

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

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 30 (1901)

**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:** 14.01.2026

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

### III. Organes de la Compagnie.

L'Assemblée générale des actionnaires réunie le 22 juin a procédé aux élections suivantes:

1<sup>o</sup> élection périodique pour la série d'administrateurs sortant au 30 juin 1901; ont été réélus avec mandat jusqu'au 30 juin 1907:

MM. *Hans von Bleirhæder*, Berlin,

*Filippo Bonzanigo*, anc. Conseiller national, Bellinzona,

le Commandeur *Gerolamo Bassi*, Vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer Méridionaux italiens, Florence,

*Carl Figdor*, banquier, Vienne,

*R. Geigy-Merian*, anc. Conseiller national, Bâle,

le Baron *Ed. von Oppenheim*, Cologne,

*Ed. Schmid*, Gérant de la C<sup>ie</sup> de navigation, Lucerne,

le Commandeur *P. Tortarolo*, Sénateur du Royaume, Gênes.

2<sup>o</sup> élection en remplacement des administrateurs décédés, MM. Schuster-Burckhardt et G. Koller, ainsi que de Mr le Dr. Forrer démissionnaire; ont été élus avec mandat jusqu'au 30 juin 1907 également

MM. le Dr. *Jul. Frey*, Directeur de la Société de crédit suisse, Zurich,

*A. von Muralt*, ingénieur, Berne,

*F. Zahn-Geigy*, banquier, Bâle.

3<sup>o</sup> élection du Président du Conseil d'administration; l'Assemblée a élu, avec mandat jusqu'au 30 juin 1904,

Mr le Colonel *Hammer*, anc. Conseiller fédéral, de Soleure, jusqu'alors Vice-président du Conseil.

Dans le courant de 1901, le Gouvernement schwyzois a confirmé en qualité de représentant de ce canton au sein de notre Conseil, avec mandat jusqu'à fin décembre 1905,

Mr le Landammann *Carl Reichlin*, Président du Conseil des Etats.

De son côté le Conseil d'administration a nommé:

1<sup>o</sup> Vice-président du Conseil:

Mr *Roman Abt*, ingénieur, Lucerne,

avec mandat jusqu'au 30 juin 1904.

2<sup>o</sup> Membres de la Direction, avec mandat jusqu'au 30 juin 1907:

MM. *H. Dietler*, *S. Stoffel* et *Fr. Wuest*.

3<sup>o</sup> Président et Vice-président de la Direction, avec mandat jusqu'au 30 juin 1904:

MM. *S. Stoffel* et *H. Dietler*.

Par office du 7 mars 1902, la chancellerie fédérale nous a fait savoir que le Conseil fédéral avait confirmé pour une nouvelle période de trois ans (jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1905) ses représentants actuels au Conseil d'administration, savoir:

MM. le Commandeur *Borgnini*, Directeur Général des chemins de fer Méridionaux italiens, Florence,

*Kinel*, Conseiller d'Etat supérieur intime, Berlin,

*Leuenberger*, Président du Tribunal suprême, Berne,

*Locher*, Conseiller d'Etat, Zurich,

MM. le Commandeur *Massa*, anc. Directeur Général des chemins de fer italiens de la Méditerranée, Turin,  
Neumann, Conseiller d'Etat supérieur intime de l'Empire et Conseiller rapporteur du Trésor impérial, Berlin,  
*Simen*, député au Conseil des Etats, Locarno.

A notre grand regret, Mr Emile Frey, ingénieur mécanicien, d'Olten, a quitté notre Administration au milieu de l'année; ce fonctionnaire, qui avait coopéré à la construction dans la décennie de 1870 à 1880, a rendu d'excellents services à notre Compagnie en qualité d'abord de Chef des ateliers centraux et plus tard, dès 1887, de Chef du service de la traction. Mr Frey est entré dans le Comité de Direction du chemin de fer Central-Suisse et occupe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1902, le poste de vice-président de la Direction du II<sup>e</sup> arrondissement des chemins de fer fédéraux à Bâle. A sa place, nous avons nommé Chef du service de la traction Mr Antoine Meyer, de Schiers, Chef de nos dépôts de locomotives; en remplacement de Mr A. Meyer nous avons nommé Chef principal des dépôts Mr Ernest Meyer, d'Olten, jusqu'ici Chef du dépôt d'Erstfeld.

Nous avons à déplorer une perte des plus sensibles en la personne de Monsieur le Directeur Frédéric Wuest, décédé subitement le 15 février 1902. Vice-président du Conseil municipal lucernois et député au Conseil national, le défunt fit partie dès 1886 de notre Conseil d'administration et fut nommé Membre de la Direction au printemps de 1891, après la mort de Mr le Président Zingg. Durant ces onze années, Monsieur Wuest a eu à diriger diverses branches de service et s'est acquitté avec une distinction très remarquable de la tâche qui lui incombait. Nous conserverons toujours un bon souvenir de cet affable et spirituel collaborateur.

En remplacement de Monsieur Wuest, le Conseil d'administration a nommé Membre de la Direction avec mandat jusqu'au 30 juin 1907, notre Ingénieur en chef, Mr Antoine Schrafl, de Bellinzona, au service de notre Compagnie depuis 1872.

## B. Partie spéciale.

### I. Travaux neufs.

#### 1. Direction technique.

L'effectif du personnel subordonné à l'Ingénieur en chef pour l'exécution des travaux neufs et complémentaires n'a subi en 1901 aucun changement. Selon l'usage, les appointements de ce personnel sont compris dans le coût des travaux respectifs et par conséquent aussi dans les dépenses afférentes aux constructions achevées et aux constructions inachevées.

#### 2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

L'énumération ci-après embrasse les travaux neufs et complémentaires, acquisitions, etc., qui étaient décomptés à la clôture de l'exercice et ont été soumis à l'approbation du département des chemins de fer; les dépenses s'y rattachant ont été inscrites au compte de construction et ne figurent donc plus au bilan de 1901 sous la rubrique „dépenses pour constructions inachevées“.

I. Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

Murs de revêtement dans diverses tranchées des embranchements du nord et de la ligne du Cenere; sur plusieurs points, maçonnerie de consolidation de parties rocheuses . . . . .	fr. 26,213. 30
Murs de protection contre les chutes de pierres, endiguement d'avalanches et de torrents, correction de dévaloirs, paroi de protection près du tunnel du Gutsch à Brunnen . . . . .	" 32,758. 45
Renforcement de la charpente métallique des ponts sur le Tessin près Stalvedro (1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> voie), près Dazio-grande (1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> voie) et en amont de Giornico (1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> voie); du pont sur le Brenno (1 <sup>e</sup> voie) et du pont voisin jeté sur le terrain des inondations (1 <sup>e</sup> voie); du pont sur le Vallone di Bodio (1 <sup>e</sup> voie), de 7 ponts en tôle entre Bodio et Biasca (1 <sup>e</sup> voie), de 5 ponts semblables de la ligne du Cenere et de 5 de la ligne de Pino; passerelle d'inspection le long du pont sur le Ruffibach près Walchwil . . . . .	" 193,519. 14
Subventions en faveur d'entreprises publiques, telle que corrections et endigue- ments de rivières, torrents, etc. . . . .	" 4,229. 32
<i>Total pour chiffre I, a</i>	fr. 256,720. 21

b. Dans les gares et stations.

<i>Gare d'Arth/Goldau.</i> Latrines d'ouvriers; sentier et balustrade le long de la voie de triage sud; adduction d'eau au magasin des piqueurs . . . . .	fr. 6,063. 25
<i>Gare de Brunnen.</i> Travaux neufs: bâtiment aux voyageurs, perron et marquise, annexe contenant des lieux d'aisances et la lampisterie; éclairage électrique des bâtiments neufs et du perron; transformation des lignes de télégraphe dans le périmètre de la gare; fontaines, extension des canalisations d'eau; aménagement dans la halle aux blés I d'un local chauffable pour le comptage des sacs . . . . .	" 231,917. 88
<i>Gare d'Erstfeld.</i> Annexe près du dépôt, renfermant la buanderie à la soude, la fonderie, magasin à sable et à bois; voies d'accès audit . . . . .	" 9,913. 05
<i>Station de Gurtnellen.</i> Extension du faisceau de voies; appareil d'enclenchement comportant une augmentation et le perfectionnement des installations de signaux afin d'assurer l'entrée et la sortie des trains; agrandissement du bâtiment aux voyageurs (exhaussement de l'aile à un étage) et de la halle aux marchandises . . . . .	" 60,593. 89
<i>Gare de Göschenen.</i> Annexe contenant la lampisterie et un corps-de-garde pour le personnel des trains; annexe à la remise des locomotives formant corps- de-garde pour le personnel des machines; amélioration des lieux d'aisances et des installations pour l'exploitation du buffet . . . . .	" 19,539. 95
<i>Gare de Bellinzona.</i> Agrandissement de l'usine à gaz en vue de la fabrication de gaz mélangé pour l'éclairage des véhicules; chariot-transbordeur à locomoti- ves, dans le dépôt . . . . .	" 44,157. 84
A reporter	fr. 372,185. 86

	Report	fr. 372,185. 86
<i>Gare de Chiasso.</i> Transformation des têtes de voies au nord et au sud afin d'assurer l'entrée et la sortie des trains et à cause également de la jonction de la 2 <sup>e</sup> voie de Como; plaque tournante à locomotives, dans le dépôt de la Méditerranea; enclos sur le quai aux bestiaux pour la nourriture des porcs; gabarits de chargement en fer; appareil pour la ventilation du corps-de-garde dans le bâtiment aux voyageurs . . . . .	" 100,314. 71	
<i>Gare de Locarno.</i> Raccordement des conduites d'eau à la canalisation municipale; amélioration des water-closets . . . . .	" 6,254. 45	
<i>Ateliers centraux de Bellinzona.</i> Agrandissement de l'atelier des tourneurs au moyen d'annexes; création d'un atelier d'épreuve des armatures; aménagement d'un bureau de contremaître dans l'atelier de réparation des voitures et wagons; avant-toit métallique sur l'emplacement de réparation . . . . .	" 32,156. 30	
Ponts-bascule aux stations d'Ambri, Rodi et Giubiasco; prolongement de voies-impasse à Giornico et Biasca; lampisterie à Fluelen; halle pour la réception limitée des marchandises à la halte de Ranzo-Gerra; autres travaux complémentaires et installations de moindre importance aux stations de Wassen, Rodi, Biasca et Lugano . . . . .	" 20,546. 25	
<i>Total pour chiffre I, b</i>	<u>fr. 531,457. 57</u>	

c. Installations et objets divers.

Maison de garde au pt. kilom. 11.230, ligne de Zoug . . . . .	fr. 13,738. 50
Agrandissement des maisons de garde n°s 42, 44, 90 et 91 de la ligne de montagne, n°s 163, 164, 172 et 177 de la ligne du Cenere, n°s 185 et 203 entre Lugano et Chiasso; 5 guérites sur divers points . . . . .	" 27,359. 70
Magasins à matières d'éclairage et objets d'inventaire sous les halles aux marchandises d'Airolo jusqu'à Bodio . . . . .	" 2,539. 45
Appareil d'enclenchement pour la station de Sisikon; complétement et perfectionnement des installations de signaux assurant l'entrée et la sortie des trains aux stations de Sisikon, Amsteg et Göschenen (signaux avancés, signaux de sortie, adaptation aux sémaphores du mécanisme remplaçant automatiquement le signal à l'arrêt et d'appareils de signaux en retour); signaux avancés dans quelques stations de la rampe sud . . . . .	" 35,889. 22
Réparation facilitant l'écoulement de l'eau du toit du bâtiment d'administration à Lucerne . . . . .	" 1,865. 05
Bâtiments scolaires et emplacements de gymnastique de la Compagnie à Erstfeld et Bellinzona (voir page 40, "compte des immeubles") . . . . .	" 118,705. 86
<i>Total pour chiffre I, c</i>	<u>fr. 200,097. 78</u>

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

**a. Matériel roulant.**

6 locomotives-tender, série E <sup>3</sup> , n°s 307 à 312 . . . . .	fr. 340,550. 82
4 voitures de 1 <sup>e</sup> classe à quatre essieux, série A <sup>4</sup> , n°s 91 à 94	„ 251,772. —
10 voitures de 1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> classe à quatre essieux, série AB <sup>4</sup> , n°s 251 à 260 . . . . .	„ 573,213. 76
5 voitures de 3 <sup>e</sup> classe à quatre essieux, série C <sup>4</sup> , n°s 1263 à 1267 . . . . .	„ 162,000. —
3 fourgons mixtes (poste et bagages) à quatre essieux, série FZ <sup>4</sup> , n°s 1654 à 1656 . . . . .	„ 99,166. 17
Agrandissement du compartiment postal de 3 fourgons mixtes à quatre essieux, série FZ <sup>4</sup> , n°s 1651 à 1653 . . . . .	„ 10,403. 53
	<u>Ensemble</u>
	fr. 1,437,106. 28

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

Pour les bureaux du service général à Lucerne . . . . .	fr. 1,340. —
„ le service de surveillance et d'entretien de la ligne . . . . .	„ 2,982. 95
„ le service des stations et celui des trains . . . . .	„ 5,586. 55
„ le service de la traction et les dépôts de locomotives . . . . .	„ 3,713. 15
Outils et ustensiles pour les ateliers centraux de Bellinzona . . . . .	„ 33,597. 03
	<u>Ensemble</u>
	„ 47,219. 68
	<i>Total pour chiffre II</i>
	<u>fr. 1,484,325. 96</u>

**III. Autres dépenses.**

Etudes et surveillance de l'exécution de locomotives, voitures et wagons . . . . .	fr. 42,800. —
<i>Expropriations :</i>	
Bureau des expropriations, avocats et autorités . . . . .	fr. 11,029. 26
Achat de terrains, indemnités pour servitudes, etc.:	
ligne-mère . . . . .	„ 18,518. 10
embranchements du nord . . . . .	„ 11,428. 82
Indemnité pour abandon du droit de dévalage des bois au Rossberg, commune d'Arth . . . . .	„ 105,714. 97
Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris, annuité de 1901 . . . . .	„ 10,000. —
	<i>Total pour chiffre III</i>
	<u>fr. 199,491. 15</u>

### Récapitulation.

#### I. Travaux neufs et complémentaires:

a. en pleine voie . . . . .	fr. 256,720. 21
b. dans les gares et stations . . . . .	" 531,457. 57
c. installations et objets divers . . . . .	" 200,097. 78
	fr. 988,275. 56

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

a. matériel roulant . . . . .	fr. 1,437,106. 28
b. outillage du service d'exploitation et des ateliers centraux . . . . .	" 47,219. 68

" 1,484,325. 96

" 199,491. 15

fr. 2,672,092. 67

#### III. Autres dépenses :

Total pour le parachèvement et l'équipement des lignes exploitées

Dont à déduire: produits de ventes, remboursements, amortissements au crédit du compte de construction (voir pages 43 à 45 de ce rapport) . . . . .

" 116,211. 46

Pour 1901 on a donc inserit au compte de construction pour travaux neufs et complémentaires, matériel roulant et outillage, une dépense nette de . . . . .

fr. 2,555,881. 21

Sauf ceux de la station d'Osogna, les travaux importants d'extension mentionnés page 13 de notre dernier rapport sont pour ainsi dire achevés, mais le décompte n'a pu en être dressé que pour ceux de Chiasso et partiellement pour ceux de Brunnen, parce qu'il restait encore à exécuter, à la clôture de l'exercice, divers travaux de parachèvement et que, d'autre part, les décomptes des travaux exécutés à forfait n'avaient pas encore été présentés.

Le renforcement successif des charpentes métalliques de ponts a été continué, mais nous n'avons entrepris en 1901 aucune construction ou installation de quelque importance; en revanche, l'élaboration des projets relatifs aux travaux neufs et complémentaires figurant au programme des années prochaines, est assez avancée pour qu'on ait déjà pu adjuger l'exécution de certains ouvrages ce programme comporte: bâtiment de service dans le dépôt d'Erstfeld; agrandissement et transformation du bâtiment aux voyageurs de Bellinzona, y compris deux annexes; amélioration des voies d'accès au nord de la gare de Chiasso; appareils d'enclenchement à Erstfeld, Bellinzona et Chiasso; éclairage électrique des gares d'Erstfeld et Bellinzona.

En 1901 le parc du matériel roulant s'est accru de

6 locomotives-tender à six roues couplées,

5 voitures de 3<sup>e</sup> classe à quatre essieux.

3 fourgons mixtes, poste et bagages.

Le coût de ce matériel et des 14 voitures mises en service l'année précédente (voir page 13 du rapport de 1900) figure au compte de construction de 1901.

Les tableaux 14 et 20 indiquent la composition du parc des locomotives, voitures, fourgons et wagons.

Les 9 locomotives dont notre rapport de 1900 signalait la commande, ne seront livrées qu'en 1902.

En nous référant à notre exposé sous chiffre 3, page 14 de notre dernier rapport de gestion, nous devons ajouter ici que les trois questions se rattachant à la *construction des embranchements du nord* ne sont pas encore liquidées; il s'agit, comme on sait, de notre procès avec l'entreprise du I<sup>er</sup> lot de la section Lucerne-Immensee, du litige avec le chemin de fer Arth-Rigi au sujet de sa quote-part aux dépenses de construction et d'exploitation de la gare d'Arth/Goldau et enfin du décompte des frais de construction de la gare de Lucerne; notre quote-part à ces frais figure par conséquent encore au bilan de 1901 sous la rubrique des „constructions inachevées“.

### 3. Seconde voie Immensee-Brunnen.

Le projet de la section Immensee-Goldau a été soumis vers le milieu de l'année 1901 aux autorités fédérales qui l'ont approuvé à la fin de janvier 1902; les expropriations de terrains dans la partie supérieure de la section ont été poussées assez activement pour que la mise au concours des travaux d'infrastructure du III<sup>e</sup> lot (tunnel de Rindelfluh) ait pu avoir lieu fin 1901, et être préparée en ce qui concerne les travaux similaires du IV<sup>e</sup> lot. La section est divisée en 4 lots.

Au début de la bonne saison les travaux ont été immédiatement commencés; en plus, nous avons adjugé contractuellement, à la suite de mises au concours, la fourniture et le montage des charpentes métalliques de ponts ainsi que la fourniture du matériel de superstructure (rails et traverses).

## II. Exploitation.

### A. Tarifs.

**Service des voyageurs et des bagages.** En 1901, 14 tarifs et 34 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant l'exercice écoulé, nous avons eu à traiter 1116 *réclamations*, y compris les 21 cas non liquidés au 1<sup>er</sup> janvier 1901; de ce chiffre, 180 ont été écartées et 936 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 16,161. 78; 27 réclamations pendantes à la fin de l'année ont été reportées à l'exercice suivant.

**Service des marchandises et des animaux.** 14 tarifs et 73 suppléments sont entrés en vigueur.

Au cours du dernier exercice, il nous est parvenu 2789 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 295 cas pendants au 1<sup>er</sup> janvier 1901, forment le total de 3084, dont 2803 ont été liquidées et 281 reportées à l'exercice 1902.

### B. Horaires et circulation des trains.

#### a. Service d'été.

Le service d'été, régulièrement inauguré le 1<sup>er</sup> juin, accuse par rapport à celui de 1900 les quelques modifications ci-après: