

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 29 (1900)
Rubrik: Organes de la compagnie

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.12.2025

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

a fait prévaloir en les causes déjà jugées du Central-Suisse et du Nord-Est Suisse ; cette déclaration a été faite, notamment à l'audience, en termes très catégoriques. Les deux parties (nous aussi finalement) déclarèrent alors qu'elles considéraient comme préjugés par les sentences rendues tous les points litigieux liquidés des procès prérappelés.

Il ne reste donc à trancher que quelques questions qui touchent spécialement notre entreprise, savoir :

le calcul de l'indemnité de rachat pour les lignes d'accès au nord,

la comptabilisation des dépenses pour gratifications, écoles, magasin de consommation, dons et subsides volontaires,

la comptabilisation des dividendes attribués aux Etats subventionnaires.

Quant à ce dernier point, qui vise principalement les comptes des exercices 1894 et 1895, les parties sont convenues à l'audience de renvoyer la sentence à la procédure ordinaire, au moment du décompte.

III. Organes de la Compagnie.

Au cours de l'année 1900, le Conseil d'administration a eu à déplorer des pertes très sensibles.

Vers la fin de mai est décédé à Milan Monsieur le commandeur P. Brambilla, Sénateur du royaume d'Italie et Président du Conseil d'administration des chemins de fer Méridionaux italiens, dont la mort a été vivement ressentie dans les milieux les plus étendus de sa patrie. Nous aussi, nous garderons fidèlement le souvenir de Monsieur Brambilla, Administrateur de notre Compagnie depuis 1889 et qui, en cette qualité, a donné dans les occasions les plus diverses, les preuves d'une connaissance approfondie des affaires, d'un esprit juste et posé et d'un dévouement indéfectible aux intérêts de notre entreprise.

Au mois de juillet, la mort nous a ravi Monsieur l'ingénieur G. Koller de Berne, personnalité qui fut intimement liée au chemin de fer du Gothard, non pas seulement depuis son entrée dans notre Conseil (1883), mais à partir déjà de l'année 1850, époque où le défunt fonctionna comme expert du Conseil fédéral, et plus tard encore durant la construction du réseau. Avec lui disparaît le dernier de ces hommes éminents qui, par leur activité féconde et désintéressée, par leur dévouement absolu, ont mérité que leurs noms demeurent gravés dans les annales de la fondation et de la construction du chemin de fer du Gothard.

Tout récemment encore, nous avons éprouvé une perte des plus douloureuses : le 8 de ce mois est décédé très subitement Monsieur *J. J. Schuster-Burckhardt*, l'éminent président de notre Conseil d'administration. Monsieur Schuster faisait partie du Conseil depuis 1882, il en devint le vice-président en 1886 et le président en 1890. Dès le début, il s'intéressa activement à toutes les questions essentielles, notamment à celles d'ordre économique et financier. Son expérience des affaires, sa perspicacité, la bienveillance avec laquelle il accueillait les opinions d'autrui, son habileté à diriger les débats d'une assemblée lui assurèrent une grande autorité. Nous n'oublierons jamais quels services importants Monsieur le Président Schuster a rendus à notre Compagnie.

A notre grand regret, Mr le Conseiller national Dr Louis Forrer de Winterthour, a donné sa démission des fonctions d'Administrateur qu'il revêtait depuis 1896, le Conseil fédéral suisse

l'ayant appelé au poste de Directeur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

L'Assemblée générale du 27 juin 1900 a déjà nommé Administrateur en remplacement de Monsieur Brambilla, Mr Ger. Bassi à Florence; les vacances causées par le décès de Messieurs Koller et Schuster-Burckhardt ainsi que par la démission de Mr Forrer sont encore à repourvoir.

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

Le personnel employé aux travaux neufs et complémentaires a été renforcé en 1900 de trois ingénieurs, dont l'un est spécialement chargé des appareils d'enclenchement et des bâtiments; cette augmentation était motivée par l'importance assez considérable soit des travaux à exécuter soit de ceux à préparer, parmi lesquels nous citerons les forces motrices hydrauliques à Göschenen, la ventilation du grand tunnel du St-Gothard et l'exécution de la seconde voie du tronçon Immensee-Brunnen.

Les appointements de ce personnel sont compris dans le coût des travaux respectifs.

2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

L'énumération ci-après embrasse les dépenses pour les travaux neufs et complémentaires achevés et décomptés en 1900, en outre les dépenses afférentes à l'augmentation et au perfectionnement du matériel roulant ainsi que de l'outillage du service de l'exploitation et enfin les autres dépenses; toutes ces dépenses sont colloquées au compte de construction en conformité des justifications fournies au département des chemins de fer.

I. Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

Murs de revêtement dans les tranchées des embranchements du nord, épaulement de protection contre les chutes de pierres entre Biasca et Osogna	fr.	46,064. 75
Cuvettes pavées pour le torrent du Lauithal entre Sisikon et Fluelen et pour celui du Lobshalden entre Gurtellen et Wassen	„	2,996. 25
Renforcement de la charpente métallique des ponts de la Morobbia et du Robasacco ainsi que de quatre ponts métalliques (deux sur la ligne du Cenere et deux sur celle de Pino)	„	25,584. 68
Transformation de 30 ponceaux à la gare de Bellinzona, sur les lignes du Cenere, de Pino et de Lugano à Chiasso	„	44,584. 50
Passerelles le long des grands ponts, pour faciliter les inspections	„	7,004. 34
Subvention en faveur de corrections de rivières	„	7,650. 25
<i>Total pour chiffre I, a</i>	fr.	<u>133,884. 77</u>

b. Dans les gares et stations.

Voies dans la remise à locomotives d'Arth/Goldau et dans les ateliers centraux de Bellinzona	fr.	2,688. 19
Perron et marquise devant le bâtiment aux voyageurs de Walchwil	"	2,900. 85
Exhaussement du plancher des halles d'entrepôt à Altdorf	"	4,218. 40
Bâtiment contenant la lampisterie, un magasin et des lieux d'aisances à Biasca	"	13,218. 24
Etablissement de bains à Biasca	"	8,966. 76
Annexe contenant des corps-de-garde et un magasin entre les deux remises à locomotives à Biasca	"	5,364. 55
Bâtiment de service avec bureau de poste, corps-de-garde et magasins, à Lugano	"	27,622. 75
Extension des quais de chargement à Amsteg et Ambri-Piotta	"	1,482. 75
Extension de l'alimentation hydraulique et des canalisations à Immensee, Arth/Goldau, Biasca, Bellinzona et Chiasso	"	5,424. 58
Chemins et jardins à Arth/Goldau, Göschenen et Gordola V. V. (dans la direction de Mappo)	"	6,507. 10
Grue à pivot roulante n° 5, force de 5000 kg (stationnée à Biasca)	"	8,251. 39
Ponts-bascule à Gurtellen et Lugano	"	10,619. 28
Appareils d'enclenchement, signaux avancés, signaux de sortie, adaptation aux sémaphores d'entrée d'un mécanisme remplaçant automatiquement le signal à l'arrêt, signal en retour électrique, à Meggen, Kussnacht, Walchwil, Airolo et Faido	"	64,936. 95
Gabarits de chargement en fer à Arth/Goldau et Schwyz	"	1,267. 90
Divers travaux de moindre importance, savoir: buanderie dans le bâtiment de service et magasin à caisses vides près de la remise à locomotives d'Arth/Goldau, clôture du vestibule des guichets dans le bâtiment aux voyageurs de Walchwil, éclairage à l'électricité du chemin longeant les halles d'entrepôt à Brunnen, agrandissement du logement du chef de gare à Sisikon, installations pour le nettoyage des wagons à bestiaux à Airolo, augmentation du nombre des lampes électriques à Mendrisio, second guichet aux voyageurs à Chiasso, installation du téléphone entre la gare et les ateliers de Bellinzona	"	5,752. 15
<i>Total pour chiffre I, b</i>	fr.	<u>169,221. 84</u>

c. Installations et objets divers.

Agrandissement des maisons de gardes nos 46 et 57	fr.	5,014. 60
Magasins pour chefs-cantonniers et guérites de gardes	"	10,761. —
Adduction d'eau à diverses maisons de gardes	"	1,598. —
Guérites de cloches-signaux, sonneries de barrières, fanaux de passages à niveau	"	1,750. 05
Complètement des installations de signaux: signaux avancés, adaptation aux sémaphores d'entrée du mécanisme remplaçant automatiquement le signal à l'arrêt et d'appareils de signaux en retour, dans plusieurs stations non pourvues d'appareils neufs d'enclenchement, éclairage électrique du signal d'entrée nord à Biasca	"	33,230. 10
Seconde ligne indirecte de télégraphe Faido-Bellinzona	"	4,539. 78
<i>Total pour chiffre I, c</i>	fr.	<u>56,893. 53</u>

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

a. Matériel roulant.

Frein de bogie pour les locomotives série A ST nos 203 à 220	fr.	15,655. 78	
Parois en fer à l'arrière des locomotives de manœuvre série E ³			
nos 301 à 306	„	1,947. 63	
Porte-signaux, type allemand, adaptés à 100 wagons à mar-			
chandises série GR ¹	„	1,694. 59	fr. 19,298. —

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

Mobilier et ustensiles pour les bureaux centraux de Lucerne	fr.	1,444. —	
Outils et ustensiles pour le service de surveillance et d'entretien			
de la ligne	„	5,656. 05	
Ustensiles pour le service des stations et celui des trains	„	3,818. 30	
Ustensiles pour le service de la traction et les dépôts	„	9,362. 56	
Outils et ustensiles pour les ateliers centraux	„	44,640. 12	fr. 64,921. 03
<i>Total pour chiffre II</i>			<u>fr. 84,219. 03</u>

III. Autres dépenses.

Bureau des expropriations, avocats et autorités	fr.	9,547. 81	
Achats de terrains (décompte avec les expropriés, nouvelles acquisitions), indem-			
nités pour servitudes, mesures préventives contre le risque d'incendie par les			
étincelles des locomotives, reproduction des plans cadastraux des embranche-			
ments du nord, travaux réclamés par les expropriés	„	60,953. 26	
Subvention en faveur de l'élargissement du quai du Schweizerhof à Lucerne	„	2,000. —	
Rente viagère de Madame Hava-Favre pour 1900	„	10,000. —	
<i>Total pour chiffre III</i>			<u>fr. 82,501. 07</u>

Récapitulation.

<i>I. Travaux neufs et complémentaires:</i>			
a. en pleine voie	fr.	133,884. 77	
b. dans les gares et stations	„	169,221. 84	
c. installations et objets divers	„	56,893. 53	fr. 360,000. 14
<i>II. Augmentation et perfectionnement du matériel roulant, outillage du service de l'exploitation et des ateliers centraux:</i>			
a. matériel roulant	fr.	19,298. —	
b. outillage du service d'exploitation et des ateliers			
centraux	„	64,921. 03	„ 84,219. 03
<i>III. Autres dépenses</i>			<u>„ 82,501. 07</u>
<i>Total pour le parachèvement et l'équipement des lignes exploitées</i>			<u>fr. 526,720. 24</u>

Report fr. 526,720. 24

Dont à déduire: pour produits de ventes, remboursements, amortissements au crédit du compte de construction et dont la spécification figure aux pages 49 et 50 de ce rapport, un montant de „ 154,006. 97

Pour 1900 on a donc inscrit au compte de construction pour travaux neufs et complémentaires, matériel roulant et outillage une dépense nette de . . . fr. 372,713. 27

A côté d'un certain nombre d'ouvrages de protection de la ligne et de la circulation des trains, ainsi que de la création de forces motrices pour la ventilation du tunnel à Göschenen, nous avons à mentionner quelques travaux importants d'extension actuellement en cours d'exécution dans diverses gares et stations:

Gare de Brunnen:

Bâtiments aux voyageurs avec cabinets, marquises de quai, passerelle au passage à niveau de la route d'Ingenbohl, route d'accès aux halles d'entrepôt, transformation des têtes de voies et des appareils d'enclenchement.

Gare d'Erstfeld:

Agrandissement du bâtiment aux voyageurs, bâtiment de service au nord de ce dernier, extension des voies, voies de manœuvre pour les trains de marchandises au nord de la gare, élargissement du passage de la Butzengasse, voie de communication souterraine entre le dépôt et le village.

Station d'Osogna:

Quais et voies pour le chargement des pierres, à droite de la ligne.

Gare de Bellinzona:

Extension de l'espace réservé au service local des marchandises, installations pour le transbordement des wagons de transit et pour la désinfection des wagons à bestiaux, voie-impassé pour le raccordement de la voie d'accès aux ateliers centraux.

Gare de Chiasso:

Plaque tournante pour locomotives, agrandissement de la remise à locomotives, transformation de la tête de voie par suite du raccordement de l'aiguille de la voie II venant de Como.

En 1900 le parc du matériel roulant s'est accru de

4 voitures de 1^e classe à 4 essieux, série A⁴.

10 voitures de 1^e et 2^e classe à 4 essieux, série AB⁴.

La dépense y afférente ne figurera cependant qu'en 1902 au compte de construction.

Le parc des locomotives (tableau n° 14) ne s'est pas modifié en 1900.

Le tableau n° 20 indique la composition du parc des voitures, fourgons et wagons à la clôture du dernier exercice.

Sont commandés, mais n'étaient pas encore livrés à la clôture de l'exercice:

6 locomotives-tender à 6 roues accouplées, pour lignes de plaine et service de manœuvre;

5 locomotives à marchandises, 8 roues accouplées et tender séparé, pour trains express;

4 locomotives compound, à 6 roues accouplées et tender séparé, pour trains express;

5 voitures de 3^e classe à 4 essieux;

3 fourgons mixtes, poste et bagages.

3. Embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau.

Quant à la mise au point du compte de construction et aux pourparlers avec le département des chemins de fer, notre dernier rapport de gestion contient pages 16, 17 et 50 tous les renseignements nécessaires. La dépense nette de fr. 18,560,424. 47 afférente à ces embranchements figure au compte de construction de 1900.

En ce qui concerne notre procès avec l'entreprise du 1^{er} lot de la section Lucerne-Immensee, dont nous parlions dans notre rapport de 1899 (page 17), nous avons à mentionner qu'à l'instigation de la commission d'instruction du Tribunal fédéral, les parties sont convenues de faire trancher le litige par un tribunal d'arbitres; ce dernier se compose de trois juges fédéraux et des deux experts techniques précédemment désignés par le juge instructeur. Les parties ont été tout d'abord invitées à fournir une récapitulation de leurs thèses et moyens de preuve.

Notre contestation avec le chemin de fer Arth-Rigi au sujet de sa quote-part aux frais d'exploitation et au capital d'établissement de la gare d'Arth/Goldau, est pendante devant le Tribunal fédéral.

Relativement au coût de construction de la gare de Lucerne, le décompte n'en a pu être achevé par le Central-Suisse en 1900, d'où suit que notre quote-part à ces frais figure encore au compte des „constructions inachevées“.

4. Seconde voie Immensee-Brunnen.

Pour compléter notre exposé à ce sujet (voir plus haut page 8), nous ajouterons ici qu'en 1900 on a commencé les levés ainsi que l'élaboration du projet relatif à la partie la plus difficile de la section, savoir du tronçon sur le territoire de la commune d'Arth, allant du pt. km 2.s jusqu'à la gare d'Arth/Goldau pt. km 8.s. Près du tunnel de Rinderfluh, où le tracé est projeté du côté opposé à la montagne, on a mis à nu la roche, afin de déterminer la nature du terrain.

Les travaux seront mis en œuvre également sur ce tronçon.

Les dépenses énumérées plus haut aux sous-chapitres 2 et 3 et colloquées définitivement au compte de construction, sont les suivantes:

a. Coût net du parachèvement et de l'équipement des lignes exploitées	fr.	372,713. 27
b. Coût net d'exécution des embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau		
	„	18,560,424. 47
	Total	fr. 18,933,137. 74

somme égale au chiffre des dépenses nettes du 29^e compte de construction (voir ce compte, page 67).

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. Service des voyageurs et des bagages. Un pointage opéré dans nos trains nous a permis de constater que l'usage des *cartes d'abonnements généraux* suisses et, en particulier, de celles