

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 3 (1874)

Rubrik: Organes de la société

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: 09.02.2026

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

Le Conseil d'Etat du Tessin, sur l'invitation du Grand Conseil, en a appelé à l'Assemblée fédérale de cette décision, se fondant, quant au fond, sur ce que les concessions délivrées par le Canton du Tessin n'exemptent pas du droit cantonal de consommation les matériaux destinés à la construction et à l'exploitation du chemin de fer du Gothard et, quant à la forme, sur ce que le litige n'aurait pas dû être soumis au Conseil fédéral, mais à un tribunal arbitral, comme il est prévu par les dites concessions.

Dans son message à l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral répondant au recours du Conseil d'Etat du Tessin s'en réfère, quant au fond, au texte précis des concessions tessinoises et, quant à la forme, au fait que, d'après la Constitution fédérale, il appartient incontestablement au Conseil fédéral d'exercer un droit de surveillance sur les « péages cantonaux » et au fait de l'approbation des concessions du Canton du Tessin par l'Assemblée fédérale. Le Conseil fédéral dit à cet égard : « Dans le cas actuel, c'est en vertu de la « concession pour le chemin de fer du Gothard, c. à d. d'un acte approuvé par le pouvoir législatif fédéral et élevé par là au rang de loi fédérale, que l'entreprise est exemptée de toute imposition cantonale, et par conséquent évidemment aussi des droits cantonaux de consommation. La perception « du droit cantonal dont il s'agit ici constituerait une violation de l'acte de législation fédérale susmentionné, « et c'est précisément pour cela que le Conseil fédéral a non-seulement le droit, mais encore le devoir « d'intervenir. » Le Conseil fédéral termine son message en ces termes : « L'obligation de surveillance « imposée au Conseil fédéral par la Constitution et par la loi doit être remplie d'autant plus minu- « tieusement que le droit cantonal dont il s'agit est une exception au système de libre échange et qu'il « est unique dans nos institutions. »

L'Assemblée fédérale ne s'est pas encore prononcée jusqu'ici sur ce recours du Conseil d'Etat du Tessin.

II. Etendue de l'entreprise.

Il n'y a eu, durant l'exercice, aucune question y relative qui mérite d'être mentionnée.

III. Organes de la Société.

L'organisation de l'administration est demeurée, aussi en 1874, la même en principe. Elle a seulement été complétée suivant les besoins.

En présence de l'ouverture prochaine de l'exploitation sur les lignes Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso, il a été arrêté un « Règlement concernant l'organisation de l'exploitation pendant la période de construction » et l'on a dressé, pour la même période, un « Plan de comptabilité pour l'exploitation », ainsi qu'un « Règlement concernant la comptabilité pour l'exploitation des tronçons du réseau du Gothard. »

D'après le règlement concernant *l'organisation du service d'exploitation*, ce dernier comprend le « service commercial » et le « service d'exploitation proprement dit ».

La direction supérieure du service commercial est confiée au Membre de la Direction, chef du II^e

Département, et la direction supérieure du service d'exploitation proprement dit, au Membre de la Direction, chef du III^e Département.

Le service commercial comprend les Tarifs et le Contrôle de l'exploitation. A la tête de la section des tarifs est le « Chef du bureau des tarifs »; à la tête du contrôle de l'exploitation est le « Chef du contrôle de l'exploitation ».

Le service d'exploitation proprement dit comprend le « service d'exploitation dans son sens restreint » et le « service de la traction et des ateliers ». Le service d'exploitation dans son sens restreint embrasse la surveillance et l'entretien de la voie, le service d'expédition (gare, voyageurs et marchandises), le mouvement, à l'exception de la traction et de l'entretien des wagons, et enfin l'économat. Le service de la traction et des ateliers comprend, de son côté, la direction et la surveillance du service d'entretien des wagons, du service de la traction et de celui des ateliers. A la tête du service d'exploitation dans son sens restreint, est le « Chef de l'exploitation »; à la tête du service de la traction et des ateliers, est le « Chef de la traction ». Le Chef de l'exploitation a sous ses ordres un « Adjoint » chargé aussi du secrétariat du chef de l'exploitation, un « Inspecteur de l'exploitation » pour chaque partie exploitée du réseau du Gothard, un « Ingénieur de l'exploitation » et un « Chef de l'économat ». Pendant l'année qui suit l'ouverture des lignes Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso, la direction technique pourvoira, de concert avec la direction de l'exploitation, à l'entretien des lignes, de sorte que l'Ingénieur de l'exploitation ne commencera ses fonctions qu'à l'expiration de cette période. Le Chef de la traction a sous ses ordres un « Adjoint ». En outre, c'est de lui et de son adjoint que relèvent les « Chefs d'ateliers ».

La nomination et le congédiement des fonctionnaires et employés permanents du service de l'exploitation, ainsi que les demandes de congé des dits employés lorsqu'elles comportent une absence de plus d'une semaine, sont réglés par les prescriptions générales y relatives concernant les fonctionnaires et les employés de la Compagnie du chemin de fer du Gothard, que nous avons eu l'honneur de vous communiquer dans notre premier rapport. Les nominations provisoires à des places en sous-ordre, ainsi que l'emploi à titre d'essai de candidats rentrent dans la compétence du II^e Département, s'il s'agit du service commercial, et du III^e Département, s'il s'agit du service d'exploitation proprement dit. Le chef du bureau des tarifs, le chef du contrôle de l'exploitation, le chef de l'exploitation et le chef de la traction, soit les fonctionnaires de leur dicastère qu'ils y autorisent sous leur propre responsabilité, ont en ce qui concerne le personnel placé sous leurs ordres les obligations et les attributions suivantes : propositions relativement à la nomination, à la promotion, à l'augmentation des traitements, à la mutation et au congédiement de fonctionnaires et employés permanents, ainsi que relativement aux nominations provisoires et à l'emploi à titre d'essai de candidats ; emploi et congédiement d'individus rétribués à tant par jour sans condition d'avertissement à l'avance pour cessation de service, et fixation de leur salaire ; autorisation de congés qui ne comportent pas une absence de plus d'une semaine et propositions relativement aux demandes de congé pour une plus longue durée ; surveillance du personnel quant à l'accomplissement des obligations de service qui lui sont imposées, et maintien de la discipline en général ; enfin, lors d'infractions de service, enquête des faits, amendes jusqu'à concurrence de 10 francs et suspension de service pendant une semaine au maximum, ou propositions au Département que cela concerne, si la peine à infliger est plus grave, et défert à l'autorité compétente, dans le cas où il y a lieu à des poursuites judiciaires.

Le plan de comptabilité pour l'exploitation pendant la période de construction et le règlement

arrêté, pour la même période, concernant la *comptabilité pour l'exploitation des tronçons du réseau*, ont été établis analogiquement au plan général et aux prescriptions réglementaires générales concernant la comptabilité. Il suffira donc que nous nous référerions à cet égard à ce que nous avons dit dans notre premier rapport.

L'état du personnel des organes de la Société et des fonctions supérieures de l'Administration centrale a subi une augmentation sensible durant l'exercice qui nous occupe.

Il a été nommé un *Traducteur de la Direction*, principalement pour la langue italienne, en la personne de M. Rocco Togni, de Grono (canton des Grisons), avec obligation de prêter son concours aussi pour les travaux du secrétariat.

La place de *Chef du bureau des tarifs* a été confiée à M. Charles Duggeli, d'Aesch (canton de Lucerne), et celle de *Chef du contrôle de l'exploitation*, à M. Rodolphe Weibel, de Rapperswyl (canton de Berne), *Adjoint du Contrôle de l'exploitation du Jura-Berne*.

Ont été nommés : comme *Chef de l'exploitation*, M. Frédéric Neumann, de Vienne, Chef du trafic et Remplaçant du Directeur de l'exploitation du chemin de fer du Vorarlberg, et comme son *Adjoint*, M. Oscar Züblin, de St. Gall; comme *Inspecteur de l'exploitation pour les lignes Biasca-Bellinzona et Bellinzona-Locarno*, M. Robert Mugglin, de Sursee, Remplaçant de l'Inspecteur de la gare à Lucerne ; comme *Inspecteur de l'exploitation pour la ligne Lugano-Chiasso*, M. Aloïs Burri, de Schwarzenberg, Remplaçant de l'Inspecteur de la gare à Bâle; comme *Chef de l'économat*, M. J.J. Bächler-Heller, d'Egels-hofen, Directeur des Salines de Kaiseraugst, et comme *Chef-télégraphiste*, M. Jules Schäfer, de Berlin.

La place de *Chef de la traction* a été confiée à M. Jacob Stocker, de Buron, Ingénieur de la section des mécaniciens du Bureau technique central de la Compagnie du Gothard, et l'on a nommé comme son *Adjoint*, M. Frédéric Bezzola, de Comologno, Ingénieur de la section susindiquée du Bureau technique central.

En ce qui concerne les *bâtiments servant de bureaux pour l'Administration centrale*, nous avons seulement à mentionner que, dans celui de Lucerne, les locations ont cessé et que le bâtiment est entièrement occupé par les bureaux. Il en est ainsi depuis que, en prévision de l'ouverture des lignes tessinoises de plaine, on a dû créer les bureaux de la direction de l'exploitation. Le bâtiment de l'Administration à Lucerne, dont la toiture exigeait des réparations, a dû être couvert à neuf.

Pendant le dernier exercice, le *Conseil d'administration* a, dans 2 séances, pris 15 décisions, et la *Direction*, dans 124 séances, en a pris 2820.

IV. Finances.

La seconde assemblée générale des actionnaires de la Société du Gothard, réunie le 29 Juin 1874, a approuvé le *compte annuel du second exercice de la Société du Gothard*, comprenant l'année 1873, avec *bilan* au 31 Décembre 1873.