

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

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 33 (1904)

**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>**

4. Sections de ligne à double voie.

	Longueurs de construction	Longueurs 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 1904, 305 actionnaires, détenteurs de 61 777 actions, étaient inscrits au registre des actions; en regard des chiffres respectifs de l'an dernier il y a donc augmentation de 1 449 actions.

**II. Questions diverses d'ordre général.**

1<sup>o</sup> Dans notre dernier rapport de gestion nous disions que les experts nommés par le Tribunal fédéral pour le procès relatif au fonds de renouvellement avaient demandé un complément d'enquête sur plusieurs points. Ces travaux, qui nous ont fortement occupés un certain temps, sont maintenant probablement terminés, de façon qu'on peut s'attendre à ce que les experts déposent leurs conclusions.

2<sup>o</sup> Le 30 avril 1904 est expirée la période décennale qui sert de base au calcul du prix de rachat de notre réseau. La transmission à l'autorité compétente des dernières justifications du produit net pour les mois de janvier à avril 1904 tombe toutefois dans l'exercice 1905.

**3. 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 les opérations auxquelles les *actionnaires* ont procédé dans leur *assemblée générale* du 25 juin:

1<sup>o</sup> Election d'*administrateurs* pour la durée d'un nouveau mandat, soit jusqu'à la dissolution de la Compagnie, au cas où elle interviendrait auparavant; il s'agissait des administrateurs sortant le 30 juin 1904; tous ont été réélus; ce sont MM. *Abegg-Arter*, président de la Société de crédit suisse (Zurich), *Roman Abt*, ingénieur (Lucerne), *David Cahn-Speyer* (Vienne), le colonel *Hammer*, ancien conseiller fédéral (Soleure), *Isler*, président du Conseil des Etats (Aarau), *Clemente Maraini*, ingénieur (Rome), *Moser-Ott*, conseiller d'Etat (Schaffhouse), *A. Salomonsohn*, membre du conseil de surveillance de la Société d'escompte (Berlin), *Rudolf Sarasin*, père (Bâle), et le Dr *R. Temme*, avocat (Bâle).

2<sup>o</sup> Election de Mr l'avocat *Tommaso Pugnamenta* (Bellinzona) en remplacement de feu Mr *Filippo Bonzanigo*, pour le reste du mandat de ce dernier, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 1907.

3<sup>o</sup> Réélection de Mr l'ingénieur *Roman Abt* (Lucerne) *président du Conseil d'administration*, avec mandat jusqu'au 30 juin 1907.

La même assemblée a ratifié à l'unanimité le choix de deux *administrateurs-suppléants*, savoir de Mr *Clemente Maraini*, avocat à Rome, désigné par Mr l'ingénieur Cl. Maraini et de Mr *Ludwig Cahn-Speyer*, à Vienne, désigné par Mr David Cahn-Speyer.

De son côté, le *Conseil d'administration* a élu le 25 juin :

1<sup>o</sup> *Vice-président* du Conseil: Mr l'avocat *Em. Isler*, président du Conseil des Etats, pour une période de trois ans, c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> juillet 1904 au 30 juin 1907.

2<sup>o</sup> *Président et vice-président de la Direction* pour une nouvelle période de trois ans, c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> juillet 1904 au 30 juin 1907: MM. le Dr *Sev. Stoffel* et *H. Dietler*.

3<sup>o</sup> *Secrétaire du Conseil*: Mr le Dr *Hans Dietler*, secrétaire de la Direction, pour une nouvelle période de trois ans, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 1907.

Par office du 21 février 1905 la chancellerie fédérale nous a fait savoir que le Conseil fédéral avait confirmé pour une nouvelle période de trois ans allant jusqu'au 1<sup>er</sup> avril 1908 ses représentants dans le Conseil d'administration, savoir MM. le commandeur *Borgnini*, directeur général des chemins de fer Méridionaux italiens (Florence), *Kinel*, conseiller supérieur intime (Berlin), *Leuenberger*, président de la cour suprême (Berne), *Locher*, conseiller d'Etat (Zurich), le commandeur *Massa*, ancien directeur général des chemins de fer italiens de la Méditerranée (Turin), *Neumann*, conseiller supérieur intime et conseiller rapporteur du trésor impérial (Berlin), *Simen*, député au Conseil des Etats (Locarno).

C'est avec le plus vif regret que nous devons vous informer de deux pertes très sensibles que le Conseil d'administration vient d'éprouver en la personne de Mr *Rudolf Sarasin* père, administrateur de la Compagnie depuis 1896, mort à Bâle le 16 janvier 1905, et de Mr l'ingénieur *Clemente Maraini*, dont le décès est survenu à Rome le 31 mars dernier.

Mr Maraini, qui faisait partie du Conseil depuis le 26 mai 1880, avait été auparavant déjà et même avant la constitution de la Compagnie, en relations suivies avec les personnalités dirigeantes de l'entreprise; au cours de la décade de 1870 à 1880, il assuma la représentation de notre Compagnie en Italie et eut à négocier pour elle d'importantes affaires avec le gouvernement; c'est aussi le défunt qui a élaboré un projet de voie ferrée de la frontière suisse sur le lac Majeur à Gênes et qui, à diverses reprises prit dans la presse la défense des intérêts du Gothard. Sa nomination de membre de notre Conseil en 1880 avait eu lieu sur le vœu spécial du gouvernement italien. Dans ces fonctions Mr Maraini s'est toujours distingué par son active participation aux affaires, par une connaissance extraordinairement approfondie des questions financières et techniques, par une conception sûre et rapide des situations compliquées et enfin par un esprit conciliant qui lui permettait d'écartier les difficultés surgissant entre les intérêts publics et privés à faire harmoniser.

En ce qui concerne *l'état du personnel des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale*, nous avons à rappeler que Mr le Dr *Hans Dietler* ayant passé au service de l'exploitation du chemin de fer du Gothard, s'est démis de ses fonctions de secrétaire de la Direction; nous lui avons donné pour successeur Mr *Reinhold Furrer*, de Bauma (canton de Zurich), docteur en droit et avocat à Lucerne.

## B. Partie spéciale.

### I. Travaux neufs:

#### 1. Direction technique.

A la fin de l'exercice 1904 le personnel attaché aux travaux neufs ne comportait plus que les agents chargés de surveiller l'exécution de quelques ouvrages importants et une partie du personnel de la seconde voie Immensee-Brunnen; l'activité de ce dernier ayant toutefois pris fin avec le mois de mars 1905, la section de Goldau a été licenciée; du personnel de cette section nous avons gardé à notre service l'effectif encore nécessaire pour certaines études spéciales et pour combler les vides qui s'étaient produits dans le personnel d'exploitation.

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

L'énumération ci-après embrasse les dépenses des travaux neufs et complémentaires qui ont pu être achevés et décomptés en 1904, les frais d'acquisition et d'amélioration du matériel roulant et de l'outillage du service d'exploitation et enfin les autres dépenses.

Toutes ces dépenses ont été inscrites au compte de construction de 1904, tandis que celles afférentes aux travaux neufs ou complémentaires et aux commandes de matériel en cours d'exécution ou non encore décomptés figurent au compte des „constructions inachevées“.

### I. Travaux neufs et complémentaires.

#### a. En pleine voie.

Travaux de protection contre les glissements de terrain sur la ligne de Zoug et près du tunnel du Rohrbach; maçonneries de consolidation de roches friables sur ladite ligne et près du tunnel de l'Axenberg; maçonneries de soutènement et de revêtement sur la ligne du Cenere	fr.	7 603. 30
Correction du chemin pour le transport des bois sur le versant du Rigi entre Immensee et Goldau	"	4 452. 75
Contrefort de la maçonnerie de soutènement près Inschi	"	49 462. 05
Travaux de défense de la rive droite du Vedeggio en amont du pont km. 167, <sup>6</sup> de la ligne du Cenere	"	2 201. 80
Subventions en faveur d'entreprises publiques, telles que corrections, endiguements, etc. de rivières et torrents	"	60 513. 22
Renforcement de la charpente métallique des ponts de la 1 <sup>e</sup> voie (primitive) du tronçon Immensee-Brunnen	"	44 811. 56
Renforcement de la charpente métallique des ponts du tronçon Brunnen-Fluelen	"	39 966. 34
Passerelle d'inspection du pont inférieur sur le Tessin près Giornico (supplément)	"	249. 10
<i>Ensemble</i>	fr.	209 260. 12

b. Dans les gares et stations.

<i>Gare de Lucerne.</i> Agrandissement des installations pour le lavage des voitures (notre quote-part) . . . . .	fr.	1 177. 85
<i>Station de Steinen.</i> Extension du quai de déchargement au nord; pont-bascule sans interruption de voie; bâtiment auxiliaire contenant la lampisterie, un magasin et un corps-de-garde . . . . .	"	9 630. 58
<i>Station de Schwyz.</i> Agrandissement du bâtiment aux voyageurs au moyen de deux ailes et d'un avant-corps du côté de la route; prolongement de la marquise du quai et pavage de la cour d'arrivée; complètement de l'éclairage électrique . . . . .	"	28,702. 20
<i>Gare de Brunnen.</i> Raccordement de la canalisation de la gare au réseau communal, subvention à la construction de celui-ci; magasin pour engins d'incendie dans les entrepôts; jardin potager . . . . .	"	17 833. 70
<i>Station de Fluelen.</i> Extension de l'éclairage électrique aux passages à niveau situés dans le périmètre de la gare, ainsi qu'aux signaux de protection . . . . .	"	6 681. 12
<i>Gare d'Erstfeld.</i> Extension de l'éclairage électrique extérieur; soute à charbon près du magasin des matières; appareil signaleur pour assurer la circulation des locomotives entre le dépôt et les trains de manœuvre . . . . .	"	6 650. 15
<i>Station d'Ambri-Piotta.</i> Adduction d'eau à la station et à la maisonnette n° 84; améliorations dans les cabinets pour le public; fenêtres normales dans le pignon sud du bâtiment aux voyageurs . . . . .	"	7 736. 85
<i>Station de Rodi-Fiesso.</i> Améliorations dans les cabinets pour le public; fenêtres normales comme ci-dessus . . . . .	"	1 802. 97
<i>Station de Faido.</i> Pont-bascule sur la voie-impasse IV . . . . .	"	3 494. 28
<i>Gare de Bellinzona et poste de bloc entre cette gare et Giubiasco.</i> Bâtiment de service avec cabinets pour le public, y compris les installations d'eau et de lumière électrique; hangar à matières à l'extrémité sud de la gare; pavage de la cour d'arrivée à l'entrée du quai et de la halle de chargement; second transformateur du courant polyphasé pour la station de force et de lumière; petits travaux complémentaires dans le sous-sol de la salle d'attente de III <sup>e</sup> classe, aux hydrants des quais et dans les latrines près de la remise à locomotives . . . . .	"	166 395. 30
trois appareils d'enclenchement dans les bâtiments spéciaux; bloc dans le bâtiment aux voyageurs avec appareils signaleurs (signaux d'entrée et séma-phores, signaux de sortie et de manœuvre); téléphone entre le bâtiment aux voyageurs et les postes d'enclenchement . . . . .	"	113 737. 73
appareils de bloc électriques à Bellinzona et Giubiasco; réfection de la ligne télégraphique entre Bellinzona et Giubiasco, afin d'y adapter les conduites électriques de blocs et de signaux . . . . .	"	26 181. 08
<i>Station de Giubiasco.</i> Complètement des appareils signaleurs, séma-phores, dispositifs à bascule pour les signaux de protection, avertisseur électrique de leur position . . . . .	"	6 456. 50
A reporter	fr.	396 480. 31

	Report	fr.	396 480. 31
<i>Station de Rivera-Bironico.</i> Raccordement de la voie-impasse IV au sud avec la voie principale et prolongement de ladite dans la même direction; quai de chargement des bois sur la voie IV au sud du bâtiment aux voyageurs . . . . .	"	10 313. 85	
<i>Gare de Lugano.</i> Pavage de la cour d'arrivée, deux candélabres à gaz pour ladite; potager et appareil à eau chaude pour le buffet . . . . .	"	4 119. 10	
<i>Gare de Chiasso.</i> Second couloir conduisant au guichet des billets, avant-toit compris; exhaussement du bâtiment accessoire km. 206, pour y aménager un corps-de-garde pour le personnel des trains; substitution d'un mur de pignon à la paroi en bois de la remise italienne à locomotives; fosse à balayures; extension de l'éclairage électrique dans le dépôt G. B. . . . .	"	13 545. 75	
<i>Gare de Locarno.</i> Halle de chargement, avant-toit de la halle aux marchandises du côté de la route; compteur à eau pour le buffet . . . . .	"	7 360. 65	
<i>Travaux complémentaires et améliorations de moindre importance</i> à diverses stations, savoir: Kussnacht: installation de l'éclairage électrique; Arth/Goldau: annexe à la halle aux marchandises, horloges électriques; Altdorf: soupape de fermeture à la canalisation des hydrants, fosse à balayures près du quai au bétail; Gurtnellen: élargissement de la route d'accès à la station; Wassen: agrandissement du logement du chef de gare au moyen d'un pignon édifié sur le bâtiment aux voyageurs; installation de l'éclairage à l'acétylène; Airolo: amélioration des cabinets pour le public; Giornico: corps-de-garde pour ouvriers dans le magasin des chefs d'équipe; Biasca: installation de l'éclairage électrique dans les salles d'école et dans l'appartement du régent; Mendrisio: prolongement de la voie-impasse VII; Magadino: adduction d'eau potable; Arth/Goldau, Erstfeld, Gœschenen, Biasca, Lugano et Chiasso: heurtoirs d'arrêt pour un certain nombre de voies-impasse; suppléments pour divers objets déjà décomptés . . . . .	"	19 235. 13	
<i>Ateliers centraux de Bellinzona.</i> Augmentation du nombre des voies de dépôt des essieux montés; moteurs à courant polyphasé dans les ateliers des tourneurs et des peintres; lanterneaux et cheminées d'appel dans l'atelier des selliers; cadres dans les combles des magasins à modèles et pièces de réserve et dans la sellerie; rideaux mobiles aux impostes des toits en appentis des ateliers des tourneurs et de montage des locomotives; suppléments pour divers objets déjà décomptés . . . . .	"	16 932. 53	
<i>Ensemble</i>	fr.	467 987. 32	
<b>c. Maisons de gardes et objets divers.</b>			
Agrandissement de 12 maisons de gardes; travaux complémentaires à un certain nombre d'autres . . . . .	fr.	36 707. 05	
Adduction d'eau à 4 postes de gardes . . . . .	"	2 062. 75	
12 guérites chauffables pour les veilleurs de nuit et gardes-barrières . . . . .	"	4 190. 50	
4 baraques transportables en tôle ondulée servant de corps-de-garde aux ouvriers de la ligne pendant les heures de repos . . . . .	"	6 830. —	
Troisième fil du télégraphe de service entre Goldau et Erstfeld . . . . .	"	1 198. 98	
Pavillon pour le bâtiment scolaire de la Compagnie à Chiasso . . . . .	"	17 526. 20	
<i>Ensemble</i>	fr.	68 515. 48	
<i>Total pour chiffre I</i>	fr.	745 762. 92	

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

**a. Matériel roulant.**

Adaptation à 107 locomotives de l'appareil fumivore . . . . .	fr.	94 501. 54
10 voitures de 3 <sup>e</sup> classe à 2 essieux, série C, n <sup>o</sup> s 971 à 980 . . . . .	fr.	198 291. 66
Adaptation à la locomotive D 4/4 n <sup>o</sup> 144 de l'appareil de surchauffe de vapeur, système Pielock et à la locomotive A 3/5 n <sup>o</sup> 222 des pompes de graissage, système Friedmann . . . . .	fr.	5 484. 30
Adaptation de dynamos pour l'éclairage, système Brown-Boveri, à la voiture A <sup>4</sup> n <sup>o</sup> 79 et au fourgon mixte FZ <sup>4</sup> n <sup>o</sup> 1651; installation de sonneries électriques dans les 16 voitures AB <sup>4</sup> n <sup>o</sup> s 251 à 266; en outre toutes les voitures équipées de soufflets ont été munies de la fermeture au moyen de targettes tournantes . . . . .	fr.	13 727. 87
	<i>Ensemble</i>	fr. 312 005. 37

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

Pour les bureaux du service général à Lucerne . . . . .	fr.	131. —
„ le service d'entretien et de surveillance de la ligne . . . . .	fr.	3 421. 98
„ le service des stations et celui des trains . . . . .	fr.	11 995. 51
„ le service de la traction . . . . .	fr.	2 486. 01
„ l'Economat . . . . .	fr.	562. 86
„ les écoles de la Compagnie . . . . .	fr.	4 127. 24
	<i>Ensemble</i>	fr. 22 724. 60
Engins et outils pour les ateliers centraux . . . . .	fr.	7 260. 88
	<i>Ensemble</i>	fr. 29 985. 48
	<i>Total pour chiffre II</i>	fr. 341 990. 85

**III. Autres dépenses.**

Direction technique:

Travaux neufs et complémentaires . . . . .	fr.	22 372. 90
Matériel d'exploitation . . . . .	fr.	9 476. 70

Expropriations:

Bureau des expropriations, avocats et autorités . . . . .	fr.	7 929. 43
Achat de terrains, indemnités pour servitudes, travaux réclamés par les expropriés . . . . .	fr.	29 123. 78

„ 37 053. 21

Indemnité à la commune d'Arth pour sa renonciation à une halte au Sonnenberg près Arth (ligne de Zoug), suivant convention du 21 janvier 1904, aux termes de laquelle l'indemnité doit être affectée exclusivement à l'amélioration des moyens de communication entre Arth au lac et Arth/Goldau . . . . .	fr.	70 000. —
Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris . . . . .	fr.	10 000. —

*Total pour chiffre III* fr. 148 902. 81

### Récapitulation.

#### I. Travaux neufs et complémentaires :

a. En pleine voie . . . . .	fr. 209 260 12
b. Dans les gares et stations . . . . .	fr. 467 987. 32
c. Maisons de gardes et objets divers . . . . .	fr. 68 515. 48
	fr. 745 762. 92

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

a. Matériel roulant . . . . .	fr. 312 005. 37
b. Outilage . . . . .	fr. 29 985. 48

#### III. Autres dépenses . . . . .

Total des dépenses décomptées en 1904 pour le parachèvement et l'équipement des lignes exploitées . . . . .

Dont à déduire: produits de ventes, remboursements et amortissements en faveur du compte de construction (voir pages 42 et 43 de ce rapport) . . . . .

Reste: montant net du 33<sup>e</sup> compte annuel des dépenses de construction . . . . .  
(Voir plus loin ledit compte.)

Parmi les travaux neufs et complémentaires en cours d'exécution, nous avons à signaler: l'amélioration des communications dans le périmètre de la gare de Chiasso; les appareils d'enclenchement et de signaux pour ladite gare et pour les stations entre Lugano et Chiasso; l'extension des ateliers d'Erstfeld et l'installation dans ceux-ci de la force motrice électrique; l'agrandissement de plusieurs bâtiments aux voyageurs et d'un certain nombre de maisons de gardes.

Quant aux renforcements des charpentes métalliques de ponts et ponceaux, ils tirent à leur fin sur le côté sud; sur le côté nord les charpentes métalliques de quatre grands ponts et de plusieurs petits seront renforcées dans le courant de l'année 1905. On a entrepris également la réfection de la charpente métallique de la 5<sup>e</sup> travée du pont sur le Tessin près Cadenazzo et de la 1<sup>e</sup> travée du pont sur la Verzasca près Gordola.

Les 10 voitures de III<sup>e</sup> classe à 2 essieux que mentionnait notre dernier rapport ont été livrées en 1904 et le coût en figure au compte. Nous avons commandé l'année dernière 6 locomotives de grande vitesse à 4 cylindres, série A 3/6 et 3 fourgons mixtes à 4 essieux, série FZ<sup>4</sup> (poste et bagages).

### 3. Seconde voie Immensee-Brunnen.

L'exploitation à double voie a été inaugurée le 1<sup>er</sup> mai 1904 selon le programme. A cette date la transformation des appareils d'enclenchement et de signaux des gares et stations d'Immensee à Brunnen ainsi que le poste intermédiaire de bloc entre Immensee et Goldau étaient encore inachevés; ces installations très considérables furent cependant terminées en automne et mises successivement en service.

Après l'ouverture de l'exploitation à double voie, le personnel de la section a eu à s'occuper non seulement des travaux encore inachevés, mais aussi du décompte des travaux d'infrastructure;

ce dernier était terminé vers la fin de 1904; le décompte a pu s'opérer sans difficulté avec tous les entrepreneurs sauf celui du III<sup>e</sup> lot, qui a formulé des exigences tout à fait mal fondées et exagérées, dépassant de beaucoup les chiffres du décompte dressé par nous et les concessions qu'il renfermait.

Le coût d'exécution de la seconde voie Immensee-Brunnen figure au compte des „constructions inachevées“, parce que les comptes n'étaient pas encore bouclés à la clôture de l'exercice.

## II. Exploitation.

### A. Tarifs.

1. *Service des voyageurs et des bagages.* Nous disions dans notre dernier rapport que la mise en vigueur des nouvelles taxes-voyageurs des chemins de fer fédéraux nécessitait la refonte des tarifs-voyageurs avec l'Etranger et en transit par le Gothard; ce travail n'a pu être terminé durant l'exercice écoulé et sera continué en 1905.

A la suite de démarches de la société du commerce et de l'industrie de Neuchâtel appuyées par la municipalité de cette ville, le gouvernement neuchâtelois avait adressé à l'association de chemins de fer suisses une demande tendant à ce que le délai de validité des billets d'aller et retour soit porté à 45 jours. L'association a repoussé cette demande à cause de la diminution de recettes inhérente à cette prolongation de délai et parce que celle-ci augmenterait encore les occasions d'employer abusivement les billets d'aller et retour et d'en faire le commerce.

En 1904, 16 tarifs et 8 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice, nous avons eu à traiter 1518 *réclamations*, chiffre qui comprend les 17 cas non liquidés au 1<sup>er</sup> janvier 1904; de ces 1518 réclamations, 140 ont été écartées et 1378 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 20 732. 66; 29 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. *Service des marchandises et des animaux.* Conformément à la loi du 1<sup>er</sup> juin 1901, les chemins de fer fédéraux ont introduit le 1<sup>er</sup> juillet leur tarif-marchandises interne comportant de nouvelles taxes; il a fallu par suite refondre aussi tous les tarifs pour le trafic direct des marchandises entre les autres réseaux et les chemins de fer fédéraux et en transit par ces derniers. En ce qui concerne notre Compagnie, la plupart des nouveaux tarifs directs sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet; c'est le cas également pour la majeure partie des tarifs exceptionnels généraux suisses; le reste sera introduit dans le courant de 1905.

On a créé en 1904 54 tarifs et 27 suppléments.

Au cours du dernier exercice il nous est parvenu 3150 *demandes de détaxes* qui, ajoutées aux 454 cas pendants au 1<sup>er</sup> janvier 1904, forment le total de 3 604, dont 3 201 ont été liquidées en 1904 et 403 reportées à l'exercice 1905.

### B. Horaire et circulation des trains.

#### a. Service d'été.

L'horaire d'été, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai, a été établi sur la base de celui de 1903.

Le train matinal 7 Lucerne-Gösgen, mis en marche du 1<sup>er</sup> juillet au 14 septembre 1903, a