burri, promu au poste de suppléant de l'inspecteur principal: Mr *Hermann Jäggi*, ingénieur, de Balsthal (Soleure), ci-devant directeur du chemin de fer routier d'Appenzell;

b) en remplacement de Mr de Boor décédé:

1er adjoint du chef de la traction: Mr *Edouard Gilli* de et à Lucerne, depuis 1882 ingénieur-mécanicien de notre Compagnie; *II^e adjoint du chef de la traction*: Mr *Louis Beriger*, ingénieur-mécanicien.

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

Dans notre dernier rapport de gestion nous avons rappelé que la section de Goldau organisée pour l'établissement de la seconde voie Immensee-Brunnen et qui fonctionnait depuis le mois de juillet 1902, avait été licenciée à la fin de mars 1905 et que du personnel de cette section nous avons gardé à notre service l'effectif encore nécessaire pour certaines études spéciales et pour combler quelques vides qui s'étaient produits dans le personnel d'exploitation (2 adjoints d'ingénieurs de la voie et 1 chef de district).

Le personnel de la section d'exploitation de l'ingénieur en chef ayant pourvu à l'élaboration des projets, plans détaillés et devis de travaux neufs et complémentaires, ainsi qu'à la surveillance de l'exécution de ces travaux et à leur décompte, le compte de construction a été de ce chef débité du 3 % des dépenses respectives; aucun personnel spécial pour la construction ne figure donc plus dans nos rapports (voir aussi plus bas le sous-chapitre „III. Autres dépenses“).

2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

L'énumération ci-après embrasse les travaux neufs et complémentaires ainsi que les autres dépenses à la charge du compte de construction, dont le décompte a pu être achevé jusqu'à fin

1905 et soumis à l'approbation du département des chemins de fer. Toutes ces dépenses ont été définitivement inscrites au compte de construction; nous en donnons ci-dessous le détail.

I. Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

Continuation des travaux d'endiguement du Gruonbach près Fluelen, moins les subventions fédérales aux dépenses antérieures et à celles présentement décomptées (voir rapport de gestion de 1897, page 14)	fr.	125 689. 50
Consolidation de remblais et de tranchées de la ligne de Zoug, endiguements et travaux de défense de rives près Gurtellen et Göschenen et sur la ligne de Pino, maçonnerie de soutènement sous un bloc de rocher au-dessus de Chiggiogna, drainage du versant de la montagne près S. Nazarro	„	50 681. 68
Renforcement de 9 ponts en tôle (1 ^e et 2 ^e voies) entre Airolo et Faido ainsi que des charpentes métalliques du pont moyen de la Meyenreuss (1 ^e voie) et du pont sur le Tessin près Polmengo (1 ^e et 2 ^e voies)	„	28 105. 89
Renouvellement de la charpente métallique du pont sur la Navegna entre Gordola et Locarno	„	97 943. 31
Passerelles d'inspection au viaduc de Pianotondo et à plusieurs grands ponts de la ligne du Cenero	„	21 121. 98
Réfection de la partie inférieure du pont sur la rue de Bâle à Lucerne	„	15 224. 15
Subventions en faveur d'entreprises publiques, telles que corrections et endiguements de rivières et de torrents, etc.	„	5 760. 15
		26 134. 44
<i>Ensemble</i>	fr.	370 661. 10

b. Dans les gares et stations.

<i>Gare d'Arth/Goldau.</i> Extension de voies entre km 9.2 et 9.5 à droite de la ligne (prolongement de la voie-impasse XXIII et de deux nouvelles voies-impasse); écriteaux près du bâtiment aux voyageurs; fourneau-potager de réserve, pour la cuisine du buffet; bâtiment pour le poste d'enclenchement du service de triage et corps-de-garde pour les aiguilleurs	fr.	37 617. 05
<i>Station de Steinen.</i> Agrandissement du bâtiment aux voyageurs; marquise de quai et dallage dudit; halle de chargement et prolongement du quai de chargement; augmentation du nombre des réverbères à l'extérieur de la gare	„	17 284. 90
<i>Gare de Brunnen.</i> Amélioration des voies d'entrée au nord; vitrage du carré donnant accès dans le bâtiment aux voyageurs	„	30 500. 45
<i>Gare d'Erstfeld.</i> Extension des ateliers de dépôt au moyen d'une annexe au sud	„	14 335. 30
<i>Station d'Amsteg-Silenen.</i> Agrandissement du bâtiment aux voyageurs	„	6 914. 55
<i>Station d'Airolo.</i> Prolongement de l'annexe derrière la remise des locomotives, pour en faire des locaux de service; hangars pour le magasin du surveillant des ponts	„	10 249. 45
A reporter	fr.	116 901. 70

	Report fr.	116 901. 70
<i>Station de Lavorgo.</i> Agrandissement du bâtiment aux voyageurs	„	9 090. 05
<i>Gare de Biasca.</i> Marquise devant le bâtiment aux voyageurs et trottoir de départ; fenêtre droite à la cuisine du nouveau bâtiment de service; renforcement de la clôture en dalles du quai de chargement des bois; annexe à la baraque des déchargeurs de houille, devant servir de magasin à huiles	„	23 019. 71
<i>Gare de Lugano.</i> Signal avancé mécanique sud; raccordement du signal avancé électrique nord avec le signal d'entrée; dispositifs à bascule pour les deux signaux d'entrée; câbles composés des fils de télégraphe et de signaux dans le périmètre de la gare; installations de chauffage et d'éclairage du local de la police dans le bâtiment de service	„	16 511. 47
<i>Gare de Chiasso.</i> Avant-toit à la sortie des bureaux des postes suisses du côté de la route; travaux complémentaires au grand quai à bestiaux; prolongement du quai de chargement entre les voies XIII et XIV et installations pour le chargement des bestiaux; fosse de nettoyage avec grue hydraulique dans le dépôt G.B.; bassin d'épuration pour l'écoulement des eaux de la partie nord de la gare; agrandissement des bains dans le dépôt G.B.; agrandissement de la remise des locomotives de l'Etat italien; téléphone entre le bureau-marchandises et le bureau du télégraphe	„	47 148. 86
En plus: Installation ou extension de l'éclairage électrique aux stations de Meggen, Arth/Goldau, Schwyz, Brunnen, Airolo, Biasca, Castione et Giubiasco	„	20 490. —
Canalisations, adduction d'eau potable ou extensions de ce genre aux stations de Meggen, Sisikon, Ambri-Piotta, Rodi-Fiesso, Lavorgo, Biasca, Rivera-Bironico	„	28 782. 84
Améliorations intérieures des cabinets d'aisances des stations de Steinen, Giubiasco, Capolago, Mendrisio et Locarno	„	12 935. 65
Annexes avec lampisterie et magasins à huiles aux stations d'Amsteg-Silenen, Gurtellen, Wassen et Magadino	„	5 177. 30
Extensions de voies aux stations d'Altdorf, Giubiasco, Lugano et Mendrisio	„	20 554. 34
Heurtoirs en maçonnerie sèche aux stations d'Arth/Goldau, Erstfeld, Airolo, Biasca, Mendrisio et Locarno	„	2 208. 30
Exhaussement des trottoirs de départ entre les voies principales à Schwyz; magasin à tuyaux près des halles d'entrepôt à Altdorf; lucarne droite du buffet dans le bâtiment aux voyageurs de Göschenen; avant-toit servant à protéger les charrettes postales à Balerna; heurtoir et extension de l'éclairage au gaz à Locarno; prolongement du quai de chargement à Magadino	„	4 822. —
<i>Ateliers centraux de Bellinzona.</i> Estacade à charbon derrière l'atelier de montage des locomotives; rideaux pour les fenêtres d'angle des combles Shed de cet atelier; extension des installations téléphoniques; communication téléphonique avec l'atelier des réparations rapides et le chef du dépôt à la gare; installations de chauffage dans ledit atelier	„	5 178. 19
	<i>Ensemble</i> fr.	<u>312 820. 41</u>

c. Maisons de gardes et objets divers.

Agrandissement de 10 maisons de gardes	fr.	37 400. 15
Adduction d'eau à 2 postes de gardes	„	2 359. —
23 guérites chauffables pour veilleurs de nuit et gardes-barrières	„	9 984. 20
1 baraque transportable en tôle ondulée servant de corps-de-garde aux ouvriers de la ligne	„	1 772. 55
Installation de cloches-signaux près des maisons de gardes n° 6 (Vorderrütlibach), n° 134 ^a (Castione) et n° 191 (Maroggia)	„	1 150. 17
Clôture de sections qui n'étaient pas encore clôturées sur le tronçon de Biasca à Chiasso et sur les lignes de Pino et de Locarno	„	6 530. —
Installation de l'éclairage électrique aux passages à niveau au sud de Bellinzona et dans le bâtiment scolaire G. B. à Bellinzona	„	1 654. 70
Dépenses supplémentaires pour objets figurant dans des comptes précédents	„	4 810. 51
	<i>Ensemble</i> fr.	<u>65 661. 28</u>

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

a. Matériel roulant.

6 locomotives-compound à quatre cylindres et tender séparé, série A ³ / ₅ n°s 225 à 230	fr.	658 777. —
Adaptation à plusieurs locomotives du robinet de manœuvre du mécanicien et de valves de rentrée d'air extérieur, système Ricour	„	21 048. 44
3 fourgons combinés (bagages et poste) à quatre essieux, FZ ⁴ n°s 1657 à 1659	„	122 290. 80
Adaptation de soufflets aux voitures de 3 ^e classe, série C ⁴ n°s 1251 à 1262	„	7 841. 12
Divers travaux complémentaires et améliorations de voitures et fourgons	„	5 384. 72
	<i>Ensemble</i> fr.	<u>815 342. 08</u>

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

Pour les bureaux du service général à Lucerne	fr.	2 043. —
„ le service d'entretien et de surveillance de la ligne	„	6 374. 30
„ le service des stations et celui des trains	„	12 426. 76
„ le service de la traction	„	7 878. 90
„ l'Economat	„	238. —
„ les écoles de la Compagnie	„	138. 91
	fr.	<u>29 099. 87</u>
Engins et outils pour les ateliers centraux et ceux des dépôts	„	32 651. 66
	<i>Ensemble</i> fr.	<u>61 751. 53</u>

III. Autres dépenses.

Direction technique:

Travaux neufs et complémentaires	fr.	23 664. 55	
Matériel d'exploitation	„	24 460. 85	fr. 48 125. 40

Expropriations:

Bureau des expropriations, avocats et autorités	fr.	7 419. 57	
Acquisition de terrains et d'arbres trop rapprochés de la ligne, indemnités pour servitudes	„	9 754. 05	„ 17 173. 62

Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris			„ 10 000. —
	<i>Ensemble</i>	fr.	<u>75 299. 02</u>

Récapitulation.

I. Travaux neufs et complémentaires :

a. En pleine voie	fr.	370 661. 10	
b. Dans les gares et stations	„	312 820. 41	
c. Maisons de gardes et objets divers	„	65 661. 28	
			fr. 749 142. 79

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

a. Matériel roulant	fr.	815 342. 08	
b. Outillage	„	61 751. 53	
			„ 877 093. 61

<i>III. Autres dépenses</i>			„ <u>75 299. 02</u>
---------------------------------------	--	--	---------------------

<i>Total des dépenses décomptées en 1905 pour le parachèvement et l'équi- pement des lignes exploitées</i>			fr. <u>1 701 535. 42</u>
--	--	--	--------------------------

3. Seconde voie Immensee-Brunnen.

Pour compléter l'exposé figurant sous ce titre dans notre dernier rapport (pages 14 et 15) nous devons ajouter que la transformation des appareils d'enclenchement et de signaux des gares d'Immensee à Brunnen ainsi que la station de bloc entre Immensee et Goldau se sont achevées conformément au programme et que toutes ces installations ont été mises en service; quant au décompte du III^e lot, nous avons été simplement prévenus que l'entreprise avait l'intention de faire valoir ses prétendus droits devant les tribunaux; jusqu'à présent toutefois aucune action ne nous a été intentée. Nous avons fait verser à l'entreprise les reliquats qui lui étaient encore dus selon nos calculs, de manière que pour ce qui nous concerne, nous considérons le décompte comme terminé.

Les comptes relatifs à l'exécution de la seconde voie Immensee-Brunnen sont maintenant clôturés et le département des chemins de fer ayant approuvé les dépenses respectives de l'exercice 1905, nous les inscrivons définitivement au compte de construction.

Ces dépenses brutes se montent en total à	fr. 2 963 439. 66
se décomposant comme suit:	
administration générale et direction technique	fr. 232 178. 15
intérêts du capital de construction	„ 89 819. 75
acquisition de terrains	„ 201 899. 74
infrastructure	„ 1 486 296. 70
superstructure	„ 707 346. 14
installations mécaniques des gares	„ 156 380. 20
télégraphe, signaux, clôtures	„ 86 046. 63
mobilier et ustensiles	„ 3 472. 35
total comme ci-dessus	fr. 2 963 439. 66

Les dépenses énumérées plus haut aux sous-chapitres 2 et 3, savoir:

a) pour le parachèvement et l'équipement des lignes exploitées	fr. 1 701 535. 42
b) pour l'exécution de la seconde voie Immensee-Brunnen	„ 2 963 439. 66
forment ensemble la dépense brute de	fr. 4 664 975. 08

Dont à déduire:

produits de ventes, remboursements et amortissements en faveur du compte de construction des lignes exploitées	fr. 299 312. 98
valeur des anciens objets et travaux disparus au cours de l'exécution de la seconde voie Immensee-Brunnen	„ 62 930. 22
	„ 362 243. 20

Reste: montant net du 34^e compte annuel des dépenses de construction
(voir pages 56 à 59 de ce rapport) fr. 4 302 731. 88

Pour le détail du total ci-dessus (fr. 299 312. 98) des produits de ventes, remboursements et amortissements, nous renvoyons aux pages 43 et 44 de ce rapport, nous bornant à faire remarquer que cette somme comprend l'amortissement de la valeur d'inventaire des trois locomotives à tender séparé, C^{2/3} nos 22, 23 et 24, mises au rebut, ainsi que des wagons à marchandises démolis, série L nos 4533, 4536 et 4771 (en total fr. 256 739. 56).

Au sujet des travaux neufs et complémentaires en cours d'exécution dont nous parlions ici même dans notre dernier rapport, il importe de rappeler que les travaux d'amélioration des communications dans le périmètre de la gare de Chiasso, ainsi que les appareils d'enclenchement et de signaux pour ladite gare sont terminés mais n'ont pu être décomptés, un certain nombre de factures manquant encore.

Quant aux renforcements des charpentes métalliques des ponts et ponceaux, ces travaux se poursuivent régulièrement sur le côté nord du St-Gothard. La réfection de la charpente métallique de la seconde travée du pont sur la Verzasca près Gordola est achevée depuis le commencement de 1906 et avec elle le renouvellement fort coûteux, entrepris en 1902, des charpentes métalliques des cinq travées du pont sur le Tessin et des deux travées du pont de la Verzasca sur la ligne Cadenazzo-Locarno (voir à ce sujet notre rapport de 1902, page 19).

Les 6 locomotives et les 3 fourgons combinés à quatre essieux, commandés en 1904, ont été livrés au cours de l'exercice écoulé; le coût en figure déjà au compte de construction pour 1905. Considérant l'accroissement du trafic durant la récente période d'exploitation, il a fallu procéder à une nouvelle augmentation du parc des locomotives; à cet effet, nous avons commandé 8 locomotives à tender séparé, série C ⁴/₅, pour la remorque des trains de marchandises et pour la double traction des trains de grande vitesse sur fortes rampes; ces machines seront livrées dans le courant de 1906.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. *Service des voyageurs et des bagages.* Depuis le 1^{er} janvier 1901, époque de la dernière refonte des prix des *abonnements généraux*, la zone de validité de ceux-ci a subi une extension d'à peu près 500 km comprenant entre autres le réseau important des chemins de fer rhétiens et la ligne de Brigue à Iselle (tunnel du Simplon). Par suite de cette extension et eu égard au rendement d'ailleurs faible des abonnements généraux, leur prix a été un peu relevé à partir du 1^{er} janvier 1906; à cette occasion on a créé aussi un nouvel abonnement valable 45 jours. Le nouveau tarif est le suivant:

a) Pour une personne :	1 ^e classe	2 ^e classe	3 ^e classe
durée de validité de 15 jours	fr. 80. —	fr. 55. —	fr. 40. —
30 "	" 120. —	" 85. —	" 60. —
45 "	" 160. —	" 110. —	" 80. —
3 mois	" 280. —	" 195. —	" 140. —
6 "	" 440. —	" 310. —	" 220. —
12 "	" 690. —	" 485. —	" 345. —

b) Pour deux personnes de la même maison de commerce :

durée de validité de 12 mois	fr. 920. —	fr. 645. —	fr. 460. —
------------------------------	------------	------------	------------

Simultanément le mode de répartition du produit des abonnements généraux de 3, 6 et 12 mois a été modifié en ce sens que ce produit sera désormais réparti sur la base de la recette-voyageurs totale de chaque entreprise de transport intéressée, ainsi donc aussi de la recette sur la 1^e classe qui jusqu'ici était exclue. Cette innovation donne, dans une certaine mesure au moins, satisfaction à nos efforts en vue d'obtenir une part plus forte au produit des abonnements généraux et mieux en rapport avec nos prestations dans ce service (voir rapport de gestion de 1900, page 15).

En 1905, 16 tarifs et 11 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice nous avons eu à traiter 1599 *réclamations*, chiffre qui comprend les 29 cas non liquidés au 1^{er} janvier 1905; de ces 1599 réclamations 152 ont été écartées et 1447 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 21 574. 99; 28 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. *Service des marchandises et des animaux.* Il a été convenu d'introduire à l'ouverture de la voie du Simplon et pour le trafic-marchandises *suisse-italien*, un tarif commun via Gothard et via Simplon, dont l'impression nous a été confiée. Ce tarif comporte, pour la majeure