

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 35 (1906)
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: 18.01.2026

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

c'est-à-dire comporter le maximum de l'augmentation pour tous les fonctionnaires et employés de la même catégorie de service, ce qui serait diamétralement le contraire de la sur individualisation dont nous venons de parler et que nous avons écartée. Le renchérissement de la vie ne saurait imposer les mêmes charges à l'employé de vingt ans et à celui de cinquante ans. Il serait injuste de les mettre tous deux sur le même pied; ou bien le plus jeune recevrait trop ou bien le plus âgé trop peu. Mais il peut naturellement arriver que les petits salaires soient relevés dans une proposition plus forte que les gros traitements, aussi bien ce mode de répartition est-il *entièrement conforme* au caractère du supplément *pour cause de renchérissement*.

Partant de ces principes nous avons accordé à toutes les gardes-barrières une augmentation de fr. 60, les salaires de fr. 1 200 à fr. 1 500 ont été relevés de fr. 84, ceux de fr. 1 501 et au-dessus de 5 %, mais au minimum de fr. 96. Le maximum de l'augmentation a été fixé à fr. 204 (somme divisible par 12, les traitements se payant mensuellement).

Le nouveau maximum de traitement, lors même l'augmentation excédait le 5 %, a été accordé à tous les agents dont les appointements avaient déjà atteint l'ancien maximum ou en étaient très près; pour toutes ces augmentations on a tenu compte des nombreuses années de service.

3° Comme on sait, lorsqu'un traitement ne dépassant pas fr. 4000 (maximum assurable actuel) est augmenté, le chiffre de l'augmentation pour 6 mois ou bien la moitié de celle-ci doit être versé à la caisse de secours; depuis le 1^{er} janvier 1896 la Compagnie assume entièrement cette prestation. Il s'ensuit que ce surcroît de dépense pour la Compagnie en sera augmenté en 1907 par le fait du supplément de renchérissement alloué au personnel engagé avec traitement annuel.

4° Nous n'avons pas encore parlé des règlements concernant les salaires des ouvriers, c'est-à-dire du personnel engagé à l'heure ou à la journée. Il serait assurément superflu d'expliquer ici pourquoi ces règlements aussi, bien qu'établis sur d'autres bases, ont été modifiés dans le sens d'une augmentation; celle-ci comporte pour chaque ouvrier de 70 à 120 fr. en chiffres ronds, la qualité du travail étant naturellement le facteur déterminant. En outre nos efforts ont tendu jusqu'à présent à faire engager à poste fixe une fraction assez forte de l'effectif des ouvriers; il s'agit notamment aussi des ouvriers de nos ateliers de dépôts, en faveur desquels on a créé de nouvelles classes de salaires dans les règlements sur les traitements du personnel des locomotives, des ateliers et du service des trains.

5° Le surcroît de dépense grevant l'exercice 1907 du chef de ces suppléments pour cause de renchérissement atteindra probablement le chiffre de fr. 640 000. —

VI. Organes de la Compagnie.

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

En ce qui regarde *l'état des organes sociaux*, nous avons à déplorer la perte de Mr le Commandatore Bassi Gerolamo, Nobile vice-président du Conseil d'administration des chemins de fer Méridionaux italiens, décédé le 22 octobre dernier. Mr Bassi faisait partie de notre Conseil depuis 1900 et a rendu d'excellents services à la Compagnie du Gothard.

Anticipant sur notre prochain rapport nous devons mentionner la perte cruelle que nous avons faite en la personne de Mr le colonel Hammer, ancien Conseiller fédéral, qui s'est éteint à Soleure.

le 6 avril 1907. Dans la période déjà de 1869 à 1871, alors qu'il était ministre de Suisse à Berlin, Mr Hammer eut à collaborer à l'étude des questions les plus importantes se rapportant à l'entreprise du chemin de fer du Gothard, entre autres aussi à la conclusion des traités internationaux pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer par le Saint-Gothard et plus tard, de 1876 à 1890, en sa qualité de membre du Conseil fédéral, il eut souvent à s'occuper de diverses questions relatives à notre entreprise. Après que Mr Hammer se fut démis volontairement de ces hautes fonctions, l'assemblée générale des actionnaires du 27 juin 1891 le nomma administrateur et le même jour le Conseil d'administration l'appela à la vice-présidence; aussi bien les questions à traiter lui étaient-elles familières. Son intelligence des affaires, le désir qu'il avait de concilier les intérêts publics et les intérêts particuliers connexes à notre Compagnie, le portaient à prendre une part très active aux discussions soit du Conseil, soit fréquemment aussi d'importantes séances de commissions. Après la mort de Mr Schuster-Burckhardt, l'assemblée générale du 22 juin 1901 nomma Mr Hammer président du Conseil d'administration, mais des raisons de santé l'obligèrent en 1903 déjà de quitter ce poste, il resta cependant membre du Conseil. Nous conserverons un souvenir reconnaissant de ce vénérable collègue, qui a rendu de si éminents services à son pays et à notre entreprise.

Le Conseil d'Etat du Canton de Zoug a confirmé son représentant dans notre Conseil, Mr le landammann Meyer à Steinhausen, pour une nouvelle période allant jusqu'à fin décembre 1910, ou jusqu'à la dissolution de la Compagnie, au cas où elle interviendrait avant cette date.

L'état du personnel des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale ne s'est pas modifié en 1906.

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

Nous répétons ici ce que nous disions dans notre dernier rapport, savoir que le personnel de la section d'exploitation relevant de l'ingénieur en chef ayant pourvu à l'élaboration des projets, plans détaillés et devis des travaux neufs et complémentaires, ainsi qu'à la surveillance de l'exécution de ces travaux et à leur décompte, le compte de construction est débité du 3 % des dépenses respectives et que par ce motif aucun personnel spécial pour la construction ne figure plus dans nos rapports.

La quote-part de ce chef pour 1906 est décomptée au sous-chapitre „III. Autres dépenses“ des travaux neufs et complémentaires (voir page 20).

2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

L'énumération ci-dessous comprend le coût des travaux neufs et complémentaires qui ont pu être terminés et décomptés en 1906, de même les frais d'augmentation et de perfectionnement du matériel roulant et de l'outillage du service d'exploitation et enfin les frais divers.

Toutes ces dépenses sont inscrites définitivement au compte de construction, tandis que celles afférentes aux travaux et acquisitions en cours ou non encore décomptés figurent sous la rubrique des „constructions inachevées“ (voir au chapitre III. Finances).

I. Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

Travaux de défense et de correction des torrents du Ghurschbach et du Fischkrattenbach, au dévaloir du km 5.3 entre Immensee et Goldau et sur la rive droite du Tessin près Fiesso	fr.	13 662. 50
Travaux de défense et de consolidation à la „Bösegg“ sur le flanc du Rigi, km 2.990—3.340.	„	19 847. 05
Construction et endiguement du Rutlibach antérieur et de la Risletenfluh entre Immensee et Goldau (avec subvention fédérale)	„	51 863. 86
Rempiétage d'un mur de soutènement entre Immensee et Goldau; consolidation d'un remblai de la ligne de Zoug; talutage d'une pointe de rochers sur la rive droite du Gruonbach (Zeisigeck) près Fluelen; murs de revêtement de la paroi rocheuse entre Stalvedro et Piotta; maçonnerie d'étalement d'un dépôt de la ligne du Cenere; perrés de talus sur la ligne de Pino	„	19 748. 55
Barrage de couloirs d'avalanches entre Stalvedro et Ambri	„	18 115. 20
Renforcement des charpentes métalliques (1 ^e voie) de 9 ponts en tôle (poutres à âme pleine) entre Erstfeld et Gurtellen et de 2 ponts semblables entre Gordola et Locarno	„	17 279. 70
Renforcement des charpentes métalliques du pont sur le Felderbach, du pont sur la route cantonale près Inschi, du pont sur l'Inschialpbach et du viaduc sur le Zraggental entre Erstfeld et Gurtellen	„	48 163. 80
Renforcement des charpentes métalliques du pont sur le Haeggrigerbach (1 ^e et 2 ^e voies), des ponts sur la Meyenreuss (1 ^e voie) et de ceux sur la Steinkehle, l'Ahornkehle et la Ribistöcklikehle entre Gurtellen et Göschenen	„	38 889. 20
Renforcement des charpentes métalliques du pont (1 ^e voie) sur la Göschenenreuss et du pont à double voie sur la Gotthardreuss près Göschenen	„	62 132. 16
Réfection des charpentes métalliques des ponts sur le Tessin près Cadenazzo, sur la Verzasca et sur le Riale Carcale près Gordola	„	497 877. 04
Revêtement du tablier inférieur du pont sur la route de Bellinzona à Daro et de celui sur le Riale Lobbia près Bellinzona	„	2 182. 25
Subventions en faveur d'entreprises publiques, telles que corrections et endiguements de rivières, torrents, etc.	„	35 812. 01
<i>Ensemble</i>	fr.	<u>825 573. 32</u>

b. Dans les gares et stations.

Agrandissement des cours d'arrivée des stations de Sisikon et de Gurtellen; travaux d'assèchement et de canalisation à Kussnacht, Brunnen (entrepôts) à Erstfeld (dépôt de locomotives), à Airolo (emplacement pour le lavage des voitures) à Biasca (remise des fourgons postaux et dépôt de locomotives); exhaussement des quais de départ entre les voies principales des gares de Göschenen et de Lugano	fr.	15 371. 85
<i>A reporter</i>	fr.	15 371. 85

	Report	fr.	15 371. 85
Agrandissement au moyen d'annexes des bâtiments aux voyageurs à Ambri-Piotta et Rodi-Fiesso; avant-toit du côté des voies à Rivera-Bironico; halle-annexe à Gordola V.V.; améliorations et installations dans les bureaux, salles d'attente et logements des bâtiments aux voyageurs d'Arth/Goldau, Göschenen, Airolo, Bodio, Biasca, Lugano; améliorations dans les cabinets d'aisances de la station de Castione	„		32 797. 15
Grue à pivot mobile d'une force de 6 tonnes à Arth/Goldau; halle de chargement formant annexe du hangar aux marchandises et prolongement du quai de chargement à Schwyz; transformation en quai de chargement indépendant de l'ancien quai du hangar aux marchandises à Bellinzona; extensions de voies à Locarno pour le trafic des matières brutes	„		27 717. 95
Travaux complémentaires dans les dépôts de locomotives, savoir: prolongement de la fosse de nettoyage à Arth/Goldau; transformation en corps-de-garde et magasins des anciens ateliers du dépôt d'Erstfeld; installations de lavage dans la remise à locomotives d'Erstfeld; latrines d'ouvriers dans la remise à locomotives nord à Biasca	„		10 172. 89
Bâtiments-annexes avec corps-de-garde pour ouvriers et lampisterie à Altdorf, Ambri-Piotta et Rodi-Fiesso; installation de corps-de-garde dans les hangars aux marchandises de Göschenen et Cadenazzo; installation dans le corps-de-garde des ouvriers d'entrepôts à Brunnen d'un fourneau pour réchauffer les aliments	„		13 923. 85
Installation et extension de l'éclairage électrique à Walchwil, Brunnen (bâtiment d'administration des entrepôts), Göschenen et Biasca; augmentation du nombre des candélabres à gaz éclairant l'extérieur de la gare de Locarno	„		35 183. 10
Installation et complètement des appareils d'enclenchement et des signaux fixes à Rivera-Bironico, Taverne, Melide, Maroggia, Capolago, Mendrisio et Balerna	„		170 075. 20
Station de block entre la Sentimatt (Lucerne) et Meggen, cloche-signal près de l'appareil d'enclenchement à Brunnen	„		3 951. 27

Gare de Chiasso.

Exhaussement des quais de départ entre les voies principales I, II et III	fr.	2 887. —	
Amélioration des moyens de communication entre les diverses parties de la gare, prolongement de la maîtresse-voie de formation au nord	„	82 337. 85	
Extensions de voies pour le service des marchandises	„	76 543. 15	
Appareils d'enclenchement pour assurer l'entrée et la sortie des trains ainsi que les opérations de triage, y compris tout les signaux fixes s'y raccordant et les cabines de manoeuvre	„	112 950. 74	
Installations et transformations diverses dans les hangars de la douane	„	5 068. 25	
A reporter	fr.	279 786. 99	fr. 309 193. 26

	Report fr.	279 786. 99	fr.	309 193. 26
Canalisation du bâtiment de service dans le dépôt italien de locomotives, améliorations des installations sanitaires	„	439. 55	„	280 226. 54

Ateliers centraux de Bellinzona.

Installation de l'éclairage électrique dans le bâtiment d'administration, dans l'atelier de réparation des tenders et dans le magasin à couleurs de l'atelier de peinture; extensions de voies; magasin à matières construit avec les matériaux de démolition du vieux hangar aux marchandises de Bellinzona; toit métallique recouvrant l'emplacement pour le battage des tapis; conduite amenant l'eau d'échappement de la turbine au pulsomètre; augmentation du nombre des cabines à douches dans l'établissement de bains	„	61 913. 29
<i>Ensemble</i>	fr.	651 333. 09

c. Maisons de gardes et objets divers.

Agrandissement de 11 maisons de gardes	fr.	39 987. 50
Adduction d'eau à 3 postes de gardes	„	1 734. 55
9 guérites chauffables pour veilleurs de nuit et gardes-barrières	„	4 311. 65
1 baraque transportable en tôle ondulée, servant de corps-de-garde aux ouvriers de la ligne	„	1 955. 40
3 ^{me} fil de correspondance entre Bellinzona et Chiasso, appareils télégraphiques pour les stations	„	7 821. 18
Substitution de poteaux télégraphiques plus robustes sur les sections: Fluelen-Erstfeld, Ponte Moesa-tunnel de Vallone, Giubiasco-Cadenazzo-maisonnette n° 211 et Balerna-Chiasso	„	19 992. 10
Téléphone pour la maisonnette n° 84 en amont de la station d'Ambri	„	160. 60
Disposition permettant de manœuvrer à la main la barrière commandée par l'appareil d'enclenchement au nord de la station d'Altdorf	„	929. 50
Dépenses supplémentaires pour objets figurant au compte de 1905	„	3 893. —
<i>Ensemble</i>	fr.	80 785. 48

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

a. Matériel roulant.

Adaptation à plusieurs locomotives de surchauffeurs système Pielock, de pompes lubrificatrices système Friedmann, de régulateurs à air comprimé et de sièges pour le personnel des machines	fr.	68 303. 56
Capitonnage des sièges de 6 voitures de 3 ^e classe	„	12 956. 57
Transformation de 29 wagons à charbon, dont la capacité de chargement est portée de 12.5 t à 15 t	„	7 167. 39
<i>Ensemble</i>	fr.	88 427. 52

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

Pour les bureaux du service général à Lucerne	fr.	1 675. 75	
„ le service d'entretien et de surveillance de la ligne	„	7 891. 77	
„ le service des stations et celui des trains	„	15 852. 36	
„ le service de la traction	„	4 381. 96	
„ l'Economat	„	4 356. —	
„ les écoles de la Compagnie	„	2 236. 79	
			fr. 36 394. 63
Engins et outils pour les ateliers centraux et ceux des dépôts			„ 65 099. 92
	<i>Ensemble</i>		fr. 101 494. 55

III. Autres dépenses.

Direction technique:			
Travaux neufs et complémentaires	fr.	42 144. 65	
Matériel d'exploitation	„	2 652. 80	fr. 44 797. 45
Expropriations:			
bureau des expropriations, avocats et autorités	fr.	10 341. 99	
achat de terrains et d'arbres, indemnités pour servitudes, mesures prises à l'égard de bâtiments menacés par la proximité de la ligne	„	42 679. 30	
travaux réclamés par des expropriés	„	1 615. 05	„ 54 636. 34
Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris			„ 10 000. —
	<i>Ensemble</i>		fr. 109 433. 79

Récapitulation.

<i>I. Travaux neufs et complémentaires :</i>			
a. En pleine voie	fr.	825 573. 32	
b. Dans les gares et stations	„	651 333. 09	
c. Maisons de gardes et objets divers	„	80 785. 48	
			fr. 1 557 691. 89
<i>II. Augmentation et perfectionnement du matériel roulant, outillage du service de l'exploitation et des ateliers centraux :</i>			
a. Matériel roulant	fr.	88 427. 52	
b. Outillage	„	101 494. 55	
			„ 189 922. 07
<i>III. Autres dépenses</i>			„ 109 433. 79
<i>Total des dépenses décomptées en 1906 pour le parachèvement et l'équi- pement des lignes exploitées</i>			
			fr. 1 857 047. 75
	A reporter		fr. 1 857 047. 75

Report fr. 1 857 047. 75

Dont à déduire :

les produits de ventes, remboursements et amortissements en faveur du compte

de construction (voir page 49 de ce rapport) „ 796 157. 81

Montant net du 35^e compte annuel des dépenses de construction fr. 1 060 889. 94

(voir ledit compte, page 69).

Le compte de construction de 1906 nous suggèrent les observations suivantes :

A la suite des éboulements et glissements de terrain qui s'étaient produits en 1905 et l'an dernier sur le flanc du Rigi, nous avons dû, pour assurer la circulation des trains, exécuter des travaux très considérables, parmi lesquels nous citerons les barrages et ouvrages de consolidation de parties rocheuses menaçantes à la „Boesegg“ et à la „Risletenfluh“, la correction et l'endiguement du torrent du Rutlibach antérieur après les débordements des 11 et 12 juin 1905 qui avaient interrompu le service des trains pendant 24 heures, divers barrages et ouvrages de consolidation ainsi que la reconstruction de la ligne détruite entre le torrent du Fischkrattenbach et le ravin des Brennstuden, km 2.750—3.700. Ces derniers travaux n'ont été terminés qu'en 1907 et ne figurent par conséquent pas encore au compte de construction de 1906; la dépense de ce chef jusqu'au 31 décembre 1906 est inscrite à la rubrique des „constructions inachevées“. Nous reviendrons ailleurs sur ce sujet (voir page 30).

En 1907 se termineront les renforcements des charpentes métalliques des ponts; en ce qui concerne le coût (porté au compte de 1906) de la réfection des charpentes métalliques du grand pont sur le Tessin près Cadenazzo et du pont sur la Verzasca près Gordola, nous renvoyons à la page 14 du rapport de 1905.

Les appareils d'enclenchement et le complètement des signaux fixes des gares et stations sont pour ainsi dire partout achevés; il ne reste plus à les installer qu'aux stations de Cadenazzo, Magadino et Ranzo-Gerra.

Les travaux complémentaires de la gare internationale de Chiasso ont entraîné une notable dépense; l'accroissement tout à fait extraordinaire du trafic des marchandises et l'encombrement causé par la manutention en douane ont nécessité l'établissement d'un grand nombre de nouvelles voies; celles-ci sont en partie achevées et en exploitation, le reste est à l'état de projet et sera exécuté dans le courant de cette année. Afin de venir en aide à la gare de Chiasso, nous avons aussi exécuté à la station de Mendrisio des voies d'attente sur une longueur de 2100 mètres.

Des 8 locomotives à tender séparé, série C ⁴/₅ (voir page 15 du rapport de 1905), 3 étaient livrées à la fin de 1906, les autres ne l'ont été que dans les premiers mois de 1907; le coût de ces machines ne figure donc que pour une fraction à la rubrique des „constructions inachevées“.

En fait de matériel roulant, nous avons commandé l'an passé: 6 voitures de 1^{re} et 2^{me} classes à quatre essieux, 6 voitures de 2^{me} classe à quatre essieux et 6 voitures de 3^{me} classe à quatre essieux.