Exploitation

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **27 (1898)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

avons envoyé notre réponse à la haute cour; nos conclusions tendent à ce que le demandeur soit débouté sur tous les points;

le décompte des IIIe, IVe et Ve lots du même tronçon ainsi que des Ier et IIe lots de la ligne Zoug-Goldau; ici également les entrepreneurs formulent des demandes supplémentaires.

Bien que ces décomptes ne soient pas acceptés par les entrepreneurs en cause, nous avons néanmoins fait verser les soldes tels qu'ils ressortent des décomptes établis par nous.

A la clôture de l'exercice le coût d'exécution des deux embranchements se montait à fr. 18,232,936. 39 y compris les intérêts dits de construction; cette somme figure provisoirement à la rubrique des „constructions inachevées"; dans le courant de 1899 le compte des travaux sera soumis à l'examen et à l'approbation du Département des chemins de fer, après quoi on le colloquera définitivement au compte de construction.

Par suite de la réalisation de terrains de l'ancienne *gare de Lucerne* devenus disponibles, notre quote-part au coût de l'ancienne et de la nouvelle gare se réduira d'un plus peu plus de fr. 300,000; au 31 décembre 1898, le capital d'établissement de cette gare, y compris la ligne d'accès, se montait à fr. 15,947,967. 90.

Les pourparlers relatifs à la convention avec les Compagnies (Sud-de-l'Argovie, Sud-Est-Suisse et Arth-Rigi) cointéressées à notre *gare d'Arth/Goldau*, sont actuellement, quant aux dispositions essentielles, sur le point d'être terminés; en fait, il ne reste plus qu'à fixer le chiffre de la contribution du chemin de fer Arth-Rigi.

En ce qui touche la convention avec le Sud-de-l'Argovie pour la cojouissance de la station d'Immensee et l'organisation du service sur le *tronçon Immensee-Goldau,* une entente est déjà intervenue entre les Directions intéressées.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. Service des voyageurs et des bagages. Notre rapport de 1897 mentionnait les négociations engagées entre les Compagnies faisant partie de l'Association des chemins de fer suisses au sujet de la prolongation générale du délai de validité des billets de retour en service intérieur suisse. Ces négociations, continuées en 1898, ont abouti en ce sens qu'à partir du 1er juin de l'année dernière, la durée de validité de ces billets a été fixée à 10 jours pour toutes les distances supérieures à 10 km.

Dans notre dernier compte-rendu nous avons également signalé la proposition du Nord-Est Suisse tendant à substituer aux abonnements à demi-taxe des abonnements généraux valables dans certains délais déterminés pour un nombre de courses illimité sur les parcours de l'Association des chemins de fer suisses. Cette question donna lieu, pendant l'exercice écoulé, à de longs pourparlers dont le résultat fut la création, dès le 1er juin 1898, de cartes d'abonnements généraux; ces cartes, qui sont nominatives et portent la photographie du titulaire, donnent droit à celui-ci d'effectuer, pendant leur durée de validité, un nombre de course illimité sur les lignes des Administrations de l'Association des chemins de fer et de quelques autres entreprises de transport suisses; les abonnements généraux sont émis aux prix suivants:

a) pour *une* personne:

durée de validité	Ie classe fr.	IIe classe fr.	IIIe classe fr.
de 15 jours	à 60. —	42. —	30. —
de 30 jours	à 100. —	70. —	50. —
de 3 mois	à 240. —	170. —	120. —
de 6 mois	à 380. —	270. —	190. —
de 12 mois	à 600. —	420. —	300. —

b) pour *deux* personnes de la même maison de commerce:

durée de validité	Ie classe fr.	IIe classe fr.	IIIe classe fr.
de 12 mois	à 800. —	560. —	400. —

Quant aux cartes d'abonnements pour deux personnes, il est bien entendu qu'elles ne peuvent être utilisées simultanément par les deux ayants-droit.

En ce qui touche la répartition du produit des abonnements généraux, pour 3, 6 et 12 mois, les Administrations ont convenu en principe d'adopter le mode de procéder suivant:

1. On prélève d'abord une somme égale au produit des abonnements pour voyages à demi-taxe (y compris les taxes fixes) délivrés du 1er juin 1897 au 31 mai 1898, et cette somme est partagée au prorata des parts provenant de ces derniers abonnements, d'après le mode actuel de répartition.

2. L'excédent, s'il y en a un, sera partagé au prorata des recettes de tout le trafic voyageurs (à l'exclusion du produit des abonnements similaires en service interne ainsi que des recettes de la Ie classe).

Ce mode de répartition est basé sur l'hypothèse que les abonnements généraux seront utilisés en première ligne par les commerçants et industriels qui jusqu'à présent se servaient d'abonnements à demi-taxe. L'excédent, nouveau facteur, sera partagé au prorata de la totalité des recettes du trafic voyageurs; à ce sujet, il y a lieu toutefois de signaler le fait que la proportion des voyageurs de Ie classe variant très notablement d'une Compagnie à l'autre, il a fallu éliminer les recettes de cette classe.

La répartition du produit des abonnements pour 15 et 30 jours s'opère par classe au prorata des recettes totales de la classe correspondante du trafic général voyageurs (à l'exclusion du produit des abonnements analogues — de 15 et 30 jours — du service interne).

Durant l'exercice, on a mis en vigueur 31 tarifs, parmi lesquels un nouveau tarif pour le trafic suisse-italien, et 26 suppléments; d'autre part la réimpression depuis longtemps projetée du tarif allemand-italien n'a pu être achevée en 1898; ce retard est dû à de nouvelles modifications apportées ou à apporter aux taxes des parcours italiens et de quelques parcours allemands. Cependant pour certaines relations importantes, de nouvelles taxes ont été introduites par voie d'instruction.

Au cours du dernier exercice il nous est parvenu 738 *réclamations* qui, avec les 19 en suspens au 1er janvier 1898, forment un total de 757 dont 117 ont été repoussées; d'autre part, nous avons eu à effectuer 640 remboursements pour la somme de fr. 11,772. 17; 17 réclamations pendantes à la fin de l'année ont été reportées à l'exercice suivant. Le chiffre relativement élevé des remboursements (en 1897: seulement fr. 7,721. 72) s'explique essentiellement par le fait qu'après l'intro-

duction des abonnements généraux un grand nombre d'abonnements à demi-taxe ont été échangés contre des abonnements généraux et qu'il a fallu restituer en partie les taxes payées pour ceux-là.

2. Service des marchandises. Ainsi que nous le disions dans notre rapport précédent, le trafic des céréales en provenance des ports italiens et à destination de la Suisse avait, par le fait de la concurrence d'autres voies, subi une forte diminution; en vue de remédier à cet état de choses, les Administrations italiennes ont, avec le concours du Gouvernement, accordé à ce trafic, à partir du 20 juillet 1898, de notables réductions de taxes; auparavant déjà, nous avions de notre côté, renoncé à percevoir le droit de magasinage sur les envois qui se trouveraient dès le 1er avril dans nos entrepôts de Brunnen. En outre, les chemins de fer italiens ont, conjointement avec notre Administration, consenti à transporter gratuitement les sacs vides de céréales retournant en petite vitesse aux ports italiens. A considérer les résultats obtenus jusqu'ici, il semble que ces diverses mesures ont produit l'effet qu'on en attendait, c'est-à-dire que la voie du Gothard a reconquis les transports de cette catégorie.

Désireux de développer et activer le trafic en provenance de l'Italie et en transit par ce pays, nous avons accordé des réductions de prix plus ou moins considérables en faveur de plusieurs articles de transport (vins, fruits secs, huiles végétales, soufre, marchandises de tout genre par charges complètes en provenance et à destination d'outre-mer); une partie de ces réductions ont été mises en vigueur pendant l'année écoulée, le reste sera introduit en 1899.

Durant l'exercice 1898, on a créé 47 tarifs et 47 suppléments, entre autres l'important et volumineux tarif pour le trafic allemand-italien, qui est appliqué depuis le 1er février 1898. En revanche, faute d'avoir été homologuée à temps par l'Autorité supérieure, la nouvelle édition complète du tarif suisse-italien n'a pu non plus être mise en vigueur l'an passé, mais l'introduction de ce tarif au 1er mai 1899 est désormais assurée.

En 1898 il nous est parvenu 3029 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 382 en suspens au 1er janvier 1898, forment un total de 3411, dont 3053 ont été liquidées et 358 reportées à l'exercice suivant.

B. Horaires et circulation des trains.

a. Service d'été.

Le service d'été, inauguré le 1er juin, comportait un horaire approximativement semblable à celui de 1897; la seule modification de quelque importance concerne le direct 56 dont le départ de Chiasso a été retardé d'une heure et la vitesse de marche accélérée.

Nous reproduisons ci-après les horaires respectifs de ce train:

	Eté 1897	*Eté 1898*
Milan dép.	7 30 mat.	8 50 mat.
Chiasso dep.	9 30 mat.	10 30 mat.
Lucerne arr.	5 00 soir	5 00 soir.

Indépendamment de l'accélération de la vitesse, la nouvelle combinaison avait pour but de répartir plus également le mouvement des voyageurs entre les deux directs 52 et 56; en effet, durant l'été 1897, le train 56 ne quittait Milan que 15 minutes après le train 52, d'où s'ensuit que ce dernier, plus rapide que l'autre, prenait presque tous les voyageurs à destination du Gothard;

dès le 1er juin 1898, l'intervalle entre les trains 52 et 56 au départ de Milan a été porté à 1 heure et 20 minutes. En retardant le départ du direct 56, on se proposait en outre de mettre ce train en correspondance à Milan au direct 64 y arrivant à 9 05 matin de Rome via Sarzana-Parma, mais ce projet n'a pas abouti, les Administrations italiennes ayant déclaré qu'il leur était impossible de faire arriver le train 64 plus tôt que 9 05 à Milan et parce que de notre côté, nous ne pouvions, vu les correspondances à Goldau et à Lucerne, consentir à retarder l'arrivée du direct 56 à ces deux gares. La modification apportée à l'horaire du direct 56 a entraîné en outre la fixation à une heure plus tardive de l'arrivée à Bellinzona du train 76 venant de Locarno, comme aussi la suppression de la correspondance du direct 56 à Bellinzona au train 33 Bellinzona-Locarno qui, en échange, a été mis en correspondance à Bellinzona avec le train 52 Chiasso-Bellinzona.

Afin d'éviter le battement, réclamé par le Gouvernement tessinois, du direct 52 à Mendrisio, nous avons avancé l'heure du départ de Chiasso du train 4, lequel quitte cette gare non plus à 10 35, mais à 9 00 matin, c'est-à-dire immédiatement après le direct 52.

Pour permettre aux habitants de Brunnen, Schwyz et Steinen d'utiliser le direct 52 à partir de Goldau, nous avons, conformément à une ordonnance du Département des chemins de fer, intercalé sur le tronçon Brunnen-Goldau, un train local 50 *b* comportant des voitures de IIe et IIIe classe; ce train quittait Brunnen à midi 32 minutes et arrivait à Goldau à 1 00.

Le rapide 58 qui ne s'arrêtait aux stations de Biasca, Faido et Airolo, que pour les besoins du service, a été mis à la disposition des voyageurs à destination ou en provenance de ces trois localités.

En vue de fournir aux touristes résidant à Fluelen l'occasion de partir de grand matin dans la direction de Gœschenen, le train 509 qui, en hiver, ne circulait que dès Altdorf, avait durant l'été son point de départ à Fluelen.

Le mouvement local de la ligne Lugano-Chiasso a été desservi également par les trains de marchandises 509 et 524 qui comportaient chacun une voiture de IIIe classe.

Pour remplacer le nouveau train Zoug-Goldau réclamé par le chemin de fer Arth-Rigi en correspondance au train 172 du Nord-Est-Suisse, mais que nous avions dû refuser, on a ajouté des voitures de IIIe classe au rapide 241 Zoug-Goldau.

b. Service d'hiver.

Pour le service d'hiver on a conservé l'horaire d'été avec les quelques modifications suivantes:

Le train local 50 *b* Brunnen-Goldau a été supprimé.

Le battement des directs 45 et 56 à Capolago a été supprimé dès le jour de la suspension du service sur la ligne du Monte Generoso.

Les trains locaux 301, 302, 305 et 306 ont été, sur le parcours Goldau-Erstfeld, transformés en trains de marchandises aménagés pour le transport des voyageurs.

Le train 509 partait, non plus de Fluelen, mais d'Altdorf seulement.

Désireux de tenir compte d'une demande de la Municipalité de Mendrisio tendant à la création d'un train passant à cette gare aux environs de 8 heures et demie du soir dans la direction de Lugano, nous avons aménagé pour le transport des voyageurs le train de marchandises 528 en lieu et place du train analogue 526; le nouveau train mixte part de Chiasso à 8 55 soir.

Durant l'hiver le rapide 241 ne comportait plus de voitures de IIIe classe.

En ce qui concerne l'horaire, il nous reste encore à signaler le fait que par suite de l'affluence considérable, au printemps et en automne 1898, d'ouvriers italiens et tessinois dans les directs de nuit, nous avons dû mettre en marche plusieurs trains supplémentaires tant sur la ligne Chiasso-Lucerne que sur les embranchements Locarno-Bellinzona et Zoug-Goldau.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer:	1898 (276 kilomètres)				1897 (272 kilomètres)				Comparé à 1897 plus		moins	
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C
I. Voyageurs	6,845,010	36	38,58	36,90	6,444,011	65	37,72	36.15	400,998	71		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	606,539	42	3,42	3,27	586,974	27	3,44	3.29	19,565	15		
b) animaux	424,864	86	2,40	2,29	527,006	28	3,08	2.96			102,141	42
c) marchandises de toute nature	9,864,910	12	55,60	53,19	9,526,255	11	55,76	53.45	338,655	01		
Ensemble	17,741,324	76	100,00		17,084,247	31	100,00		657,077	45		
B. Recettes diverses	806,911	70		4,35	738,968	01		4.15	67,943	69		
Total des Recettes	18,548,236	46		100,00	17,823,215	32		100,00	725,021	14		

En 1898 le développement des lignes exploitées était de 276 km contre une longueur moyenne de 272 km pour 1897.

D'une manière générale le résultat de l'exercice écoulé peut être qualifié de satisfaisant. Les recettes sur voyageurs, bagages et marchandises accusent une augmentation de fr. 759,218. 87, tandis que le produit du transport des animaux a diminué de fr. 102,141. 42; la plus-value nette est donc de fr. 657,077. 45 ou 3.85 %.

La recette totale sur transports par chemin de fer s'élève:

		1898	1897
par kilomètre-ligne	à	fr. 64,280. 16	fr. 62,809. 73
„ kilomètre-train	„	„ 5. 75	„ 5. 72
„ jour	„	„ 48,606. 37	„ 46,806. 15

Comparativement à l'exercice précédent, la recette des mois de janvier, février et juillet a diminué et celle des autres mois augmenté; c'est le mois d'octobre qui présente la plus forte recette, fr. 1,859,364. 01 et janvier la plus faible, fr. 1,030,316. 15. La recette moyenne mensuelle se chiffre par fr. 1,478,443. 73 contre fr. 1,423,687. 28 en 1897.

Afin d'obtenir la concordance désirable avec les données analogues des autres réseaux principaux suisses, nous avons dressé de la même façon que jusqu'ici la statistique du trafic et des recettes; les résultats en sont réunis dans les tableaux 1 à 8 annexés à ce rapport et qui nous suggèrent les observations suivantes:

1. Voyageurs.

Le mouvement des voyageurs présente, pour 1898 également, une augmentation réjouissante; le chiffre total des personnes transportées est monté de 2,043,516 à 2,360,607 et le nombre des voyageurs, ramené à la longueur totale du réseau, de 353,339 à 377,571. Dans le trafic tout comme dans les recettes classées par rubriques il s'est produit des déplacements au point de vue du rang; le chiffre des voyageurs porteurs de billets de simple course et de billets combinés suisses a baissé, ce qu'il faut attribuer à la prolongation du délai de validité des billets d'aller et retour, ainsi qu'à

la création des abonnements généraux (voir page 20 du rapport de 1898); en revanche il y a augmentation notable sur les billets d'aller et retour, sur les billets de sociétés et sur les cartes d'abonnement. De même que les années précédentes, ce sont surtout les ouvriers tessinois et italiens qui se servent de billets de sociétés. L'accroissement des recettes est dû en plus au fait que, pour la première fois, le produit des embranchements du nord inaugurés le 1er juin 1897 figure aux comptes pour une année entière. L'influence du trafic local ressort des tableaux statistiques.

Le chiffre des kilomètres-voyageurs s'est élevé de 96,108,098 à 104,209,654; par contre, le chiffre moyen des kilomètres parcourus par chaque voyageur a baissé de 47.03 à 44.15.

La recette voyageurs s'est accrue de fr. 400,998. 71 = 6.22 %.

Chiffre des voyageurs transportés:

	1898	1897
Ie classe	97,774 = 4.14 %	93,436 = 4.57 %
IIe „	493,908 = 20.92 %	422,600 = 20.68 %
IIIe „	1,768,925 = 74.94 %	1,527,480 = 74.75 %

Chiffre des kilomètres-voyageurs:

	1898	1897
Ie classe	11,538,614 = 11.07 %	11,122,206 = 11.57 %
IIe „	29,477,198 = 28.29 %	28,225,093 = 29.37 %
IIIe „	63,193,842 = 60.64 %	56,760,799 = 59.06 %

Parcours moyen de chaque voyageur:

	1898	1897
Ie classe	118.01 km	119.64 km
IIe „	59.68 „	66.79 „
IIIe „	35.72 „	37.16 „

Chiffre moyen de voyageurs:

	1898	1897
par kilomètre-train de voyageurs	52.90	52.20
par kilomètre-essieu de voiture	4.25	4.11

Les recettes se répartissent comme suit:

	1898	1897
Ie classe	fr. 1,438,462 = 21.02 %	fr. 1,426,332 = 22.14 %
IIe „	„ 2,375,453 = 34.70 %	„ 2,270,440 = 35.23 %
IIIe „	„ 3,031,095 = 44.28 %	„ 2,747,240 = 42.63 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur:

	1898	1897
Ie classe	fr. 14. 71	fr. 15. 27
IIe „	„ 4. 81	„ 5. 37
IIIe „	„ 1. 71	„ 1. 80

Recette par kilomètre-voyageur:

1898	1897
6. 57 cts.	6. 70 cts.

2. Bagages.

Ce service est en augmentation de 401 tonnes sur l'exercice 1897, représentant une plus-value de fr. 19,565. 15 = 3.33 % qui se répartit sur le transit et sur le trafic local dont la densité s'est accrue par le fait des nouveaux embranchements.

3. Animaux.

Ce trafic a considérablement baissé en 1898; l'écart est de 22,060 têtes de bétail représentant une moins-value de fr. 102,141. 42 = 19.38 %; cette diminution provient de ce que, par mesure de police sanitaire, l'importation du bétail de boucherie, qui fournit la majeure fraction des recettes, a été pendant une grande partie de l'année, soit complétement prohibée, soit entravée par des prescriptions extrêmement rigoureuses; pour suffire aux besoins de la consommation, on importa, vers la fin de l'année de la viande fraîche venant des stations frontières italiennes. Les frais de transport de cet article figurent sous la rubrique „marchandises"; il s'ensuit que la diminution de fr. 102,141.42 signalée plus haut ne peut être considérée comme moins-value réelle sur les transports destinés à l'approvisionnement de la Suisse en viande de boucherie.

4. Marchandises.

Le résultat du trafic des marchandises peut être qualifié de satisfaisant. A la suite de la récolte de 1898, l'importation des céréales en Suisse a recommencé à s'effectuer normalement par la voie du St-Gothard. L'augmentation de 64,404 tonnes de combustibles est attribuable à un accroissement des transports de houilles allemandes à destination de l'Italie. Par suite d'une grève prolongée dans les charbonnages anglais où l'Italie s'approvisionnait jusqu'ici principalement, les charbons atteignirent à Gênes des prix tout à fait exceptionnels. Il en résulta que la zone des débouchés du charbon allemand s'étendit jusqu' à Milan et même au delà, alors que ces dernières années la concurrence anglaise avait, comme on sait, presque entièrement paralysé l'importation des charbons allemands, à l'exclusion du coke. Les autres articles principaux de transport n'accusent pas de différences sensibles. Le chiffre total des tonnes transportées est monté de 906,809 à 957,467 et ramené à la longueur totale des lignes, de 462,206 à 486,914; le nombre des kilomètres-tonnes est de 134,388,323 contre 125,720,103 en 1897; la distance moyenne de transport d'une tonne s'est élevée de 138.64 km à 140.36 km. En comparant les poids des divers articles de transport, on voit que les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent le premier rang avec 346,086 tonnes ou 36.15 %; viennent ensuite les matériaux de construction avec 189,618 tonnes (19.80 %) et les combustibles avec 124,140 tonnes (12.97 %).

Les quatre catégories principales de tarifs accusent les quantités suivantes:

	1898	1897
grande vitesse	47,217 t = 4.93 %	43,672 t = 4.82 %
expéditions partielles	48,242 t = 5.05 %	47,324 t = 5.22 %
wagons complets (petite vitesse)	309,231 t =32.29 %	309,864 t =34.17 %
tarifs exceptionnels	552,777 t =57.73 %	505,949 t =55 79 %

Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après:

	1898	1897
Suisse-Italie	49,838 t	42,933 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	283,159 t	295,801 t
Allemagne, Belgique, Hollande et France-Italie . . .	194,407 t	137,756 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre . .	102,422 t	89,539 t

Dans ces chiffres sont également comprises les marchandises réexpédiées de Chiasso transit, Pino transit et Locarno transit.

La recette du service des marchandises est montée de fr. 9,526,255. 11 à fr. 9,864,910. 12; la plus-value est donc de fr. 338,655. 01 = 3.55 %. En revanche le produit par kilomètre-tonne a reculé de 7.58 cts. à 7.35 cts.

Comparées à celles de 1897, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit:

	1898	1897
Loyers et affermages	fr. 796,950. 48	fr. 731,995. 11
Produit de services auxiliaires . . .	„ 7,466. 71	„ 4,256. 33
Autres recettes	„ 2,494. 51	„ 2,716. 57
Total	fr. 806,911. 70	fr. 738,968. 01

Par rapport à l'exercice précédent, il y a donc une plus-value de fr. 67,943. 69 qui provient du fait que la ligne du Sud-de-l'Argovie a été débitée des intérêts du capital d'établissement de la gare d'Arth/Goldau dont elle a la cojouissance depuis le 1er juin 1897, comme aussi de la mise en service au mois de mars de 100 wagons neufs, série M^{R2}, pour le transport des pierres et enfin des excédents constatés lors de la revision des magasins de matériaux et dont a été créditée la rubrique „produit de services auxiliaires".

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Dépenses.	1898 (276 kilomètres.)			1897 (272 kilomètres.)			Comparé à 1897 plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale . .	543,412	74	5.38	553,259	33	5.26			9,846	59
II. Surveillance et entretien de la ligne	1,771,862	26	17.54	2,286,385	33	21.72			514,523	07
III. Expédition et mouvement .	2,467,182	45	24.48	2,477,258	36	23.52		67	10,075	91
IV. Traction	4,055,199	32	40.15	3,871,670	65	36.76	183,528			
V. Dépenses diverses	1,263,124	25	12.50	1,341,433	16	12.74			78,308	91
Total des dépenses	10,100,781	02	100.00	10,530,006	83	100.00			429,225	82

		1898	1897
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne	à	fr. 36,597. 03	fr. 38,713. 26
„ „ -train	„ „	3.2732	„ 3.5249
„ „ -parcours utile . . .	„ „	2.6789	„ 2.9595
„ „ -essieu de voitures et wagons	„ „	0.1115	„ 0.1227
„ „ -tonne (poids brut) . .	„ „	0.0175	„ 0.0196
en pour cent des recettes d'exploitation .	„ „	54.46	„ 59.05
„ „ „ „ „ sur transports .	„ „	56.93	„ 61.64

ad I. Administration générale.

La dépense afférente à ce service se subdivise comme suit comparativement à l'exercice 1898:

	1898	1897
A. Dépenses pour le personnel	fr. 446,640. 35	fr. 450,353. 38
B. Autres dépenses . . .	„ 96,772. 39	„ 102,905. 95
Total	fr. 543,412. 74	fr. 553,259. 33

Les dépenses relatives au personnel ont diminué, en 1898, de fr. 3,713. 03 et les autres dépenses de fr. 6,133. 56, diminution totale: fr. 9,846. 59.

ad II. Surveillance et entretien de la ligne.

La somme figurant sous cette rubrique se décompose comme suit:

	1898	1897
A. Personnel	fr. 830,395. 62	fr. 819,961. 22
B. Entretien et réfections . .	„ 884,856. 95	„ 1,395,094. 32
C. Autres dépenses . . .	„ 56,609. 69	„ 71,329. 79
Total	fr. 1,771,862. 26	fr. 2,286,385. 33
Diminution	fr. 514,528. 07	

A. Personnel.

L'augmentation de fr. 10,434. 40 provient en majeure partie de l'affectation périodique d'un personnel auxiliaire à des travaux extraordinaires (nivellement des ponts et mesurage de la hauteur des rails), comme aussi du renforcement du personnel nécessité dans le premier semestre de 1897 par l'ouverture à l'exploitation des nouveaux embranchements, vu que le surcroît de la dépense respective de toute une année figure pour la première fois aux comptes de 1898.

Par la même raison l'augmentation (18 agents; voir état du personnel, page 42) du personnel fixe attaché au service de surveillance, n'est que relative, puisque pour 1897 la comparaison porte sur la moyenne annuelle; l'effectif de 488 agents à fin décembre 1897 est presque égal à l'effectif moyenne de 1898 (489 agents).

B. Entretien et réfections.

	1898	1897
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris	fr. 227,249. 07	fr. 254,812. 73
2. Entretien et réfection de la superstructure, y compris le coût du matériel	„ 409,613. 56	„ 916,966. 11
3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	„ 83,250. 20	„ 103,704. 03
4. Entretien du télégraphe, des signaux et clôtures .	„ 97,397. 56	„ 89,625. 82
5. Déblayage de la neige et de la glace . . .	„ 67,346. 56	„ 29,985. 63
Total	fr. 884,856. 95	fr. 1,395,094. 32
Diminution	fr. 510,237. 37	

ad 1. La dépense pour *entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris,* est en 1898 de fr. 27,563. 66 inférieure à celle de 1897. Elle se rapporte aux prestations suivantes: entretien des remblais et tranchées, fr. 29,218. 80 (1897: fr. 21,197. 80); inspection et déblayage

des flancs de montagne, talus et parois rocheux, entretien et complétement des ouvrages de protection, fr. 39,699. 67 (1897: fr. 40,880. 85); inspection des tunnels, renformis des parties non revêtues, entretien de la maçonnerie de revêtement, fr. 4,986. 86 (1897: fr. 6,690. 45); entretien de la maçonnerie des murs, ponts et ponceaux, fr. 4,553. 30 (1897: fr. 9,603. 95); inspection, entretien et peinturage des charpentes métalliques, entretien des planchers de ponts, fr. 22,953. 40 (1897: fr. 22,538. 97); curage de torrents, entretien des travaux de rives, fr. 22,400. 45 (1897: fr. 33,966. —); entretien et cailloutage des routes et cours d'arrivée, fr. 19,252. 15 (1897: fr. 17,829. 13); entretien et réfection du ballast de la voie, fr. 82,610. 95 (1897: fr. 76,227. 35).

Comme on le voit, il y a augmentation de dépense sur l'entretien des remblais et tranchées, sur l'empierrement des routes et le ballastage de la voie; cet excédent est dû presque exclusivement à la circonstance que l'infrastructure des nouveaux tronçons ne s'était encore qu'imparfaitement tassée. Au surplus les dépenses de cette catégorie n'excèdent pas la mesure normale, vu que, sauf l'éboulement du Sasso rosso à Airolo, survenu à la fin de l'année (28 décembre), il ne s'est produit aucun phénomène ou accident extraordinaire.

En ce qui concerne cet éboulement, nous avons à dire que les masses de terre et de roche descendues de la montagne (de 3 à 400,000 m³) se sont arrêtées à proximité de la ligne ferrée; comme de nouveaux éboulements étaient à redouter, nous avons pris tout d'abord une série de mesures de précaution provisoires et, en outre, élaboré un vaste projet d'ouvrages de défense dont l'exécution incombe, aux termes de la loi tessinoise, à un syndicat à constituer avec le concours de la Confédération et du Canton; notre Compagnie fait partie de ce syndicat.

ad 2. Les frais d'*entretien et de réfection de la superstructure* (voie de fer) accusent une notable diminution, fr. 507,352. 55, par rapport à 1897. Selon l'usage, nous ferons un exposé détaillé de ce chapitre.

La dépense respective des deux exercices à comparer se répartit de la manière suivante sur les différentes catégories de travaux:

	1898	1897
a) Coût des matériaux affectés à l'entretien courant des voies	fr. 122,794. 45	fr. 187,720. 58
b) Main-d'œuvre des réfections partielles et de l'entretien	„ 89,761. —	„ 121,699. 80
c) Dressement et relèvement des voies (dans les gares et en pleine voie)	„ 123,847. —	„ 120,617. 85
d) Réfections de la superstructure en pleine voie et dans les gares	„ 223,845. 10	„ 392,177. 60
e) Renforcement de la superstructure en pleine voie	„ 6,355. 95	„ 170,008. —
f) Remplacement et entretien des aiguilles et croisements, entretien et réparation des autres installations mécaniques	„ 24,967. 33	„ 65,441. 01
ensemble	fr. 591,570. 83	fr. 1,057,664. 84
Plus: frais divers, dépenses indirectes après déduction des recettes	„ 10,591. 38	„ 20,498. 67
Dépense brute	fr. 602,162. 21	fr. 1,078,163. 51
Moins: produit de la vente de vieux matériel, cession d'excédents de matériel	„ 192,548. 65	„ 161,197. 40
Dépense nette	fr. 409,613. 56	fr. 916,966. 11

L'écart considérable que présente la *dépense brute* en faveur de 1898 (fr. 476,001. 30) s'explique par le fait que les transformations et renforcements de voies mentionnés dans les rapports de 1896 et 1897 ont été achevés durant le précédent exercice et que les dépenses y relatives sont retombées à leur taux normal.

Quant au *„produit de ventes"*, il y a lieu de remarquer que cette rubrique comprend non seulement la valeur vénale du vieux matériel remplacé (fr. 116,406. 50), mais encore le remboursement, opéré par une usine, de rails défectueux qu'elle avait fournis et garantis (fr. 33,241. 80) ainsi que la restitution à l'Economat d'une quantité assez considérable de matériel de superstructure accumulé depuis des années sur certains points de la ligne et qui n'a pas été employé aux réfections (fr. 42,900. 35).

Nous faisons suivre ces considérations générales de quelques renseignements spéciaux sur les dépenses de ce chapitre.

En 1898, on a procédé aux *réfections* suivantes *de la superstructure:*

1. Renouvellement des traverses et du petit matériel d'attache de voies de gares et stations:

station de Brunnen, voie I	234 m
„ „ Sisikon, voie I	257 m
gare d'Erstfeld, voie II	622 m
station de Rivera-Bironico, voie I . . .	424 m
total	1537 m

2. Réfection totale de la voie de droite dans le tunnel de Windgelle, km 47.674 à 47.890, 216 m.
3. Renouvellement des traverses et du petit matériel dans le tunnel du St-Gothard:

km 74.120 à 74.004	voie de droite	en tout 6392 m.
km 75.500 à 76.004		
km 73.500 à 76.004	voie de gauche	
km 79.462 à 81.970		

4. Renouvellement des traverses et du petit matériel d'attache sur la ligne de Pino, km 169.264 à 173.816, 4146 m.

Le chiffre 3 ci-dessus concerne le remplacement des traverses métalliques de l'année 1890, dont les dimensions étaient très faibles.

Au chiffre 4 il s'agit de la continuation du remplacement, commencé en 1895, des traverses de mélèze et de chêne remontant à l'époque de la construction de cette ligne (1881/82); en 1899, cette réfection sera achevée jusqu'à la frontière.

A part ces réfections, on a encore *remplacé* en 1898 les quantités suivantes de traverses et de rails (réfections partielles):

	1898	**1897**
traverses en mélèze	2828	3201
„ „ chêne	8642	9503
„ „ métalliques	369	138
rails de fer	1005.0 m	911.0 m
„ d'acier, types I et II	1401.6 m	2615.0 m
„ „ type III	528.0 m	—
„ „ „ IV	120.0 m	64.0 m

Le renouvellement du petit matériel d'attache a coûté fr. 52,517. 95 (1897: fr. 71,428. 80).

En 1898 nous avons enregistré 25 *ruptures de rails,* contre 46 en 1897.

Quant aux *renforcements de la superstructure,* nous rappellerons que les voies des tunnels de l'Oelberg et de Stutzeck ainsi que la voie II de la station de Rivera-Bironico (en tout 3160 m de voies) ont été munies de l'éclissage à clavette.

En somme donc, les réfections de la superstructure portent:

sur 216 m, réfections totales (1897: 6588 m);

sur 12,075 m, renouvellement des traverses de sections contiguës (1897: 11,575 m;

sur 3160 m, renforcement de la superstructure (1897: 56,974 m);

sur un total de 15,451 m de voies (1897: fr. 75,137 m).

Pendant le dernier exercice, on a dressé 385,017 m de voies principales et 35,086 m de voies accessoires, ce qui représente le 96 % du développement total des premières (1897: 91 %) et le 31.5 % des secondes. Les frais du *dressement des voies* (litt. c) s'est accru de 2.7 % par rapport à 1897; le coût moyen de ce travail par mètre courant de voie principale relevée est de 27.7 centimes (1897: 29.7 centimes).

Les frais d'*entretien des aiguilles, croisements et autres installations mécaniques* (litt. f) se décomposent comme suit:

Coût du matériel affecté à l'entretien des aiguilles, croisements et appareils centraux	fr.	9,929. 60
Main-d'œuvre et réparations	„	11,875. 02
Entretien et réparations de plaques tournantes et chariots transbordeurs .	„	3,162. 71
Total	fr.	24,967. 33

En 1898 on n'a reconstruit sur traverses métalliques qu'une seule aiguille (1897: 12), ce qui explique la diminution de la dépense respective comparativement à 1897.

Le tableau ci-après indique la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1898, 1897 et 1883 (1e année d'exploitation):

	1898		1897		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales (y compris la seconde voie principale des lignes à double voie et des stations), se divisant comme suit:	394770	100	394759	100	267933	100
voies de rails en fer	11364	2.9	11364	2.9	49456	18.5
„ „ „ „ acier, type I . .	10115	2.6	10115	2.6	16488	6.2
„ „ „ „ „ „ II . .	199212	50.5	199388	50.5	201989	75.3
„ „ „ „ „ „ III . .	17306	4.3	17306	4.3	—	—
„ „ „ „ „ „ IV . .	156773	39.7	156586	39.7	—	—
voies sur traverses en mélèze . .	—	—	—	—	88975	33.2
„ „ „ „ chêne . . .	123007*)	31.2	120955	30.7	168103	62.8
„ „ „ métalliques . . .	271763	68.8	273804	69.3	10855	4.0

*) Entre autres 2054 m de la ligne de Pino et 8553 m de l'embranchement Cadenazzo-Locarno sur différentes traverses, mais où celles de chêne prédominent.

Le développement des voies n'a pas varié; il comporte 272,540 mètres, dont 122,230 ou 45% à double voie.

ad 3. L'*entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie* a coûté en 1898 fr. 20,453. 84 de moins qu'en 1897. Le tableau ci-après indique les rubriques principales de ce chapitre:

	1898	1897
a) entretien courant	fr. 72,724. 30	fr. 77,653. 88
b) divers travaux spéciaux	„ 10,525. 90	„ 35,144. 85
ensemble	fr. 83,250. 20	fr. 112,798. 73
moins: produit de la vente de matériaux de démolition .	„ —	„ 9,094. 70
dépense nette	fr. 83,250. 20	fr. 103,704. 03

Nous citons ci-dessous les travaux spéciaux de bâtiment exécutés en 1898:

Démolition et transformation de bâtiments de la gare d'Arth/Goldau . .	fr. 2,380. 90
Modifications dans les bâtiments aux voyageurs de Schwyz et Airolo . .	„ 535. 75
Aménagement de maisons de gardes	„ 4,892. 70
Raccordement à la canalisation hydraulique de la commune d'Erstfeld . .	„ 468. —
Installations et travaux dans les ateliers centraux de Bellinzona . . .	„ 2,248. 55
Total comme ci-dessus	fr. 10,525. 90

L'entretien courant a exigé du fait de l'orage de grêle qui s'abattit le 27 juillet sur la région de Chiasso et endommagea gravement les bâtiments de la gare une somme assez considérable.

ad 4. Les *frais d'entretien du télégraphe, des fils de signaux, des signaux fixes, clôtures et barrières* sont de fr. 7,771. 74 supérieurs à ceux de 1897; l'augmentation porte exclusivement sur les lignes de télégraphe qui, par suite de l'accroissement de leur nombre, ont exigé une plus grande surveillance ainsi que des réparations plus considérables.

ad 5. En 1898, le *déblayage des neiges* a également été plus coûteux que l'année précédente; l'augmentation est de fr. 37,760. 93. Les chutes de neiges furent particulièrement nombreuses et abondantes en janvier, février et mars entre Gœschenen et Gurtnellen, comme aussi sur tout le côté sud jusqu'à Chiasso; durant les premiers mois de l'année le chasse-neige à rotation a circulé 28 fois et en novembre 4 fois.

C. Autres dépenses.

Ce chapitre accuse une réduction de fr. 14,720. 10 dont la majeure partie concerne les frais d'entretien de l'inventaire (outillage, wagons à ballast, etc.).

ad III. Expédition et mouvement.

La dépense totale de ce service s'élève à fr. 2,467,182. 45; elle est donc inférieure de fr. 10,075. 91 à celle de l'exercice précédent.

Cette diminution est due essentiellement à une réduction des frais d'exploitation des entrepôts de Brunnen par suite du ralentissement qu'a éprouvé le trafic des céréales durant les premiers mois de 1898.

ad IV. Traction (matériel roulant).

Les dépenses totales du service de la traction, qui étaient en 1897 de fr. 3,871,670. 65, s'élèvent pour 1898 à fr. 4,055,199. 32 se répartissant comme suit:

	1898	1897
Personnel	fr. 1,218,191. 58	fr. 1,117,540. 38
Matières pour locomotives, voitures et wagons	„ 1,660,508. 80	„ 1,582,625. 83
Entretien et renouvellement du matériel roulant	„ 1,150,196. 52	„ 1,147,505. 84
Autres dépenses	„ 26,302. 42	„ 23,998. 60
Total	fr. 4,055,199. 32	fr. 3,871,670. 65

Parc des locomotives (tableau n° 14). Les acquisitions de 1898 comportent:

10 locomotives-compound à 4 cylindres et 6 roues couplées, avec tender, série A^{3T}, pour trains rapides et directs en plaine et en montagne; 2 locomotives-tender à 6 roues couplées, série E^3, pour trains en plaine et service de manœuvre.

Toutes ces machines ont été construites par la Fabrique suisse de locomotives et de machines à Winterthour.

En fait de *combustibles,* les locomotives ont brûlé des charbons de la Sarre et des briquettes de la Ruhr; l'emploi de celles-ci a été limité aux locomotives des trains de grande vitesse.

La consommation de combustible (tableau n° 17) se monte:

en 1883,	à 26,545,556 kg	coûtant fr.	870,455. 95
„ 1884,	„ 25,756,670 „	„ „	689,032. 42
„ 1885,	„ 26,087,430 „	„ „	652,920. 92
„ 1886,	„ 26,469,325 „	„ „	661,168. 40
„ 1887,	„ 32,506,350 „	„ „	822,479. 43
„ 1888,	„ 34,689,440 „	„ „	839,864. 30
„ 1889,	„ 38,121,712 „	„ „	912,644. 36
„ 1890,	„ 39,050,500 „	„ „	1,049,696. 22
„ 1891,	„ 43,425,210 „	„ „	1,283,852. 38
„ 1892,	„ 44,418,980 „	„ „	1,301,109. 18
„ 1893,	„ 48,166,950 „	„ „	1,279,124. 20
„ 1894,	„ 53,135,650 „	„ „	1,324,331. 41
„ 1895,	„ 54,611,955 „	„ „	1,298,081. 01
„ 1896,	„ 57,052,210 „	„ „	1,323,468. 65
„ 1897,	„ 61,212,750 „	„ „	1,451,145. 71
„ 1898,	„ 64,251,265 „	„ „	1,541,190. 47

ce qui donne par kilomètre-locomotive:

en 1883,	$11,_{58}$ kg	au prix de cts	$37,_{97}$
„ 1884,	$12,_{06}$ „	„ „ „ „	$32,_{26}$
„ 1885,	$11,_{58}$ „	„ „ „ „	$28,_{98}$
„ 1886,	$11,_{44}$ „	„ „ „ „	$28,_{57}$
„ 1887,	$12,_{23}$ „	„ „ „ „	$30,_{96}$
„ 1888,	$12,_{41}$ „	„ „ „ „	$30,_{04}$

en 1889,	12,61	kg	au	prix	de	cts.	30,18
„ 1890,	13,09	„	„	„	„	„	35,19
„ 1891,	14,10	„	„	„	„	„	41,69
„ 1892,	13,72	„	„	„	„	„	40,20
„ 1893,	13,65	„	„	„	„	„	36,26
„ 1894,	13,83	„	„	„	„	„	34,48
„ 1895,	14,10	„	„	„	„	„	33,51
„ 1896,	14,31	„	„	„	„	„	33,21
„ 1897,	14,40	„	„	„	„	„	34,13
„ 1898,	14,21	„	„	„	„	„	34,08

La consommation de *graisses et huiles pour locomotives* (tableau n° 18) a été

en 1883,	de	82,175,5	kg	coûtant	fr.	71,782. 25
„ 1884,	„	54,316,5	„	„	„	45,162. 25
„ 1885,	„	54,682,7	„	„	„	42,246. 79
„ 1886,	„	56,458,5	„	„	„	36,435. 36
„ 1887,	„	68,113,9	„	„	„	38,363. 39
„ 1888,	„	91,513,3	„	„	„	45,184. 30
„ 1889,	„	105,606,7	„	„	„	44,712. 94
„ 1890,	„	111,305,2	„	„	„	45,106. 77
„ 1891,	„	127,024,8	„	„	„	48,287. 84
„ 1892,	„	151,881,6	„	„	„	61,414. --
„ 1893,	„	169,801,45	„	„	„	62,836. 18
„ 1894,	„	187,195,10	„	„	„	64,752. 50
„ 1895,	„	197,132,00	„	„	„	65,072. 67
„ 1896,	„	196,376.50	„	„	„	64,070. 69
„ 1897,	„	297,536.00	„	„	„	95,149. 07
„ 1898,	„	362,606.00	„	„	„	110,241. 22

soit par kilomètre-locomotive;

en 1883,	0,036	kg	au	prix	de	cts	3,13
„ 1884,	0,025	„	„	„	„	„	2,11
„ 1885,	0,024	„	„	„	„	„	1,87
„ 1886,	0,024	„	„	„	„	„	1,57
„ 1887,	0,026	„	„	„	„	„	1,44
„ 1888,	0,033	„	„	„	„	„	1,62
„ 1889,	0,035	„	„	„	„	„	1,48
„ 1890,	0,037	„	„	„	„	„	1,51
„ 1891,	0,041	„	„	„	„	„	1,57
„ 1892,	0,047	„	„	„	„	„	1,90
„ 1893,	0,048	„	„	„	„	„	1,78
„ 1894,	0,049	„	„	„	„	„	1,69
„ 1895,	0,051	„	„	„	„	„	1,68
„ 1896,	0,049	„	„	„	„	„	1,61
„ 1897,	0,070	„	„	„	„	„	2,24
„ 1898,	0,080	„	„	„	„	„	2,44

Les *frais de réparation et d'entretien des locomotives* (tableau n° 24) se montent à fr. 763,532. 71 contre fr. 792,145. 12 en 1897, soit par kilomètre-locomotive à 16.884 centimes contre 18.632 centimes.

Parc des voitures, fourgons et wagons (tableau n° 20). Les acquisitions de 1898 comportent:

12 voitures de 3e classe à 4 essieux, série C^4,

121 wagons pour le transport des pierres, série M^{R2}.

La *consommation de matières de graissage pour les voitures, fourgons et wagons* (tableau n° 23) s'est élevée en 1898 à 35,885.50 kg, ayant coûté fr. 7,077. 72 (en 1897: 30,929.50 kg et fr. 6,584. 89), ce qui fait par kilomètre-essieu de voitures et wagons 0.386 gramme à 0,068 centime (en 1897: 0.351 gramme à 0,007 centime).

Les *frais de réparations des voitures, fourgons et wagons* (tableau n° 24) se montent à fr. 425,999. 79 contre fr. 384,466. 13 en 1897.

ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses figurant sous ce titre pour *loyers et fermages* se subdivisent comme suit comparativement à l'exercice précédent:

	1898	1897
1. Pour gares et sections de ligne .	fr. 187,952. 80	fr. 348,205. 32
2. Pour matériel roulant (échange et location)	„ 563,956. 74	„ 502,847. 12
3. Pour locations diverses . . .	„ 4,041. 20	„ 4,182. 35
Total	fr. 755,950. 74	fr. 855,234. 79

Par suite de la suppression des frais afférents à la cojouissance du tronçon Lucerne-Rothkreuz-Immensee (janvier à mai 1897), ainsi que de la quote-part du chemin de fer Sud-de-l'Argovie aux recettes de transport de la ligne Rothkreuz-Immensee, les dépenses pour loyers de gares et sections de ligne ont diminué de fr. 160,252. 52 et celles pour locations diverses de fr. 141. 15.

Le surcroît de dépenses pour location de matériel roulant, fr. 61,109. 62, est dû essentiellement à l'augmentation des transports de céréales en provenance de l'Italie.

La rubrique „*pertes sur services auxiliaires*“ contient une dépense de fr. 311. 90 provenant d'un amortissement du compte des matériaux à la charge du compte d'exploitation.

Assurances-incendie. Nos contrats d'assurance n'ont subi aucune modification durant l'exercice écoulé.

Les quantités de céréales emmagasinées dans les entrepôts n'ont pas atteint le maximum de l'année 1896; jusqu'à la fin de 1898 l'assurance de ces marchandises n'a donc présenté aucune difficulté.

Dommages-intérets pour accidents. Le chiffre des accidents de même que leurs conséquences matérielles pour notre Compagnie accusent une diminution par rapport à l'exercice précédent. Sauf un accident qui a coûté la vie à un conducteur, il ne s'est produit dans le service d'exploitation aucun accident ayant occasionné aux victimes de graves blessures ou lésions.

Un certain nombre de cas ont fait l'objet de transactions amiables, d'autres sont en voie de liquidation. Deux cas sont pendants devant les tribunaux; le premier de ces procès a été pro-

voqué par des divergences de vues au sujet des suites de l'accident; le second a trait à l'accident mortel que nous avons rappelé dans notre dernier rapport et dont nous avons dû décliner la responsabilité; il s'agit de l'ouvrier Kuttel qui fut tamponné et tué à la gare de Goldau par une machine de manœuvre au moment où, sans motifs urgents, il traversait les voies absorbé dans la lecture de lettres de voiture dont il n'avait pas à se préoccuper; en présence de ces faits dûment constatés et prouvés, nous avons soulevé l'exception de l'imputabilité de l'accident à la victime elle-même; les héritiers de celle-ci ayant refusé l'indemnité que nous leur offrions de plein gré, le cas a dû être déféré aux tribunaux.

Les accidents dont deux voyageurs ont été les victimes en 1898 sont de nature tout à fait secondaire et ont été causés par la propre imprudence de ces personnes.

La liquidation des accidents de Mœnchenstein et de Zollikofen n'est pas encore terminée; toutefois les indemnités qu'il reste à verser de ce chef n'atteindront pas un chiffre élevé.

Le nombre des *réclamations en dommages-intérêts pour pertes, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1898 à 1485.

Il a été payé en indemnités:

pour dommages et avaries	436 cas,	fr. 16,426. 52
„ manquants, déchets, coulages	258 „	„ 4,327. 07
„ retards et fourvoiements	190 „	„ 6,245. 42
„ acquits en douane, etc. non déchargés . . .	4 „	„ 15. 10
„ autres causes	14 „	„ 451. 21
	902 cas,	fr. 27,465. 32

De cette somme il faut déduire:

remboursements de Compagnies de chemins de fer .	fr. 11,784. 48	
remboursements d'employés fautifs	„ — —	
produit de la vente de colis en trop	„ 24. 16	
		fr. 11,808. 64
	Reste à notre charge	fr. 15,656. 68

Comparativement au chiffre des indemnités payées en 1897 (fr. 22,075. 59), les dépenses de cette rubrique ont notablement diminué; dans notre dernier rapport de gestion, nous avions signalé les causes du surcroît extraordinaire des frais grevant ce chapitre de nos comptes de 1897 et nous ajoutions que ce phénomène était apparemment tout passager; l'évènement nous a donné raison.

Droit de concession, impôts et contributions. Ces dernières années, notre Compagnie a dû, aux termes de l'art. 19 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, acquitter un droit annuel de concession se montant à fr. 200 par kilomètre, parce que le produit du compte d'exploitation s'élevait à 6 %, déduction faite des sommes portées en diminution d'inventaire ou attribuées à un fonds de réserve; pour 266 kilomètres exploités, le droit de concession était donc chaque année de fr. 53,200.

Par office du 23 juin 1898 la Chancellerie fédérale nous fit connaître que le Conseil fédéral avait fixé le droit de concession pour 1897 à fr. 27,200 (272 km, moyenne de l'année, à fr. 100 chacun), parce que, en tenant compte du versement complémentaire dans le fonds de renouvellement pour 1897, le produit comportait 5.67 %, mais sous la réserve qu'il y aurait à percevoir un droit supplémentaire, si le jugement du Tribunal fédéral concernant le fonds de renouvellement et le produit net venait à justifier cette mesure.

Nous avons versé le droit de concession de fr. 27,200 sous la réserve:

1. que l'arrêté du Conseil fédéral du 23 juin 1898 fixant le chiffre du droit de concession ne saurait préjuger en rien la position juridique de la Compagnie du St-Gothard dans les procès relatifs au fonds de renouvellement et au produit net;

2. que dans le cas où le jugement du Tribunal fédéral concernant le fonds de renouvellement et le produit net nous autoriserait à réclamer un remboursement, ce dernier devra être effectué.

Nous n'avons pu encore mettre à exécution en 1898 l'arrangement rappelé dans notre compte-rendu de 1897 et tendant à fixer le mode de procéder pour faire la distinction entre les constructions, installations, etc. imposables et celles non imposables dans le canton du Tessin.

Les *autres dépenses*, au montant de fr. 66,983. 62, sont de fr. 12,125. 92 supérieures à celles de 1897; cet excédent provient notamment de la liquidation de travaux exécutés de 1894 à 1898, ainsi que des frais causés par le dressement du bilan technique de la caisse de secours pour les fonctionnaires et employés de notre Compagnie (fr. 9,099. 25). Cette rubrique comprend entre autres les positions suivantes:

fr. 13,528. 23 versements au magasin de consommation à Bellinzona,
„ 8,880. 11 versements en faveur des buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux,
„ 21,335. 45 versements en faveur des écoles privées de la Compagnie.

E. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice 1898 nous avons eu à enregistrer dans le service d'exploitation proprement dit, 79 accidents, savoir:

1° déraillements: en gares	4
en pleine voie	1
2° collisions: en gares	—
en pleine voie	—
3° accidents de personnes	74
4° accidents divers	—
total des accidents	79

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

	tués	blessés
1° par déraillement ou collision		
voyageurs	—	—
employés	—	—
autres personnes	—	—
2° par d'autres causes:		
voyageurs	—	2
employés	1	70
autres personnes	—	1
	1	73
Suicides et tentatives de suicide	—	—

La victime de l'accident mortel est le conducteur Huber Hermann; le 12 décembre, peu après le départ d'Erstfeld du train facultatif 726, cet agent tomba, par une cause restée inconnue, du wagon qu'il desservait et succomba le jour même aux blessures que cette chute sur la voie lui avait occasionnées.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

En 1898 les opérations d'assurance ont suivi leur cours normal. L'effectif des membres actifs est monté de 1470 à 1536; le chiffre des membres secourus et pensionnés s'élève à 169.

Au 1er janvier 1898, la caisse de secours a atteint sa 20e année d'existence. Les cotisations des sociétaires (3 % des traitements) suffisent encore à faire face aux obligations de la caisse les allocations de la Compagnie (6 % des traitements) et les intérêts du fonds (plus de 4 millions) servent à alimenter les réserves pour risques en cours. Malgré cela, les bilans dressés selon la technique des assurances n'accusent encore aucune réserve, mais cette circonstance nous confirme dans l'opinion que nous avons exprimée à plusieurs reprises, savoir que les bases empruntées à la statistique allemande en matière de décès et d'incapacité de travail ne sont pas applicables aux conditions réelles de notre institution, en d'autres termes sont trop défavorables.

Dans le courant de l'année la Commission d'administration de la caisse de secours a proposé et discuté un projet de nouveaux statuts; plusieurs articles des statuts du 5 décembre 1890 ont en effet besoin d'être remaniés et mis en harmonie avec la pratique actuellement observée. Vers la fin de l'exercice, la Commission nous a soumis un projet de statuts revisés; ce projet prévoyant diverses modifications de fond dont la portée ne peut être appréciée sans un examen basé sur la technique des assurances, nous avons chargé Mr le Prof. Rebstein, expert en matière d'assurances, et Mr Kihm, mathématicien, de nous fournir un préavis sur les conséquences financières du projet.

Les mutations de l'effectif ainsi que les prestations de la caisse se trouvent dans les relevés ci-après.

Effectif des membres actifs de la caisse de secours.

Année	Au commencement de l'année	Entrés pendant l'année	Sortis sans secours (avec remboursement)	Sortis par suite d'accident en service	Sortis pour cause d'invalidité	Décédés	A la fin de l'année
1891	980	83	36	1	5	9	1012
1892	1012	178	38	4	8	8	1132
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	24	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3	10	7	1536

Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au commencement de l'année		Augmentation pendant l'année		Diminution pendant l'année									A la fin de l'année	
					Secourus					Pensionnés					
	Secourus	Pensionnés	Secourus	Pensionnés	Par retour de la capacité de travail	Par l'octroi d'une pension	Par l'octroi d'une indemnité unique	Décédés	*Total*	Par l'octroi d'une indemnité unique	Par suite de majorité d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés	*Total*	Secourus	Pensionnés
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144

Pour les pensionnés, la famille d'un membre décédé ne compte jamais que pour une personne.

Relevé des opérations de la caisse de secours.

Recettes.

Année	Solde précédent	Cotisations des sociétaires	Allocations de la Compagnie	Recettes diverses	*Total*
1891	fr. 1,176,213.28	fr. 64,853.45	fr. 465,367.80 *)	fr. 84,993.50	fr. 1,791,428.03
1892	„ 1,675,888.17	„ 99,261.88**)	„ 245,122.47**)	„ 79,271.51	„ 2,099,544.03
1893	„ 2,036,018.38	„ 101,676.—**)	„ 143,954.76	„ 92,898.05	„ 2,374,547.19
1894	„ 2,181,671.37	„ 100,389.08**)	„ 151,881.48	„141,586.38†)	„ 2,575,528.31
1895	„ 2,491,899.76	„ 122,234.28**)	„ 267,554.27***	„141,962.19†)	„ 3,023,650.50
1896	„ 2,935,802.22	„ 94,288.95	„ 346,530.95††)	„158,941.72†)	„ 3,535,563.84
1897	„ 3,443,950.52	„ 106,954.54	„ 226,114.58	„152,671.61	„ 3,929,691.25
1898	„ 3,833,065.13	„ 105,533.42	„ 247,457.29	„164,666.06	„ 4,350,721.54

*) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 348,813 pour combler le déficit.
**) Y compris les allocations pour l'admission d'employés d'un certain âge.
***) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 100,000. —.
†) Intérêts et bénéfices de cours.
†† Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 103,881. 69.

Dépenses.

Année	Secours et pensions				Remboursements	Dépenses diverses	*Total*	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	*Total*				
1891	fr. 21,475.13	fr. 21,781.62	fr. 2,600.—	fr. 45,856.75	fr. 5,903.06	*fr. 63,780.05	fr. 115,539.86	fr. 1,675,888.17
1892	„ 25,099.69	„ 27,798.31	„ 3,626.65	„ 56,524.65	„ 6,093.75	„ 907.25	„ 63,525.65	„ 2,036,018.38
1893	„ 32,696.18	„ 31,443.55	—	„ 64,139.73	„ 7,271.05	*„ 121,465.04	„ 192,875.82	„ 2,181,671.37
1894	„ 39,182.75	„ 34,056.08	„ 4,250.—	„ 77,488.83	„ 3,260.—	„ 2,879.72	„ 83,628,55	„ 2,491,899.76
1895	„ 34,442.25	„ 39,152.30	„ 8,100.—	„ 81,694.55	„ 4,075.20	„ 2,078.53	„ 87,848.28	„ 2,935,802.22
1896	„ 32,710.05	„ 44,846.92	„ 8,470.—	„ 86,026.97	„ 3,108.80	„ 2,477.55	„ 91,613.32	„ 3,443,950.52
1897	„ 36,393.50	„ 56,128.96	—	„ 92,522.47	„ 1,662.65	„ 2,441.—	„ 96,626.12	„ 3,833,065.13
1898	„ 39,989.31	„ 63,240.42	—	„103,229.73	„ 1,585.20	„ 2,560.05	„ 107,374 98	„ 4,243,346.56

*) Pertes de cours.

b. Caisse de secours en cas de maladie pour les ouvriers du chemin de fer du St-Gothard.

Les opérations d'assurance des deux caisses de malades ne nous suggèrent aucune remarque spéciale. Ainsi que le montre le compte, l'équilibre entre recettes et dépenses est rétabli, bien que tout juste. Les nouveaux statuts ont eu cependant pour effet non seulement de réorganiser ces deux institutions, mais aussi d'accroître notablement les prestations financières de la caisse des ouvriers du service d'entretien.

La caisse de secours des ouvriers occupés à la construction des embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau a été liquidée; le solde de fr. 11,933. 51, a été versé à la caisse de secours des ouvriers du service de surveillance et d'entretien.

c. Fonds destiné à récompenser les actes éminents accomplis en vue de prévenir des accidents dans le service d'exploitation.

Pendant le dernier exercice, ce fonds s'est accru du montant des intérêts, fr. 2895. 15; il en a été prélevé fr. 320. — pour gratifications allouées à divers agents des services de surveillance, des trains et de la traction.

En suite de l'évaluation au cours de 99 des obligations 3½ % du Saint-Gothard à fin décembre 1898, le fonds subit une autre diminution s'élevant à fr. 1564. 05.

La situation en titres s'est accrue en 1898 de fr. 5000. — et se montait à la clôture de l'exercice à fr. 83,500. — en obligations 3 ½ % du Saint-Gothard.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Dans l'effectif des agents de ce service il s'est produit en 1898 une vacance par le décès, survenu le 20 juillet, de Mr F. Bezzola, chef des ateliers; ce poste n'est pas encore repourvu.

L'effectif des ouvriers, répartis par catégories de métiers, a oscillé dans les limites ci-après:

chiffre total d'ouvriers au 1er janvier . . .	509
„ „ „ „ 31 décembre . . .	487

Le maximum d'une fin de mois a été de 507, le minimum de 477 ouvriers, savoir:

chefs-ouvriers . .	12— 11	menuisiers et vitriers	29— 28
aides-chefs-ouvriers .	2— 2	peintres et vernisseurs	15— 15
ajusteurs et monteurs	168—153	selliers . . .	8— 7
tourneurs . . .	46— 38	apprentis . . .	38— 40
forgerons et frappeurs	27— 25	manœuvres . .	141—137
chaudronniers . .	12— 12	fondeurs . . .	2— 2
chaudronniers en cuivre	3— 3	veilleurs de nuit .	3— 3
ferblantier . .	1— 1		

Les ateliers centraux ont réparé en tout 171 locomotives, 734 voitures et 2556 wagons.

Le 1er janvier il y avait en réparation: 24 locomotives, 33 voitures et 25 wagons, le 31 décembre: 24 locomotives, 38 voitures et 37 wagons.

En sus de ces réparations du matériel roulant, les ateliers ont encore exécuté divers travaux tels que: adaptation de tachymètres à 31 locomotives, série D^{4T}; confection de pièces de rechange de tout genre pour locomotives, voitures et wagons; transformation de 26 voitures (augmentation de l'écartement des essieux); aménagement de water-closets dans 12 voitures de 3e classe; allongement du rancher de la traverse pivotante de 20 wagons pour le transport des longs bois; transformation de 100 wagons pour le transport des pierres en wagons pour le transport des céréales; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir: écrous en bronze, composition, boulons, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux de laiton, plombs de douane, etc.

Les ateliers des dépôts se sont occupés essentiellement des réparations courantes et du petit entretien des locomotives; en outre ils ont exécuté des travaux de toute nature pour les différentes branches de service.

Le chiffre des ouvriers attachés aux ateliers des dépôts s'élevait

le 1er janvier à	80
le 31 décembre à . . .	76

et a oscillé durant l'année entre 75 et 85.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
ajusteurs	20—31	10—12	12
tourneur	1	—	—
forgeron et frappeur . .	2	—	—
ferblantiers	1	1	—
apprentis	6—8	0—1	—
chauffeur de machine fixe .	1	—	—
menuisier	1	—	—
manœuvres	6—7	3	5—7

2. Usine à gaz.

L'usine à gaz riche de Bellinzona a produit en 1898 . . . 45,990.000 m³
de gaz; la provision au 1er janvier 1898 était de . . . . . 319.000 m³

total 46,309.000 m³

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	15,128.579 m³	
„ „ „ d'autres Administrations . .	28,135.155 m³	43,263.734 m³
fuites en 1898		2,702.266 m³
provision au 1er janvier 1899		343.000 m³
total comme ci-dessus		46,309.000 m³

En 1898 le prix du gaz s'est élevé:

par m³ de gaz fabriqué, à	fr. 1. 41
par m³ de gaz utile, à	„ 1. 50

On a employé pour la fabrication du gaz 72,971 kg de matières premières; 100 kg de celles-ci ont fourni 63.03 m³ de gaz.

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1898		1897	
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	14		14	
Archives	3		3	
Bureau de revision des comptes	7		7	
Bureau de la comptabilité	6		5	
Caisse principale	6		6	
Bureau commercial	13		13	
Agents commerciaux	2		2	
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	39		37	
Bureau des réclamations (contentieux)	3		3	
Inspectorat du télégraphe et télégraphiste	3		3	
Huissiers	7		7	
Ateliers de reliure et de lithographie, concierges et chauffeur	8		8	
Economat (y compris le magasin de consommation)	21		20	
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins et celui de consommation	27		23	
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	10		10	
		169		161

2. Surveillance et entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	19		17	
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	13		13	
Chefs de district et surveillants	24		21	
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe	44		42	
Gardes-voie	104		100	
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	157		151	
Gardes-barrières (femmes)	121		121	
Employés divers	7		6	
Journaliers	479		543	
		968		1014

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	13		14	
Contrôle des voitures et wagons	10		10	
Inspecteur de l'exploitation	1		1	
A reporter	24	1137	25	1175

	1898		1897	
Report	24	1137	25	1175
Chefs de gare	8		8	
Chefs de station	36		36	
Sous-chefs de gare	13		12	
Sous-chefs de station	69		69	
Contrôleurs	23		22	
Receveurs	11		11	
Agents aux bagages	7		7	
Télégraphistes	19		19	
Remplaçants ambulants	16		16	
Chef des entrepôts	1		1	
Agents aux marchandises	6		6	
Sous-agents aux marchandises	60		58	
Gardes-marchandises	21		21	
Chefs-manœuvre	12		12	
Aides-chefs-manœuvre	8		8	
Portiers et aides-portiers	8		8	
Volontaires	26		24	
Gardes-station	126		122	
Surveillant des machines de l'éclairage électrique	1		1	
Chefs de train principaux	2		2	
Chefs de train	62		64	
Conducteurs	101		98	
Gardes des wagons-lits	3		3	
Gardes-freins	153		159	
Traducteurs	2		2	
Imprimeur des billets	1		1	
Facteurs	3		3	
Lampistes	14		13	
Laveuses de voitures, etc.	2		2	
Veilleurs de nuit	8		8	
Hommes d'équipe	72		70	
Ouvriers aux transports	180		175	
Aides du surveillant de machines	3		3	
		1101		1089

4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides	17		15	
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides	15		15	
Mécaniciens	123		114	
Chauffeurs	119		110	
Chauffeurs provisoires	42 *)		40 *)	
Chefs nettoyeurs	3		3	
A reporter	319	2238	297	2264

*) Les chauffeurs provisoires fonctionnant dans les cas exceptionnels sont compris dans les nettoyeurs de locomotives et les ouvriers des ateliers.

	1898		1897	
Report	319	2238	297	2264
Nettoyeurs de locomotives	95		85	
Lampistes	4		4	
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1		1	
Visiteurs des voitures et wagons	7		5	
Aides-visiteurs (dont 9 provisoires)	22		21	
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	43		42	
Surveillant de l'éclairage électrique des trains	1		1	
Ouvriers de la station de chargement des accumalateurs	2		2	
		494		458

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau	10		11	
Contre-maîtres (3) et aides-contre-maîtres (5)	8		7	
Chefs-ouvriers	13		11	
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, faiseurs d'outils, veilleurs de nuit, menuisiers	296		310	
Manœuvres	138		141	
Apprentis	40		39	

Ateliers des dépôts de locomotives.

Aide du chef de dépôt pour le service des ateliers	1		1	
Chefs-ouvriers	3		3	
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes	53		50	
Manœuvres	16		12	
Apprentis	8		7	
		586		592

6. Usine à gaz.

Contre-maître	1		1	
Aide-contre-maître	1		1	
Ouvriers	4		4	
		6		6
Total		3324		3320

Récapitulation.

	1898		1897	
Agents de l'exploitation	1731,	soit par kilom.-ligne 6,27	1652,	soit par kilom.-ligne 5,99
Journaliers	1593,	„ „ „ „ 5,77	1668,	„ „ „ „ 6,04
Total	3324,	soit par kilom.-ligne 12,04	3320,	soit par kilom.-ligne 12,03