

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 37 (1908)

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: 09.02.2026

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

pourparlers; plus loin le Conseil fédéral revient encore sur ce point pour déclarer que ce n'est en aucune façon la faute de la Confédération si la solution du litige actuel n'intervient qu'après, peut-être longtemps après le terme de rachat.

Comme on pourrait induire de cette déclaration que c'est à nous que la faute du retard serait imputable, nous l'avons réfutée dans la réplique en rappelant que le Conseil fédéral possédait depuis juillet 1905 toutes les pièces et données importantes pour le calcul du produit net au sens des concessions; quand il objecte qu'avant de déterminer le produit net il fallait nécessairement attendre de connaître l'issue du procès relatif au fonds de renouvellement, on peut lui faire observer que le fait que ce procès, liquidé par la transaction du 28 décembre 1905, était encore pendant, n'a point empêché la Confédération de fixer définitivement l'indemnité de rachat du Central en 1900 déjà, du Nord-Est en 1901, de l'Union-Suisse en 1902 et du Jura-Simplon en 1903. Nous estimons donc que dès le commencement de 1906 la Confédération avait toute possibilité de déterminer d'une manière suffisamment exacte la valeur de rachat afférente suivant elle au Gothard, tandis que la Compagnie, avant de pouvoir faire déterminer judiciairement le prix de rachat, devait à tout le moins attendre l'offre, qu'elle croyait prochaine, de la Confédération et subordonner ses démarches ultérieures au résultat que donnerait une tentative d'arrangement. Du moment que partout, à sa connaissance, en Suisse, en Allemagne, en Autriche, en Italie, en France, etc., la fixation de l'indemnité de rachat avait été possible sans l'intervention des tribunaux, la Compagnie ne pouvait intenter le procès avant que la Confédération eût essayé d'opérer le rachat à l'amiable. Au lieu toutefois de formuler ses propositions, la Confédération fit procéder par ses organes à un échange d'écritures successif au sujet de quelques divergences relatives au calcul du produit net et prolonger cette correspondance jusque dans le second semestre de 1907 sur des points qui, on pouvait le prédir et les négociations verbales l'ont aussi prouvé, n'auraient constitué aucun obstacle sérieux à la conclusion d'un rachat de gré à gré. De la question principale, c'est-à-dire de la somme des retenues qu'elle se proposait de faire sur le produit net capitalisé, somme excédant de beaucoup les chiffres du message, la Confédération n'en a jamais soufflé mot avant sa lettre du 6 février 1908. C'est ainsi que deux années, 1906 et 1907, se sont passées en discussions inutiles sur des points secondaires, avant la Compagnie fût enfin à même d'engager l'action judiciaire.

III. Organes de la Compagnie.

1^o La mort a creusé de douloureux vides dans les rangs du *Conseil d'administration*; nous déplorons en effet la perte de cinq de ses membres, auxquels nous vouons ci-après une brève notice nécrologique.

Mr *Rodolphe Leuenberger*, docteur en droit, président du tribunal suprême de Berne, est décédé le 18 août 1908; dans le Conseil d'administration, dont il faisait partie depuis 1897 en qualité de représentant du Conseil fédéral, le défunt a toujours occupé une place très en vue.

Mr le commandeur *Mattia Massa*, de Turin, s'est éteint le 16 novembre dernier; il a pris une part des plus actives à la constitution de l'entreprise ainsi qu'à son fructueux développement.

Mr le commandeur *Pietro Tortarolo*, de Gênes, sénateur du royaume d'Italie, mort le 31 décembre 1908, était membre de notre Conseil depuis 1879 (sauf une courte interruption en 1896/1897) et a rendu d'excellents services à la Compagnie.

Anticipant sur notre prochain rapport, nous devons aussi mentionner la perte que le Conseil a faite le 15 janvier 1909 en la personne d'un de ses membres les plus éminents, Mr le

baron *Edouard von Oppenheim*, de Cologne; le défunt avait été élu en 1887 administrateur du Gothard.

Enfin nous avons été douloureusement surpris par la nouvelle du décès, survenu le 11 mars 1909, de M. *Philippe Meyer*, député au Conseil des Etats, de Steinhauen; M. Meyer faisait partie de notre Conseil depuis 1896, il a rendu de réels services à la Compagnie.

Par arrêté du 27 octobre 1908 le Conseil fédéral a nommé Mr *Fritz Streiff*, juge au tribunal suprême de Berne, représentant de la Confédération dans notre Conseil en remplacement de Mr le Dr Leuenberger; le mandat du nouvel élu expire au moment du rachat du Gothard.

Mr *Joseph Schobinger*, précédemment représentant du canton de Lucerne dans le Conseil d'administration, ayant été élu membre du Conseil fédéral, le gouvernement lui a donné pour successeur, le 5 décembre 1908, Mr *Joseph Winiger*, député au Conseil des Etats, pour le reste du mandat de Mr Schobinger, c'est-à-dire jusqu'au passage du réseau à la Confédération.

Par lettre du 20 janvier 1909 le Conseil d'Etat du canton du Tessin nous a notifié la confirmation de ses représentants dans notre Conseil, MM. *Giuseppe Stoffel*, conseiller national (Bellinzona), et *Plinio Perucchi* (Stabio) pour l'intervalle de temps qui s'écoulera jusqu'au rachat du Gothard.

Usant du droit que leur confère l'art. 39 des statuts, MM. le baron Edouard von Oppenheim et Hans von Bleichröder ont désigné comme leurs *suppléants dans le Conseil d'administration*, le premier Mr le baron Albert von Oppenheim (Cologne) et le second Mr le Dr Paul von Schwabach (Berlin); ces deux choix ont été ratifiés par l'assemblée générale du 27 juin 1908.

2^e Dans notre dernier rapport nous avons déjà mentionné la perte cruelle que la *Direction* a faite par le décès de son président Mr le Dr Sev. Stoffel. Il nous reste à ajouter que dans sa séance du 31 mai 1908 le Conseil d'administration a appelé à la présidence de la Direction Mr *Hermann Dietler*, jusqu'alors vice-président, et à la vice-présidence Mr *Antoine Schrafl*, jusqu'alors membre de la Direction. Leur mandat a la durée de celui de leurs prédécesseurs, c'est-à-dire qu'il expire le 30 juin 1910 ou bien à l'époque du rachat du Gothard, s'il a lieu avant cette date. Dans la même séance le Conseil a nommé membre de la Direction Mr *Joseph Zingg*, inspecteur principal au service de notre Compagnie depuis 1889. La durée des fonctions de Mr Zingg va du 1^{er} juin 1908 jusqu'au 30 juin 1913 ou, en cas du rachat, amiable ou selon les concessions, du chemin de fer du Gothard avant cette date, jusqu'à l'époque où les objets du rachat passeront en mains de la Confédération et où celle-ci aura repris l'exploitation du réseau du Gothard.

Ces mutations dans la composition de la Direction ont nécessité le remaniement du *règlement organique*. Les attributions sont maintenant réparties comme suit:

I^{er} département, chef: Mr le Président Dietler.

Les questions de politique ferroviaire et celles se rapportant à l'organisation en général, les finances, la comptabilité, la caisse et les cautionnements, y compris les questions du rachat, les permis de circulation gratuite, le service de la traction, la construction et l'entretien du matériel roulant, les ateliers, expédition et nouveau.

II^{me} département, chef: Mr le Vice-président Schrafl.

1. Les travaux neufs, le service de surveillance et d'entretien de la ligne, la gestion des immeubles ne faisant pas partie du corps de la voie et la régie de l'inventaire de l'administration centrale, les tarifs, le contrôle des recettes et la statistique.

III^{me} département, chef: Mr le Directeur Zingg.

Les expropriations, l'affermage et la revente de parcelles et de talus, les affaires courantes des caisses de prévoyance, les réclamations découlant de la responsabilité en cas de mort ou de lésions, ainsi que les réclamations du chef d'avaries ou de retard en service des voyageurs et des marchandises, les questions d'assurance contre les risques d'incendie, les impôts et contributions, l'économat, la publicité-réclame, les questions scolaires.

3^e Pour remplacer Mr Joseph Zingg élu membre de la Direction, nous avons nommé secrétaire de la Direction et simultanément chef du bureau des réclamations et expropriations Mr *Andreas Clavuot*, docteur en droit, depuis 1907 collaborateur juridique de cette division. *L'effectif des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale n'a pas subi d'autre modification.*

B. Partie spéciale.

I. Travaux neufs.

1. Direction technique.

Comme nous le disions déjà dans notre précédent rapport, c'est le personnel même de la section d'exploitation relevant de l'ingénieur en chef qui a pourvu à l'élaboration des projets de travaux neufs et complémentaires ainsi qu'à la surveillance de leur exécution et le compte de construction a été débité du 3 % des dépenses respectives.

La même procédure a été appliquée à l'égard de l'augmentation et du perfectionnement du matériel roulant, dont la direction technique était confiée à la section d'exploitation relevant du chef de la traction ; dans les comptes ci-dessous ne figure donc plus aucun personnel spécial pour les travaux neufs.

D'autre part les projets et devis de la seconde voie Giubiasco-Chiasso (voir chapitre III, page 10, de notre dernier compte-rendu) nous ont obligés d'engager un personnel spécial qui se composait de neuf ingénieurs et techniciens.

2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

Nous énumérons sous ce titre les travaux neufs et complémentaires, les acquisitions et autres frais, dont le montant a été définitivement inscrit en 1908 au compte de construction.

I. Travaux neufs et complémentaires.

a. En pleine voie.

Endiguement du Ghiürschbach et du Rütlibach antérieur entre Immensee et Goldau, avec subvention fédérale	fr.	15 965. 10
Mur et paroi de protection contre les avalanches au Lorental près Amsteg	"	7 747. 50
Revêtement avec maçonnerie des talus en roche friable sur les lignes du Cenere et de Pino	"	7 681. 50
A reporter	fr.	31 394. 10

Report fr. 31 394. 10

Remplacement des charpentes métalliques de la 1 ^{re} voie des ponts du Kerstelenbach près Amsteg, de la Reuss près Inschi, du Gornernbach près Gurtnellen et du R. Calonico-Scarettia près Lavorgo ; renforcement du contreventement de divers ponts et remplacement de la charpente métallique d'un pont de la ligne de Locarno par un système de poutrelles avec remplissage de béton	" 158 673. 07
Subventions en faveur d'entreprises publiques, telles que corrections et endiguements de rivières, torrents, etc.	" 33 152. 75
<i>Somme a)</i> fr. 223 219. 92	

b. Dans les gares et stations.

Travaux complémentaires aux bâtiments aux voyageurs, halles, hangars, quais et bâtiments accessoires à Immensee, Arth/Goldau, Gœschenen, Airolo, Faido, Biasca, Castione et Bellinzona	fr. 63 036. 37
Extensions de voies (infrastructure comprise) à Immensee, Arth/Goldau, Altdorf, Erstfeld, Faido et Biasca	" 226 025. 63
Adduction d'eau potable aux stations de Melide et Maroggia (raccordement aux canalisations communales)	" 1 628. 55
Pont-bascule à Immensee et grue roulante à Castione	" 12 355. 63
Installations pour le nettoyage et la désinfection des wagons à bestiaux, complétement de certaines d'entre elles à Kussnacht, Brunnen, Fluelen, Gœschenen, Castione et Locarno	" 7 944. 65
Travaux complémentaires dans les remises à locomotives d'Erstfeld et de Bellinzona, amélioration de leurs installations, notamment de celles pour le chargement du combustible sur les locomotives	" 81 209. 18
Installation, soit extension de l'éclairage électrique à Sisikon et Altdorf	" 4 944. 75
Téléphone entre les bâtiments de service d'Arth/Goldau et Erstfeld	" 1 404. 65
Travaux complémentaires aux bâtiments et dépôts de l'Economat	" 11 320. 25
Revêtement vernissé des parois du passage souterrain pour les piétons à Arth-Goldau	" 14 375. 50
Nouveau transformateur du courant multiphasé, compteur dans la station de distribution et de transformation à Bellinzona	" 7 758. 05

Gare de Chiasso.

Bâtiment avec corps-de-garde pour le service des expéditions dans la partie sud de la gare	" 2 565. 75
Voies d'accès du passage de Pedrinate au quai de départ, à la halle de petite vitesse de la douane italienne et au quai de chargement couvert du personnel douanier et autre	" 14 239. 95
Pont-volant à la hauteur du plancher des wagons entre les voies A 18 et 19 pour la visite douanière des wagons à marchandises	" 4 500. 70
Voie de stationnement pour locomotives dans le dépôt de l'Etat italien	" 1 575. 70
Téléphone entre divers bâtiments de service	" 3 634. 30
A reporter fr. 458 519. 61	

	Report	fr.	458 519. 61
Batterie d'accumulateurs pour l'éclairage de la gare	"	8 257. 40	
Cloches-signaux sur les voies venant de Como, 2 cloches-signaux dans la gare même	"	898. 75	
<i>Ateliers centraux de Bellinzona.</i>			
Chauffage par l'eau chaude dans le bâtiment d'administration, achèvement des installations à air comprimé pour le nettoyage des voitures, conduites pour les moteurs électriques de l'atelier de tournage, installation de l'éclairage électrique dans les ateliers de chaudronnerie, amélioration de la canalisation hydraulique, avant-toit pour tôles, etc.	"	24 860. 14	
<i>Somme b)</i>	fr.	492 535. 90	

c. Maisons de gardes et objets divers.

Adduction d'eau à 4 postes de gardes	"	2 380. 95
5 guérites chauffables pour veilleurs de nuit, grande guérite près du passage à niveau du Bedretto (extrémité ouest de la station d'Airolo) reliée par téléphone au bureau de la station	"	4 838. 95
2 baraques transportables en tôle ondulée, servant de corps-de-garde aux équipes d'ouvriers	"	3 300. —
Magasin à outils pour le chef-ouvrier 2 entre Immensee et Goldau	"	2 870. —
Bornage des terrains achetés pour l'extension de la gare de Chiasso	"	304. 75
Dépenses supplémentaires pour objets figurant au compte de 1907	"	3 075. 85
<i>Somme c)</i>	fr.	16 770. 50

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

a. Matériel roulant.

8 locomotives compound à 4 cylindres, série A 3/5, n°s 931—938	fr.	1 152 638. 75
1 tender complètement équipé pour la locomotive D 3/3 n° 69	"	16 104. 50
Transformation de 22 voitures de 1 ^{re} et 2 ^e classes en voitures de 3 ^e classe	"	12 042. 77
Installation de cabinets d'aisances dans 15 voitures de 2 ^e classe et 2 vieilles voitures de 3 ^e classe à 4 essieux	"	11 044. 70
<i>Somme a)</i>	fr.	1 191 830. 72

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

Pour les bureaux du service général à Lucerne	fr.	902. 50
" le service de la voie	"	14 296. 10
" le service des stations et celui des trains	"	9 783. 85
" le service de la traction	"	2 753. 05
" l'Economat	"	319. —
" les écoles de la Compagnie	"	2 206. —
" le dépôt de denrées alimentaires à Bellinzona	"	458. —
	fr.	30 718. 50
Engins et outils pour les ateliers centraux et ceux des dépôts	"	64 417. 78
	Somme b)	fr. 95 136. 28

III. Autres dépenses.

Direction technique:

Travaux neufs et complémentaires	fr.	21 975. 80
Matériel d'exploitation	"	35 754. 90

Expropriations:

Bureau des expropriations, avocats et autorités	fr.	19 728. 48
Acquisition de forêts sur le flanc du Rigi dans les communes de Kussnacht et Arth (partie comme forêt de protection, partie à cause d'obstacles à leur utilisation)	"	70 584. 10
Indemnité pour obstacles au dévalage des bois dans les communes d'Arth et Sisikon	"	8 000. —
Achat de terrains pour l'extension future de la gare de Chiasso	"	129 883. 35
Autres achats de terrains aux abords de la ligne	"	9 607. 70
Acquisition de servitudes (droits de passage, autorisation de poser des conduites d'eau, etc.)	"	674. 76
Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris	"	238 478. 39
	"	10 000. —
	Ensemble	fr. 306 209. 09

Récapitulation.

I. Travaux neufs et complémentaires :

a. En pleine voie	fr.	223 219. 92
b. Dans les gares et stations et ateliers centraux	"	492 535. 90
c. Maisons de gardes et objets divers	"	16 770. 50
	fr.	732 526. 32

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

A reporter fr. 732 526. 32

	Report fr. 732 526. 32
a. Matériel roulant	fr. 1 191 830. 72
b. Outilage	<u>95 136. 28</u>
	" 1 286 967. —
<i>III. Autres dépenses</i>	<u>306 209. 09</u>
<i>Total des dépenses décomptées en 1908 pour le parachèvement et l'équipement des lignes exploitées</i>	fr. 2 325 702. 41
Dont à déduire:	
Produits de ventes, remboursements et amortissements en faveur du compte de construction (voir page 54 de ce rapport)	" 144 763. 59
Montant net du 37 ^e compte annuel des dépenses de construction (voir ledit compte, pages 66 à 69).	fr. 2 180 938. 82

Nous avons encore à compléter l'exposé qui figurait à cette même place dans notre dernier rapport de gestion.

A la fin de 1908 il ne restait plus qu'un petit nombre de travaux dont l'exécution ou le décompte fut inachevé; à cet égard nous signalons en particulier, à côté de quelques travaux complémentaires peu importants: le renforcement des charpentes métalliques de la seconde voie du pont de la Reuss près Inschi, du pont supérieur de la Meyenreuss et de celui du Rohrbach, l'agrandissement de la halle aux marchandises à Gœschenen, avec voie d'accès, l'augmentation de la puissance de la station de prise d'eau à Lavorgo, l'installation d'un appareil d'enclenchement à Bodio, l'agrandissement du bâtiment de l'expédition des marchandises et de plusieurs autres bâtiments de service à Biasca, la substitution au frein Westinghouse ordinaire du frein à action rapide sur quelques tenders, voitures et wagons. L'exécution et le décompte de tous ces travaux seront terminés au moment du passage du réseau à la Confédération.

Quant aux achats de forêts sur le flanc du Rigi (voir plus haut sous le titre „expropriations“), nous rappelons qu'il découlent d'une part de la nécessité de protéger la ligne et la circulation des trains contre les risques de dommages et accidents inhérents à l'abatage et au transport des bois et d'autre part de la dépréciation des forêts par le fait que l'exécution de ces travaux est soumise au règlement sur le dévalage des bois; en ce qui concerne les achats de terrains destinés à l'extension de la gare de Chiasso, nous avons dû les faire par prévoyance, en d'autres termes pour empêcher la réalisation de projets de bâtisses sur ces terrains.

Pour terminer ce chapitre nous mentionnerons encore brièvement les travaux exécutés en 1908 en vue du doublement de la voie entre Giubiasco et Lugano.

Les études préliminaires commencées en 1907 pour l'élaboration du projet et devis estimatif de la seconde voie entre *Lugano* et *Chiasso* ont été poursuivies et sont assez avancées pour que le projet général puisse être soumis à l'autorité de surveillance dans le courant 1909.

Pour ce qui est de la seconde voie sur le *Monte-Cenere*, les levés des plans de terrains sont terminés; nous nous sommes cependant bornés à élaborer le projet sur le tronçon Taverne-Lugano, parce qu'il faut avant tout examiner et résoudre la question de savoir si la seconde voie éventuelle entre Giubiasco et Taverne sera exécutée à côté de la ligne actuelle ou si l'on construira une nouvelle ligne présentant des déclivités moindres, question que nous devons laisser le soin de trancher à nos successeurs, les chemins de fer fédéraux.

Les frais de ces travaux préparatoires figurent par fr. 78 663. 28 à l'actif du bilan sous la rubrique „dépenses pour constructions inachevées“ (voir le bilan annuel).