

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 7 (1878)

Rubrik: Exploitation

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: 21.01.2026

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

VI. Exploitation.

A. En général.

La question de l'unification des dispositions des concessions concernant les *tarifs* des chemins de fer suisses a fait un nouveau pas, de manière que la Conférence des Administrations de chemins de fer a pu soumettre aux Autorités fédérales des propositions nettement formulées. Cependant les résultats de ces démarches n'ont pas encore abouti au point que nous puissions vous faire des communications positives sur ce sujet.

Dans l'exercice que nous considérons ont été publiés les *statuts de la caisse de secours et de pensions pour les employés, ceux des caisses de malades pour les ouvriers de la Compagnie du Gothard et les règlements* pour la gestion et l'administration de ces caisses qui devaient fonctionner à partir du 1^{er} Janvier 1879, et il a été pourvu à la nomination des commissions prévues dans ces règlements.

Les statuts de la caisse de secours et de retraite pour les employés contiennent en substance les stipulations suivantes:

Sont tenus d'y participer tous les employés à appointements fixes définitivement engagés dans l'exploitation et les ateliers du chemin de fer du Gothard; quant à ceux de l'administration centrale qui exercent également des fonctions dans l'exploitation, leur participation est facultative. — La caisse se compose: 1^o du fonds de recours existant (amendes), s'élevant au 31 Décembre 1877 à la somme de fr. 1484. 82; 2^o des contributions annuelles des membres formant le 2 % de leur appointement fixe et de leurs profits accessoires, à la condition toutefois qu'aucun membre participe pour plus de 3000 fr.; 3^o des droits d'entrée des nouveaux membres dans la proportion de 1 % de leur traitement; 4^o du complément versé par les membres qui touchent moins de 3000 fr. d'appointement, lorsque cet appointement est augmenté, ce complément consistant dans le montant de l'augmentation qui s'applique au premier mois; 5^o du produit des amendes réglementaires que peuvent encourir les membres; 6^o du produit des objets trouvés dans les salles d'attente, dans les trains et sur la voie et qui n'ont pas été réclamés; 7^o des dons éventuels; 8^o des intérêts courants et 9^o d'une participation de la Société du chemin de fer du Gothard, participation qui s'élève à 20 % du montant des contributions annuelles des membres. — Dans le cas où la caisse viendrait à un moment quelconque à ne plus pouvoir suffire à la répartition des secours réguliers, les contributions pourront être élevées. — Comme tous les membres sont assurés auprès de la Compagnie suisse d'assurances en cas d'accidents à Winterthur, contre les conséquences matérielles d'accidents corporels qui pourraient les atteindre dans l'exercice de leur profession et que les secours exigés par ces accidents doivent être répartis par cette Compagnie, la caisse de secours et de retraite n'a à intervenir que dans les cas où un membre subit, par suite d'une maladie prolongée, une incapacité de travail partielle ou totale, que son âge avancé le rend impropre au service ou enfin qu'il succombe à une maladie dont la cause ne peut lui être imputée. Le secours annuel que peut recevoir un membre comporte:

| | | |
|------------------------------|-----------|---------|
| pour une durée de service de | 1 à 5 ans | 20 % |
| » | 6 à 10 » | 25 » |
| » | 11 à 15 » | 30 » |
| » | 16 à 20 » | 35 » |
| » | 20 à 25 » | 45 » et |
| pour plus de | 25 » | 50 » |

de la somme à laquelle se monte en dernier lieu sa participation. — En cas de maladie, la caisse assure l'indemnité du moment où cesse le paiement des appointements de la part de la Société du chemin de fer du Gothard. Celle-ci indemnise du traitement complet pendant trois mois et de la moitié de ce traitement pour les trois mois suivants. Lorsqu'un membre célibataire meurt en laissant des parents dans le besoin, ces derniers reçoivent pour la durée de leur vie la moitié de la somme qui reviendrait au décédé d'après les bases ci-dessus. En cas de décès d'un membre marié, la veuve qui n'aurait pas d'enfants ou celle dont les enfants ont accompli leur 15^e année reçoit jusqu'à ce qu'elle se remarie, ou sinon jusqu'à son décès, la moitié de la somme qui aurait été attribuée à son mari. S'il y a des enfants au-dessous de 15 ans, ils ont droit à l'autre moitié, pour aussi longtemps que le plus jeune n'a pas accompli sa 15^e année. Si la veuve se remarie ou meurt, la moitié dont elle a joui jusque là revient aux enfants tant que le plus jeune n'a pas dépassé l'âge de 15 ans. En cas de suicide, c'est la Compagnie qui décide de ce qui est dû. Tout droit au secours cesse lorsque le service est volontairement abandonné, que l'employé a été remercié par suite d'une réduction du personnel, qu'il est congédié pour cause d'infraction aux devoirs de ses fonctions, ou pour mauvaise conduite ou enfin s'il est condamné pour un délit. — Toutes les opérations de la caisse sont dirigées par une commission administrative composée d'un membre du conseil d'Administration comme président et de quatre employés participant à la caisse comme membres et qui sont désignés par la Direction.

Voici les prescriptions essentielles des statuts des caisses de malades pour les ouvriers :

Sont tenus d'y participer les ouvriers qui sont employés d'une manière régulière dans l'exploitation et dans les ateliers du chemin de fer du Gothard. — Les ressources de la caisse consistent dans les contributions des membres, le montant des amendes réglementaires qui peuvent incomber aux membres de la caisse dans le service de la Compagnie, des subsides de la Société et des contributions volontaires d'Autorités, Compagnies, Sociétés ou particuliers. — Les contributions régulières des membres sont de fr. 1. 50 par mois, soit de 5 centimes par journée de travail. Si l'état de la caisse ne permet pas de subvenir aux répartitions stipulées par les statuts, les contributions peuvent être portées à 3 fr. au plus par mois. — Tout membre nouvellement entré doit payer 3 fr. de droit d'entrée. — La Société du chemin de fer du Gothard fournit un subside annuel s'élevant à 25 % du montant des contributions régulières des membres. — Les membres participant à la caisse qui sont victimes d'un accident dans l'exercice de leurs fonctions reçoivent un secours fixé par l'assurance prise auprès de la Compagnie d'assurance en cas d'accidents à Winterthur, et n'ont droit dans ce cas à aucune indemnité de la part de la caisse de secours. Pour les maladies contractées pendant le service, la caisse pourvoit aux frais de transport à l'hôpital ou dans tout autre lieu de traitement, aux frais de médecin, de médicaments et remèdes, ainsi qu'à leur entretien et, en cas de décès, aux frais d'ensevelissement. Lorsqu'ils sont à l'hôpital, les malades reçoivent outre l'entretien complet une indemnité de 50 cts. par jour, et s'ils sont soignés à domicile une indemnité de fr. 1. 50 plus les soins gratuits du médecin ainsi que les médicaments gratuits. Ces indemnités par jour sont, en cas de maladie prolongée, assurée, intégralement pendant trois mois et pour moitié pendant trois autres mois. Au bout de 6 mois, tout droit à la caisse de malades cesse. — La caisse de malades est, conformément aux règlements publiés, administrée jusqu'à nouvel ordre par deux commissions de surveillance, l'une pour la ligne Biasca-Locarno, l'autre pour la ligne Lugano-Chiasso. — Pour le 31 Décembre 1880, terme auquel doit prendre fin le contrat avec la Compagnie d'assurance en cas d'accidents à Winterthur, les statuts et règlements de la caisse de secours et de retraite et de la caisse de malades seront soumis à une révision.

Le règlement pour les ouvriers des ateliers, en vigueur jusqu'ici, a été remplacé par un nouveau règlement qui répond aux prescriptions de la loi fédérale du 23 Mars 1877 sur le travail dans les fabriques et que le Conseil d'Etat du canton du Tessin a approuvé.

L'entretien et l'usage des appareils d'extinction d'incendie aux stations de Biasca, Bellinzona, Locarno, Lugano et Chiasso ont été réglés par une «Instruction», l'usage et la mise en état des locaux de service l'ont été par des «prescriptions spéciales.»

Il a été adhéré au règlement sur l'usage du matériel roulant entre toutes les administrations qui font partie de l'union internationale, bien que pour le moment notre administration n'applique que le régulatif de l'union allemande-italienne sur l'usage réciproque des wagons. — Nous nous sommes pareillement déclarés d'accord pour que l'arrangement révisé concernant l'usage réciproque des wagons à marchandises dans le trafic direct des chemins de fer suisses entre provisoirement en vigueur le 1^{er} Janvier 1879, toutefois sous réserve de la révision de quelques-unes des stipulations pour l'époque de l'achèvement de la ligne du Gothard.

L'année qu'embrasse notre rapport comprend aussi l'entrée en vigueur de la loi fédérale du 18 Février 1878 concernant l'exercice de la police des chemins de fer. Aux termes de cette loi, on a chargé différentes catégories d'employés de l'exploitation de pourvoir à la police du chemin de fer et il a été placé aux passages traversant la voie et dans les voitures de voyageurs des placards qui renferment les prescriptions de la loi précitée et du règlement de transport pour les chemins de fer suisses s'appliquant spécialement à la localité.

Vu la diminution continue des recettes comparativement à celles de l'année précédente, et pour éviter si possible d'avoir un déficit dans l'exploitation, on a dû songer à réaliser de nouvelles économies. Les primes accordées pour économies au personnel des machines ont été réduites, les équipements de service des gardes-voie simplifiés; on a supprimé les places d'adjoint à la direction de l'exploitation, d'adjoint technique de l'ingénieur de l'exploitation, de contre-maître à Lugano, de chef de station et de garde-voie à Claro; les appointements de quelques employés ont été réduits, un aide employé au nettoyage des locomotives, 5 gardes de nuit, et 5 femmes chargées du nettoyage ont été congédiés et le personnel des ouvriers pour le service d'entretien de la voie a été réduit. Un garde-voie a été placé comme gardien de station pour le service de station et le gardien de station de Claro, auquel ont été attribuées les fonctions de chef de la station par suite de la suppression de cette place, a pris le rang de portier. Le mécanicien-chef (jusqu'alors contre-maître) nommé à la place d'un mécanicien congédié doit, à côté de son service de circulation, diriger les travaux des ateliers de réparation à Lugano.

B. Horaires et aperçu de la circulation des trains.

L'horaire d'été est, également cette année, entré en vigueur au 1^{er} Juin. Pendant sa durée il a circulé sur les deux lignes 4 trains par jour dans chaque direction.

Dans l'horaire d'hiver, introduit le 1^{er} Novembre, on réduit à 3 par jour le nombre des trains dans chaque direction sur les deux lignes et l'on a pu opérer par là une nouvelle réduction des frais d'exploitation sans porter préjudice au trafic local et à celui de transit sur les deux sections.

L'administration de la Société de navigation à vapeur sur le lac Majeur a dénoncé pour le commencement du service d'hiver la convention conclue avec elle relativement à l'exécution d'un service de nuit correspondant avec notre train 5 et qui faisait suivre la poste internationale au delà de Locarno.

Par suite de cela, la poste internationale a été de nouveau dirigée par la voie du Monte Cenere et afin de lui permettre d'arriver en temps voulu à Milan, on a rétabli le premier train partant de Lugano qui avait été antérieurement organisé, mais que l'on avait ensuite supprimé en raison des dépenses considérables qu'il occasionnait à notre Société. Le Département fédéral des Postes contribue aux frais de ce premier train.

En 1878, 5312 *trains ont circulé* sur les lignes tessinoises de plaine, savoir:

3852 trains de voyageurs (3850 réglementaires et 2 trains supplémentaires),
1460 trains mixtes.

Le parcours de ces divers trains a été :

173,158 kilomètres-traction,
2,426,976 kilomètres-essieux, et
10,435,809 kilomètres-tonnes (poids brut).

Il a circulé sur nos lignes 588 wagons étrangers, tandis que 266 de nos wagons seulement ont passé sur d'autres lignes. Les wagons étrangers ont parcouru 43,134 kilomètres-essieux sur notre chemin de fer, et les nôtres 89,860 sur les chemins étrangers.

Les trains et kilomètres parcourus se répartissent comme suit:

| Sections | Longueur kilométrique | Nombre et nature des trains | | | | | Kilomètres- traction | | |
|---|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------|-------------------------|--|--|
| | | par jour | Trains voyag- eurs | Trains mixtes | Trains maté- riaux | Ensemble | | | |
| A. Biasca-Locarno. | | | | | | | | | |
| <i>1^o Trains réglementaires.</i> | | | | | | | | | |
| du 1 ^{er} Janvier au 31 Mai | 40 | 6 | 604 | 302 | — | 906 | 36240 | | |
| » 1 ^{er} Juin au 4 Novembre | » | 8 | 942 | 314 | — | 1256 | 50240 | | |
| » 5 Novembre au 31 Décembre | » | 6 | 228 | 114 | — | 342 | 13680 | | |
| | | | 1774 | 730 | — | 2504 | 100160 | | |
| <i>2^o Trains supplémentaires</i> | | | | | | | | | |
| | | | 2 | — | — | 2 | 42 | | |
| | | | 1776 | 730 | — | 2506 | 100202 | | |
| <i>3^o Trains de matériaux</i> | | | | | | | | | |
| Total | 40 | . | 1776 | 730 | — | 2506 | 100202 | | |
| B. Lugano-Chiasso. | | | | | | | | | |
| <i>1^o Trains réglementaires.</i> | | | | | | | | | |
| du 1 ^{er} Janvier au 31 Mai | 26 | 8 | 906 | 302 | — | 1208 | 31408 | | |
| » 1 ^{er} Juin au 4 Novembre | » | 8 | 942 | 314 | — | 1256 | 32656 | | |
| » 5 Novembre au 31 Décembre | » | 6 | 228 | 114 | — | 342 | 8892 | | |
| | | | 2076 | 730 | — | 2806 | 72956 | | |
| <i>2^o Trains supplémentaires</i> | | | | | | | | | |
| | | | — | — | — | — | — | | |
| | | | 2076 | 730 | — | 2806 | 72956 | | |
| <i>3^o Trains de matériaux</i> | | | | | | | | | |
| Total | 26 | . | 2076 | 730 | — | 2806 | 72956 | | |
| C. Récapitulation. | | | | | | | | | |
| Biasca-Locarno | 40 | 8 resp. 6 | 1776 | 730 | — | 2506 | 100202 | | |
| Lugano-Chiasso | 26 | 8 resp. 6 | 2076 | 730 | — | 2806 | 72956 | | |
| Total | 66 | . | 3852 | 1460 | — | 5312 | 173158 | | |
| Précédent exercice (1877) | 66 | . | 4262 | 1459 | 34 | 5755 | 188200 | | |

La durée totale du parcours (y compris les arrêts) des trains réglementaires a été de :

4817 heures 49 minutes pour les trains de voyageurs

2141 » 53 » » » mixtes

6958 heures 53 minutes en total.

Les deux trains supplémentaires ont eu lieu les 4 et 5 Février à l'occasion du marché de Bellinzone.

Le mouvement kilométrique de l'exploitation s'est réparti comme suit entre les divers mois de l'année :

| Mois | Kilomètres-traction | | | Kilomètres-essieux | | | Kilomètres-tonnes (poids brut) | | |
|-----------------|---------------------|----------------|----------|--------------------|----------------|----------|--------------------------------|----------------|----------|
| | Biasca-Locarno | Lugano-Chiasso | Ensemble | Biasca-Locarno | Lugano-Chiasso | Ensemble | Biasca-Locarno | Lugano-Chiasso | Ensemble |
| Janvier . . . | 7440 | 6448 | 13888 | 104848 | 64106 | 168954 | 446617 | 269670 | 716287 |
| Février . . . | 6762 | 5824 | 12586 | 106606 | 61710 | 168316 | 464630 | 265878 | 730508 |
| Mars . . . | 7440 | 6448 | 13888 | 119712 | 67782 | 187494 | 517400 | 286617 | 804017 |
| Avril . . . | 7200 | 6240 | 13440 | 127990 | 71376 | 199366 | 552773 | 309644 | 862417 |
| Mai . . . | 7440 | 6448 | 13888 | 129128 | 73062 | 202190 | 558758 | 311809 | 870567 |
| Juin . . . | 9600 | 6240 | 15840 | 142302 | 71652 | 213954 | 600942 | 303757 | 904699 |
| Juillet . . . | 9920 | 6448 | 16368 | 140920 | 68170 | 209090 | 597493 | 292765 | 890258 |
| Août . . . | 9920 | 6448 | 16368 | 147334 | 76590 | 223924 | 626581 | 334118 | 960699 |
| Septembre . . | 9600 | 6240 | 15840 | 147810 | 85070 | 232880 | 633044 | 373626 | 1006670 |
| Octobre . . | 9920 | 6448 | 16368 | 157590 | 91598 | 249188 | 680074 | 404351 | 1084425 |
| Novembre . . | 7520 | 4888 | 12408 | 130022 | 64240 | 194262 | 568595 | 280214 | 848809 |
| Décembre . . | 7440 | 4836 | 12276 | 120658 | 56700 | 177358 | 513978 | 242475 | 756453 |
| Total pour 1878 | 100202 | 72956 | 173158 | 1574920 | 852056 | 2426976 | 6760885 | 3674924 | 10435809 |
| En 1877 . . | 112136 | 76064 | 188200 | 1756658 | 900946 | 2657604 | 7592873 | 3970049 | 11562922 |
| Moins . . . | 11934 | 3108 | 15042 | 181738 | 48890 | 230628 | 831988 | 295125 | 1127113 |

Il y a eu dans le courant de l'exercice 79 retards dans la marche des trains (au-delà de 10 minutes), savoir:

48 de 10 à 15 minutes

26 » 16 » 30 »

5 » 30 minutes et davantage

Ces retards ont été occasionnés:

1° par l'arrivée tardive d'autres services:

| | |
|-------------------------------------|----|
| diligences du Gothard | 16 |
| » de Lugano | 6 |
| bateaux du lac Majeur | 14 |
| trains de la Haute-Italie | 33 |

| | | |
|---|--------------|----|
| | Report . . . | 69 |
| 2° par des irrégularités dans l'exploitation : | | |
| affluence des voyageurs (fête religieuse à Locarno et transports militaires depuis Bellinzone) . . . | 2 | |
| manœuvres de trains | 5 | |
| | 7 | |
| 3° par des perturbations de service dûes à des causes majeures : | | |
| chute de pierre du mont S. Salvatore | 1 | |
| 4° par des accidents pendant le trajet : | | |
| échauffement des rouages des wagons | 2 | |
| | Total | 79 |

Dans l'année 1878, le nombre des retards de trains a également été inférieur à celui des retards de l'année précédente. Pendant l'exercice 1878 quelques perturbations de service ont eu lieu. Le 25 Septembre, peu de temps avant le passage du train 30, une masse de rocher s'est détachée des pentes du S. Salvator et a endommagé en divers points la route cantonale, ainsi qu'un rail à proximité de la maison de gardevoie N° 5. Ce rail a dû être changé pour pouvoir laisser le passage libre au train 25, qui a éprouvé par là un retard de 47 minutes.

En outre, il y a eu des tentatives de dégâts à la voie et des accidents qui n'ont entraîné cependant aucune interruption dans le service, à savoir :

Le 26 Juillet, après le passage du train 25, une masse de rocher d'environ 30 mètres cubes s'est précipitée du versant du S. Salvator sur le corps de la voie, qu'elle a recouvert, mais qui a pu être débarrassé jusqu'au passage du train suivant. Le 14 Juin, dans une manœuvre à Locarno, un wagon à marchandises a été endommagé par celui qui faisait la manœuvre en suite d'un malentendu du mécanicien. Une fausse manœuvre des aiguilles ayant eu lieu le 22 Juin à la station de Mendrisio, plusieurs wagons se sont si fortement heurtés les uns contre les autres que 5 boîtes d'essieux de 2 wagons à marchandises ont été détériorées. Dans la nuit du 11 au 12 Mars, une effraction s'est faite dans la cabane du gardien de la station de Gordolo et divers objets lui appartenant ont été dérobés. Enfin le 26 Mai, avant le passage du dernier train, il a été placé des pierres sur les rails près de la maisonnette de gardien N° 28 de la ligne Biasca-Locarno; mais elles ont été jetées de côté par la locomotive. Les auteurs de ces deux attentats n'ont pu être découverts.

C. Recettes et statistique du trafic.

I. Recettes.

| 1877 | | | 1878 | | | Plus | Moins | |
|--------|----|--------|--|--------|----|------------|-------|----|
| Fr. | C. | % | Fr. | C. | % | qu'en 1877 | Fr. | C. |
| 382567 | 30 | 64,63 | <i>I. Recettes directes:</i> | | | | 41195 | 40 |
| 22753 | 50 | 3,85 | 1° Voyageurs | 341371 | 90 | 61,48 | — | — |
| 12559 | 85 | 2,12 | 2° Bagages | 21801 | 75 | 3,93 | — | — |
| 131362 | 94 | 22,20 | 3° Chevaux et bestiaux . . | 14722 | 70 | 2,65 | 2162 | 85 |
| 549243 | 59 | 92,80 | 4° Marchandises | 138166 | 14 | 24,88 | 6803 | 20 |
| 42624 | 94 | 7,20 | <i>II. Recettes indirectes</i> | 516062 | 49 | 92,94 | — | — |
| 591868 | 53 | 100,00 | Total | 39190 | 95 | 7,06 | 33181 | 10 |
| | | | | 555253 | 44 | 100,00 | — | — |
| | | | | | | | 3433 | 99 |
| | | | | | | | 36615 | 09 |

La cause du résultat défavorable qu'a donné, d'après le tableau ci-dessus, l'année 1878 est dûe à la stagnation persistante des entreprises de construction ainsi qu'à celle du commerce et de l'industrie.

Dans la diminution considérable de fr. 41,195. 40 des recettes qu'a fournie le transport des voyageurs figurent toutes les stations: celles de la ligne Biasca-Locarno pour fr. 26,534. 90 et celles de la ligne Lugano-Chiasso pour fr. 14,660. 50.

Le déficit de fr. 951. 75 afférent au transport des bagages est une conséquence de la diminution des recettes sur le mouvement des voyageurs. Quant à l'augmentation de fr. 2162. 85 sur le transport des chevaux et du bétail, augmentation qui provient pour la plus grande partie des envois de bétail de boucherie faits par l'Italie, la ligne Biasca-Locarno y a contribué pour fr. 1525. 75 et la ligne Lugano-Chiasso pour fr. 637. 10.

Pour le transport des marchandises, il y eu un changement en ce que les denrées et comestibles offrent une augmentation de 16 %, et par contre les matériaux de construction une diminution de 34 %. L'accroissement de recettes de fr. 6803. 20 obtenu pour un nombre de tonnes transportées, approximativement le même, et dont fr. 5445. 26 incombent à la ligne Biasca-Locarno et fr. 1357. 94 à la ligne Lugano-Chiasso, provient principalement de ce que les marchandises transportées rentraient dans une catégorie de tarif plus élevée.

Les tableaux statistiques suivants contiennent les détails ultérieurs.

2. Mouvement et recettes d'après les diverses catégories de recettes.

| I. RECETTES DIRECTES. | Quantités | | | | Produit | | | | | | |
|--|---|--------|--------|--------|---------|--------|------|--------|--------|----|--------|
| | 1877 | | 1878 | | 1877 | | 1878 | | | | |
| | | % | | % | Fr. | C. | % | Fr. | C. | % | |
| 1. Voyageurs. | | | | | | | | | | | |
| a. au tarif ordinaire: | | | | | | | | | | | |
| simple course | I ^e classe Voyageurs | 6068 | 1,42 | 5920 | 1,62 | 15914 | 30 | 4,16 | 15613 | 45 | 4,57 |
| | II ^e » » | 40761 | 9,52 | 37173 | 10,16 | 59735 | 15 | 15,61 | 55762 | 15 | 16,33 |
| | III ^e » » | 156836 | 36,64 | 148875 | 40,68 | 163122 | 90 | 42,64 | 152447 | 95 | 44,66 |
| b. à prix réduits: | | | | | | | | | | | |
| aller et retour | I ^e » » | 1536 | 0,36 | 1086 | 0,30 | 2326 | 40 | 0,61 | 1714 | 50 | 0,50 |
| | II ^e » » | 42447 | 9,91 | 33060 | 9,03 | 37564 | 30 | 9,82 | 30452 | 55 | 8,92 |
| | III ^e » » | 159418 | 37,24 | 118773 | 32,46 | 92262 | 40 | 24,12 | 74519 | 90 | 21,83 |
| abonnements | II ^e » » | 3160 | 0,74 | 3020 | 0,82 | 959 | 20 | 0,25 | 1327 | 90 | 0,39 |
| | III ^e » » | 9600 | 2,24 | 8620 | 2,35 | 2257 | 20 | 0,59 | 2329 | 85 | 0,68 |
| billets p ^r ouvriers | III ^e » » | 3000 | 0,70 | 5000 | 1,37 | 1440 | — | 0,38 | 2400 | — | 0,70 |
| | » militaires III ^e » » | 634 | 0,15 | 571 | 0,16 | 242 | 40 | 0,06 | 297 | 15 | 0,09 |
| écoles et sociétés | I ^e » » | 671 | 0,16 | 625 | 0,17 | 1445 | 45 | 0,38 | 1281 | 20 | 0,38 |
| | II ^e » » | 544 | 0,13 | 742 | 0,20 | 882 | 20 | 0,23 | 1092 | 10 | 0,32 |
| | III ^e » » | 3398 | 0,79 | 2487 | 0,68 | 4414 | 70 | 0,15 | 2133 | 20 | 0,63 |
| | Total | 428103 | 100,00 | 365952 | 100,00 | 382567 | 30 | 100,00 | 341371 | 90 | 100,00 |
| | Récapitulation par classes: | | | | | | | | | | |
| | I ^e classe Voyageurs | 8305 | 1,94 | 7631 | 2,09 | 19686 | 15 | 5,15 | 18609 | 15 | 5,45 |
| | II ^e » » | 86912 | 20,30 | 73995 | 20,22 | 99141 | 55 | 25,91 | 88634 | 70 | 25,96 |
| | III ^e » » | 332886 | 77,76 | 284326 | 77,69 | 263739 | 60 | 68,94 | 234128 | 05 | 68,59 |
| | Total | 428103 | 100,00 | 365952 | 100,00 | 382567 | 30 | 100,00 | 341371 | 90 | 100,00 |
| 2. Bagages Kilogr. | | 2348 | — | 2268 | — | 22753 | 50 | — | 21801 | 75 | — |
| 3. Chevaux et bestiaux: | | | | | | | | | | | |
| | I ^e classe Têtes | 100 | 0,89 | 141 | 1,02 | | | | | | |
| | II ^e » » | 5804 | 51,41 | 7322 | 53,28 | 12559 | 85 | — | 14722 | 70 | — |
| | III ^e » » | 2928 | 25,93 | 3019 | 21,97 | | | | | | |
| | IV ^e » » | 2458 | 21,77 | 3261 | 23,73 | | | | | | |
| | Total | 11290 | 100,00 | 13743 | 100,00 | 12559 | 85 | — | 14722 | 70 | — |
| 4. Marchandises: | | | | | | | | | | | |
| Valeurs Francs | | 542500 | — | 312000 | — | | | | | | |
| Messagerie (grande vitesse) . Kilogr. | | 957 | 2,63 | 899 | 2,44 | 8404 | — | 6,40 | 8004 | 25 | 5,79 |
| Classe normale I » | | 2799 | 7,66 | 2338 | 6,36 | | | | | | |
| » II » | | 6487 | 17,75 | 7232 | 19,67 | | | | | | |
| Wagons complets, classe A » | | 2431 | 6,65 | 2968 | 8,07 | | | | | | |
| | » B » | 653 | 1,79 | 349 | 0,95 | 116868 | 05 | 88,96 | 119884 | 19 | 86,77 |
| | » C » | 2066 | 5,65 | 2053 | 5,58 | | | | | | |
| | » D » | 6862 | 18,78 | 5228 | 14,22 | | | | | | |
| | » E » | 7782 | 21,29 | 7340 | 19,96 | | | | | | |
| Tarifs spéciaux » | | 6505 | 17,80 | 8367 | 22,75 | | | | | | |
| Droits locaux (pour pesage, chargement, magasinage, camionnage au départ et à l'arrivée, provision sur remboursements, etc.) » | | . | . | . | . | 6090 | 89 | 4,64 | 10277 | 70 | 7,44 |
| Total | | 36542 | 100,00 | 36774 | 100,00 | 131362 | 94 | 100,00 | 138166 | 14 | 100,00 |
| II. RECETTES INDIRECTES | | . | . | . | . | 42624 | 94 | — | 39190 | 95 | — |
| Total des recettes | | . | . | . | . | 591868 | 53 | — | 555253 | 44 | — |

3. Recettes moyennes.

| | | | |
|---|-------------|---------|---------|
| Longueur de ligne exploitée: 67 kilomètres (de tarif). | | 1877 | 1878 |
| <i>1. Voyageurs.</i> | | | |
| Recette par kilomètre | Frances | 5709,96 | 5095,10 |
| par voyageur | » | 0,89 | 0,93 |
| par voyageur et par kilomètre | Centimes | 4,95 | 5,05 |
| Parcours moyen des voyageurs de I ^e classe | Kilomètres | 24,11 | 24,90 |
| II ^e » | » | 18,82 | 18,66 |
| III ^e » | » | 17,87 | 18,26 |
| de toutes classes | » | 18,04 | 18,48 |
| Ramené à la longueur totale des lignes, le nombre des voyageurs a été | Voyageurs | | |
| I ^e classe | | 2989 | 2837 |
| II ^e » | | 23504 | 20575 |
| III ^e » | | 88786 | 77522 |
| de toutes les classes ensemble | » | 115279 | 100934 |
| Nombre de voyageurs par kilomètre | » | 6390 | 5462 |
| par kilomètre-essieu de voiture à voyageurs | » | 5,52 | 5,58 |
| par kilomètre de traction | » | 40,93 | 38,99 |
| <i>2. Bagages.</i> | | | |
| Recette par kilomètre | Frances | 339,60 | 325,40 |
| par tonne | » | 9,69 | 9,61 |
| par kilomètre-kilogramme | Centimes | 42,63 | 40,57 |
| par voyageur | » | 5,31 | 5,96 |
| Parcours moyen de chaque tonne | Kilomètres | 22,74 | 23,69 |
| Ramené à la longueur totale des lignes | Kilogrammes | 797 | 802 |
| Par kilomètre | » | 35 | 34 |
| Par voyageur | » | 5,48 | 6,20 |
| <i>3. Chevaux et bestiaux.</i> | | | |
| Recette par kilomètre | Frances | 187,46 | 219,74 |
| par tête | » | 1,11 | 1,07 |
| <i>4. Marchandises.</i> | | | |
| Recette par kilomètre | Frances | 1960,64 | 2062,18 |
| par tonne | » | 3,59 | 3,76 |
| par kilomètre-tonne | » | 14,60 | 15,09 |
| Parcours moyen de chaque tonne | Kilomètres | 24,62 | 24,90 |
| Ramené à la longueur totale des lignes | Tonnes | 13427 | 13669 |
| Par kilomètre | » | 545 | 549 |
| Par kilomètre-essieu de wagon à marchandises, y compris bagages et bestiaux | » | 0,79 | 0,85 |
| Par kilomètre de traction (y compris bagages et bestiaux) | » | 5,26 | 5,95 |
| <i>Recettes indirectes.</i> | | | |
| Quote-part kilométrique | Frances | 636,19 | 584,94 |
| <i>Total des recettes, par kilomètre</i> | » | 8833,86 | 8287,36 |

4. Mouvement et recettes par mois.

a. Quantités.

| 1878 | Voya- | Bagages | Chevaux | Marchandises | | | | | | | | | | | | |
|------------------|--------|---------|-------------|--------------|-----------|------------|------------|----------------|----------|-----------|------------|------------|------------|-------------|----------|-----------------|
| | geurs | | et bestiaux | Nombre | Tonnes | Têtes | Valeurs | Grande vitesse | Classe I | Classe II | Classe A | Classe B | Classe C | Classe D | Classe E | Tarifs spéciaux |
| Mois de | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Janvier . . . | 23404 | 136 | 316 | Fr. 28500 | Tonnes 33 | Tonnes 189 | Tonnes 577 | Tonnes 287 | Tonnes — | Tonnes 95 | Tonnes 447 | Tonnes 462 | Tonnes 401 | Tonnes 2491 | | |
| Février . . . | 24878 | 143 | 379 | — | 33 | 167 | 520 | 284 | 66 | 101 | 258 | 1065 | 389 | 2883 | | |
| Mars . . . | 29468 | 153 | 353 | — | 40 | 177 | 548 | 222 | 50 | 87 | 389 | 561 | 537 | 2611 | | |
| Avril . . . | 35210 | 165 | 635 | — | 46 | 177 | 503 | 270 | 28 | 63 | 491 | 508 | 654 | 2740 | | |
| Mai . . . | 30358 | 202 | 2204 | 21500 | 48 | 174 | 579 | 144 | 61 | 105 | 426 | 664 | 656 | 2857 | | |
| Juin . . . | 28363 | 206 | 2134 | 141000 | 168 | 190 | 499 | 93 | 9 | 92 | 276 | 668 | 522 | 2517 | | |
| Juillet . . . | 30194 | 212 | 546 | 34000 | 105 | 162 | 571 | 96 | 34 | 108 | 544 | 609 | 768 | 2997 | | |
| Août . . . | 32896 | 230 | 1299 | — | 93 | 198 | 542 | 130 | 11 | 167 | 504 | 789 | 728 | 3162 | | |
| Septembre . . | 40231 | 256 | 1607 | — | 91 | 234 | 606 | 152 | 8 | 421 | 475 | 354 | 795 | 3136 | | |
| Octobre . . . | 37827 | 233 | 2523 | 56500 | 107 | 243 | 814 | 366 | 13 | 614 | 366 | 809 | 1110 | 4442 | | |
| Novembre . . | 30434 | 179 | 1208 | 23500 | 66 | 198 | 751 | 490 | 48 | 108 | 508 | 419 | 963 | 3551 | | |
| Décembre . . | 22689 | 153 | 539 | 7000 | 69 | 229 | 722 | 434 | 21 | 92 | 544 | 432 | 844 | 3387 | | |
| Total | 365952 | 2268 | 13746 | 312000 | 899 | 2338 | 7232 | 2968 | 349 | 2053 | 5228 | 7340 | 8367 | 36774 | | |
| Plus qu'en 1877 | — | — | 2453 | — | — | — | 745 | 537 | — | — | — | — | 1862 | 232 | | |
| Moins qu'en 1877 | 62151 | 80 | — | 230500 | 58 | 461 | — | — | 304 | 13 | 1634 | 442 | — | — | | |

b. Recettes.

| 1878 M o i s de | Voyageurs | | Bagages | | Chevaux et bestiaux | | Marchandises | | Recettes indirectes | | Total | | Recette kilométrique brute | |
|------------------------|-----------|------|---------|------|---------------------------|------|--------------|------|------------------------|------|--------|------|-------------------------------|------|
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| Janvier . . . | 18429 | 05 | 1103 | 40 | 360 | 30 | 9321 | 25 | — | — | 29214 | — | 436 | 03 |
| Février . . . | 21435 | 95 | 1173 | 30 | 453 | 95 | 10247 | 48 | — | — | 33310 | 68 | 497 | 17 |
| Mars | 28217 | 55 | 1315 | 05 | 535 | — | 9789 | 18 | — | — | 39856 | 78 | 594 | 88 |
| Avril | 33921 | — | 1463 | 60 | 909 | 75 | 10664 | 05 | — | — | 46958 | 40 | 700 | 87 |
| Mai | 29308 | 30 | 1994 | 35 | 1853 | 80 | 10831 | 65 | — | — | 43988 | 10 | 656 | 54 |
| Juin | 26221 | 20 | 2072 | 40 | 2131 | 55 | 9798 | — | — | — | 40223 | 15 | 600 | 34 |
| Juillet | 29023 | 65 | 2191 | 25 | 829 | 45 | 10959 | 50 | — | — | 43003 | 85 | 641 | 85 |
| Août | 33011 | 90 | 2413 | 85 | 994 | 90 | 11691 | 51 | — | — | 48112 | 16 | 718 | 09 |
| Septembre . . | 40419 | 80 | 2791 | 35 | 1709 | 60 | 11349 | — | — | — | 56269 | 75 | 839 | 85 |
| Octobre . . . | 37490 | 65 | 2401 | 35 | 2866 | 10 | 16401 | 65 | — | — | 59159 | 75 | 882 | 98 |
| Novembre . . | 27340 | 60 | 1590 | 15 | 1439 | 30 | 14083 | 57 | — | — | 44453 | 62 | 663 | 49 |
| Décembre . . | 16552 | 25 | 1291 | 70 | 639 | — | 13029 | 30 | — | — | 31512 | 25 | 470 | 33 |
| Janvier à Décembre . . | — | — | — | — | — | — | — | — | 39190 | 95 | 39190 | 95 | 584 | 94 |
| Total | 341371 | 90 | 21801 | 75 | 14722 | 70 | 138166 | 14 | 39190 | 95 | 555253 | 44 | 8287 | 36 |
| Plus qu'en 1877 | — | — | — | — | 2162 | 85 | 6803 | 20 | — | — | — | — | — | — |
| Moins qu'en 1877 | 41195 | 40 | 951 | 75 | — | — | — | — | 3433 | 99 | 36615 | 09 | 546 | 50 |

| 60 |

5. Mouvement et recettes des diverses stations.

| | Voya-geurs | Bagages | Chevaux et bœufs | Marchandises. | | | Recette totale | Différence comparativement à 1877 | | Rang des stations d'après le montant des recettes |
|---|------------|---------|------------------|---------------|--------|----------|----------------|-----------------------------------|---------------|---|
| | | | | Expédiées | Reçues | Ensemble | | Voya-geurs | Marchan-dises | |
| | | | | | | | | | | |
| a. Biasca-Locarno: | Nombre | Tonnes | Têtes | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Fr. C. | Nombre | Tonnes | |
| Biasca | 43420 | 203 | 832 | 1855 | 13296 | 15151 | 108628 14 | 4223 | 1875 | 3 2 1 |
| Osogna | 5753 | 8 | 102 | 203 | 353 | 556 | 4704 45 | 1121 | 73 | 14 14 14 |
| Claro | 6158 | 8 | 28 | 101 | 38 | 139 | 2891 40 | 1561 | + 27 | 13 16 16 |
| Castione | 4900 | 9 | 79 | 2341 | 731 | 3072 | 4834 55 | 2224 | 3138 | 16 7 13 |
| Bellinzona | 35098 | 191 | 940 | 2903 | 3450 | 6353 | 47659 95 | 7582 | + 653 | 6 4 5 |
| Giubiasco | 5394 | 7 | 850 | 215 | 563 | 778 | 5726 85 | 1436 | + 421 | 15 13 12 |
| Cadenazzo | 17030 | 26 | 2218 | 2241 | 1071 | 3312 | 20238 25 | 3142 | + 313 | 7 6 7 |
| Gordola | 8299 | 11 | 390 | 192 | 77 | 269 | 3700 15 | 4211 | + 38 | 12 15 15 |
| Locarno | 43848 | 252 | 2397 | 13044 | 3516 | 16560 | 106832 10 | 8685 | — 986 | 2 1 2 |
| Autres services de transport, autorités et particuliers . . . | 1985 | 741 | — | — | — | — | 8380 15 | + 40 | | |
| Ensemble | 171885 | 1456 | 7836 | 23095 | 23095 | — | 313595 99 | | | |
| b. Lugano-Chiasso: | | | | | | | | | | |
| Lugano | 57102 | 195 | 2093 | 1080 | 4516 | 5596 | 75535 05 | 4349 | + 168 | 1 5 3 |
| Melide | 10321 | 20 | 38 | 710 | 805 | 1515 | 8056 75 | 2650 | + 383 | 11 11 10 |
| Maroggia | 12561 | 16 | 62 | 389 | 1191 | 1580 | 9490 95 | 2657 | + 118 | 9 10 8 |
| Capolago | 15690 | 33 | 44 | 314 | 2301 | 2615 | 9347 50 | 2410 | — 80 | 8 8 9 |
| Mendrisio | 38445 | 58 | 519 | 390 | 2171 | 2561 | 27365 80 | 6081 | + 65 | 5 9 6 |
| Balerna | 11220 | 10 | 76 | 839 | 339 | 1178 | 6059 55 | 2611 | — 163 | 10 12 11 |
| Chiasso | 42658 | 90 | 3067 | 9957 | 2356 | 12313 | 54129 90 | 5232 | + 844 | 4 3 4 |
| Autres services de transport, autorités et particuliers . . . | 6070 | 390 | 8 | — | — | — | 12481 — | — 2016 | | |
| Ensemble | 194067 | 812 | 5907 | 13679 | 13679 | — | 202466 50 | | | |
| Total | 365952 | 2268 | 13743 | 36774 | 36744 | — | 516062 49 | | | |
| Recettes indirectes | — | — | — | — | — | — | 39190 95 | | | |
| Total général | . | . | . | . | . | . | 555253 44 | | | |

6. Trafic avec autres services de transport et transit.

| I. TRAFIC DIRECT. | Fourni par le chemin de fer du Gothard | | Reçu par le chemin de fer du Gothard | | Ensemble | | Différence vis-à-vis de 1877 | |
|--|--|----------------------------|--------------------------------------|---------|-----------|---------|------------------------------|---------|
| | Voyageurs | Bagages | Voyageurs | Bagages | Voyageurs | Bagages | Voyageurs | Bagages |
| | Nombre | Tonnes | Nombre | Tonnes | Nombre | Tonnes | Nombre | Tonnes |
| <i>a. Ligne Biasca-Locarno:</i> Administration fédérale des postes et services de transports antérieurs | 335 | 6 | 52 | 1 | 387 | 7 | — 100 | — 2 |
| Chemin de fer de la Haute-Italie | 478 | 9 | 54 | 2 | 532 | 11 | + 250 | + 7 |
| Total | 813 | 15 | 106 | 3 | 919 | 18 | + 150 | + 5 |
| <i>b. Ligne Lugano-Chiasso:</i> Chemin de fer de la Haute-Italie | 6512 | 73 | 5392 | 84 | 11904 | 157 | — 3463 | — 13 |
| Total | 6512 | 73 | 5392 | 84 | 11904 | 157 | — 3463 | — 13 |
| Total du trafic direct | 7325 | 88 | 5498 | 87 | 12823 | 175 | — 3313 | — 8 |
| De la Suisse pour l'Italie | | De l'Italie pour la Suisse | | | | | | |
| II. TRANSIT sur la ligne | | | | | | | | |
| <i>a. Biasca-Locarno:</i> Administration fédérale des postes et services de transports antérieurs | 226 | 3 | 692 | 16 | 918 | 19 | — 69 | — 6 |
| Total | 226 | 3 | 692 | 16 | 918 | 19 | — 69 | — 6 |
| <i>b. Lugano-Chiasso:</i> Administration fédérale des postes et services de transports antérieurs | 103 | 2 | 197 | 4 | 300 | 6 | — 100 | — 3 |
| Total | 103 | 2 | 197 | 4 | 300 | 6 | — 100 | — 3 |
| Total du transit | 329 | 5 | 889 | 20 | 1218 | 25 | — 169 | — 9 |
| Total général | 7654 | 93 | 6387 | 107 | 14041 | 200 | — 3482 | — 17 |

7. Mouvement par distances.

| Distances Kilo- mètres | Voyageurs | | | | | | Kilomètres de voyageurs | | Bagages | | Chevaux et bestiaux | |
|------------------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|--------|--------|---------|-------------------------------|--------|---------|--------|---------------------------|-------|
| | I ^e classe | II ^e classe | III ^e classe | Total | | 1878 | 1877 | 1878 | 1877 | 1878 | 1877 | |
| | | | | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Tonnes | Tonnes | Têtes | Têtes |
| 3 | 116 | 2798 | 4554 | 7468 | 9746 | 22404 | 29238 | 4 | 3 | 8 | 37 | |
| 4 | 24 | 1786 | 6827 | 8637 | 11369 | 34548 | 45476 | 15 | 11 | 23 | 17 | |
| 5 | 33 | 2013 | 10246 | 12292 | 15181 | 61460 | 75905 | 6 | 6 | 9 | 10 | |
| 6 | 4 | 609 | 13212 | 13815 | 20920 | 82950 | 125520 | 10 | 15 | 76 | 98 | |
| 7 | 109 | 4152 | 13627 | 17888 | 23507 | 125216 | 164549 | 23 | 33 | 297 | 203 | |
| 8 | 708 | 8150 | 29277 | 38135 | 48496 | 305080 | 387968 | 76 | 77 | 212 | 179 | |
| 9 | 4 | 757 | 9131 | 9892 | 11639 | 89028 | 104751 | 40 | 38 | 71 | 30 | |
| 10 | — | 33 | 487 | 520 | 723 | 5200 | 7230 | 1 | 1 | 1 | 4 | |
| 11 | 30 | 1420 | 6588 | 8038 | 8253 | 88418 | 90783 | 10 | 11 | 32 | 40 | |
| 12 | 97 | 2530 | 10295 | 12922 | 13064 | 155064 | 156768 | 31 | 28 | 78 | 107 | |
| 13 | 55 | 1640 | 13887 | 15582 | 17320 | 202566 | 225160 | 63 | 80 | 855 | 721 | |
| 15 | 33 | 984 | 5781 | 6798 | 7652 | 101970 | 114780 | 22 | 19 | 54 | 78 | |
| 16 | 106 | 1197 | 7047 | 8350 | 10094 | 133600 | 161504 | 23 | 21 | 380 | 316 | |
| 17 | 2 | 75 | 628 | 705 | 999 | 11985 | 16983 | 14 | 12 | 7 | 15 | |
| 18 | 5 | 411 | 4425 | 4841 | 6023 | 87138 | 108414 | 11 | 11 | 193 | 355 | |
| 19 | 416 | 6773 | 29443 | 36632 | 37992 | 696008 | 721848 | 112 | 129 | 810 | 837 | |
| 20 | 789 | 5700 | 21415 | 27904 | 28653 | 558080 | 573060 | 568 | 678 | 1007 | 907 | |
| 22 | 579 | 8708 | 18837 | 28124 | 33416 | 618728 | 735152 | 314 | 332 | 394 | 469 | |
| 23 | — | 79 | 1084 | 1163 | 1417 | 26749 | 32591 | 4 | 4 | 828 | 725 | |
| 24 | 15 | 649 | 3697 | 4361 | 4849 | 104664 | 116376 | 9 | 9 | 134 | 176 | |
| 25 | 2 | 224 | 1505 | 1731 | 2344 | 43275 | 58600 | 6 | 9 | 75 | 278 | |
| 26 | 2861 | 17830 | 30220 | 50911 | 57902 | 1323686 | 1505452 | 495 | 491 | 4555 | 3678 | |
| 28 | 12 | 171 | 8730 | 8913 | 10181 | 249564 | 285068 | 39 | 41 | 1909 | 1043 | |
| 29 | — | 40 | 644 | 684 | 836 | 19836 | 24244 | 3 | 4 | 18 | 55 | |
| 34 | — | 66 | 859 | 925 | 929 | 31450 | 31586 | 2 | 8 | 79 | 60 | |
| 35 | — | 25 | 519 | 544 | 644 | 19040 | 22540 | 3 | 3 | 52 | 34 | |
| 41 | 1631 | 5075 | 31461 | 38167 | 43954 | 1546847 | 1802114 | 364 | 274 | 1586 | 818 | |
| Total | 7631 | 73895 | 284426 | 365952 | 428103 | 6762554 | 7723660 | 2258 | 2348 | 13743 | 11290 | |

| Distances Kilom. | Marchandises | | | | | | | | | | | | Kilomètres- Kilogrammes | |
|---------------------|--------------|-------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------------|-------|-------|----------------------------|--------|
| | Valeurs | Grande vitesse | Classe I | Classe II | Classe A | Classe B | Classe C | Classe D | Classe E | Tarifs spéciaux | Total | | | |
| | Fr. | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Tonnes | 1878 | 1877 | 1878 | 1877 |
| 3 | — | 1 | — | 28 | 7 | — | 11 | 25 | 370 | 8 | 450 | 531 | 1350 | 1593 |
| 4 | — | 3 | 1 | 20 | — | — | — | — | — | 15 | 39 | 86 | 156 | 344 |
| 5 | — | 8 | — | 34 | 7 | — | 7 | — | — | 25 | 81 | 103 | 405 | 515 |
| 6 | — | 2 | 9 | 37 | 9 | — | — | 12 | — | — | 69 | 61 | 414 | 366 |
| 7 | — | 11 | 5 | 49 | — | — | 7 | 28 | 31 | — | 131 | 125 | 917 | 875 |
| 8 | — | 127 | 104 | 379 | 67 | 83 | 235 | 472 | 339 | 466 | 2272 | 2105 | 18176 | 16840 |
| 9 | — | 11 | 50 | 70 | — | — | 1 | 35 | — | — | 167 | 241 | 1503 | 2169 |
| 10 | — | — | — | 2 | — | — | — | 89 | — | 3 | 94 | 175 | 940 | 1750 |
| 11 | — | 3 | 2 | 56 | — | 5 | — | 5 | — | 132 | 203 | 163 | 2233 | 1793 |
| 12 | — | 62 | 49 | 243 | 541 | 90 | 466 | 213 | 252 | 663 | 2579 | 2506 | 30948 | 30072 |
| 13 | — | 25 | 235 | 285 | — | 5 | 54 | 329 | 241 | 47 | 1221 | 1182 | 15873 | 15366 |
| 15 | — | 12 | 3 | 5 | 7 | — | 5 | — | — | — | 32 | 39 | 480 | 585 |
| 16 | — | 16 | 23 | 172 | — | 47 | 7 | 736 | 83 | 899 | 1983 | 1691 | 31728 | 27056 |
| 17 | — | — | 1 | 6 | — | — | — | 29 | 67 | — | 103 | 57 | 1751 | 969 |
| 18 | — | 9 | 5 | 155 | 8 | — | 2 | 19 | 53 | 332 | 583 | 259 | 10494 | 4662 |
| 19 | — | 34 | 41 | 250 | 251 | 10 | 274 | 314 | 382 | 58 | 1614 | 1365 | 30666 | 25935 |
| 20 | — | 44 | 210 | 1368 | — | — | 60 | 94 | 10 | 821 | 2625 | 2621 | 52500 | 52420 |
| 22 | — | 99 | 256 | 885 | 314 | — | 96 | 309 | 470 | 996 | 3425 | 2695 | 75350 | 59290 |
| 23 | — | 2 | 2 | 24 | — | — | — | 13 | — | 92 | 133 | 35 | 3059 | 805 |
| 24 | — | 1 | 5 | 29 | — | — | 10 | 101 | 331 | — | 477 | 645 | 11448 | 15480 |
| 25 | — | 8 | 12 | 275 | 33 | — | 39 | 810 | 792 | 169 | 2138 | 5292 | 53450 | 132300 |
| 26 | 295000 | 154 | 412 | 665 | 499 | 109 | 383 | 806 | 1092 | 517 | 4637 | 4391 | 120562 | 114166 |
| 28 | 17000 | 32 | 602 | 515 | 98 | — | 27 | 215 | 136 | 447 | 2072 | 1645 | 58016 | 46060 |
| 29 | — | — | — | 14 | — | — | — | — | 58 | — | 72 | 17 | 2088 | 493 |
| 34 | — | 1 | 2 | 70 | — | — | 3 | 15 | 10 | 34 | 135 | 144 | 4590 | 4896 |
| 35 | — | 3 | 1 | 20 | — | — | 3 | 13 | — | — | 40 | 50 | 1400 | 1750 |
| 41 | — | 231 | 308 | 1558 | 1127 | — | 363 | 546 | 2623 | 2643 | 9399 | 8318 | 385359 | 341038 |
| Total | 312000 | 899 | 2338 | 7232 | 2968 | 349 | 2053 | 5228 | 7340 | 8367 | 36774 | 36542 | 915856 | 899588 |

49

8. Mouvement par nature de marchandises.

| | 1878 | 1877 | Comparativement à 1877 | |
|--|--------|--------|------------------------|--------|
| | | | plus | moins |
| | Tonnes | Tonnes | Tonnes | Tonnes |
| <i>A. Denrées, comestibles, etc.</i> | | | | |
| <i>a. Articles de consommation.</i> | | | | |
| I. Solides. | | | | |
| 1. Céréales | 4863 | 4029 | 834 | — |
| 2. Farines et produits de minoteries, y compris pâtes alimentaires | 5530 | 4073 | 1457 | — |
| 3. Pommes de terre et légumes | 289 | 245 | 44 | — |
| 4. Fruits | 263 | 237 | 26 | — |
| 5. Viande et charcuterie, volaille, poisson, gibier, etc. . | 154 | 165 | — | 11 |
| 6. Beurre et saindoux | 10 | 13 | — | 3 |
| 7. Fromage et sérét | 557 | 569 | — | 12 |
| 8. Café et succédanés du café | 174 | 215 | — | 41 |
| 9. Sucre | 687 | 654 | 33 | — |
| 10. Tabac et cigares | 554 | 409 | 145 | — |
| II. Liquides. | | | | |
| 11. Lait, y compris lait condensé | 7 | 5 | 2 | — |
| 12. Vin et cidre | 4380 | 4216 | 164 | — |
| 13. Bière | 45 | 49 | — | 4 |
| 14. Eau de vie et liqueurs | 307 | 282 | 25 | — |
| <i>b. Effets.</i> | | | | |
| 15. Meubles, ustensiles et vêtements | 309 | 409 | — | 100 |
| 16. Livres, objets d'art, articles de musique | 24 | 24 | — | — |
| Total | 18153 | 15594 | 2559 | — |
| <i>C. Combustibles.</i> | | | | |
| 17. Bois de chauffage | 1561 | 1123 | 438 | — |
| 18. Charbon de bois | 443 | 621 | — | 178 |
| 19. Houille, agglomérés, lignite, coke et anthracite . . | 2663 | 2501 | 162 | — |
| 20. Tourbe | 2 | 1 | 1 | — |
| Total | 4669 | 4246 | 423 | — |
| <i>C. Matériaux de construction.</i> | | | | |
| 21. Pierres et moellons, pierres pour pavages | 482 | 626 | — | 144 |
| 22. Briques, tuiles et ardoises pour toitures | 2224 | 2039 | 185 | — |
| 23. Chaux et pierre à chaux | 1912 | 1974 | — | 62 |
| 24. Ciment | 255 | 129 | 126 | — |
| 25. Gypse et pierre à plâtre | 13 | 30 | — | 17 |
| 26. Asphalte | 8 | 6 | 2 | — |
| 27. Bois de construction, bois de sciage et parquerterie . | 2224 | 4827 | — | 2630 |
| 28. Autres bois, boissellerie et traverses | 336 | 397 | — | 61 |
| Total | 7454 | 10028 | — | 2574 |

| | 1878 Tonnes | 1877 Tonnes | Comparativement à 1877 | |
|---|----------------|----------------|------------------------|-------|
| | | | plus | moins |
| <i>D. Produits métallurgiques.</i> | | | | |
| 29. Fers bruts et ferraille, riblons, minerais | 414 | 238 | 176 | — |
| 30. Fers et autres métaux ouvrés (tôle, fil de fer, fer en barres, etc.) | 327 | 401 | — | 74 |
| 31. Articles en fer | 199 | 235 | — | 36 |
| 32. Rails, roues en fer et accessoires | 106 | 73 | 33 | — |
| 33. Machines et pièces de machines | 171 | 104 | 67 | — |
| Total | 1217 | 1051 | 166 | — |
| <i>E. Produits textiles.</i> | | | | |
| <i>a. Coton.</i> | | | | |
| 34. Coton brut | 72 | 97 | — | 25 |
| 35. Coton filés et cotonnades brutes | 29 | 134 | — | 105 |
| 36. Cotonnades teintes ou imprimées, broderies | 323 | 295 | 28 | — |
| 37. Déchets de coton | 9 | 15 | — | 6 |
| <i>b. Lin, chanvre, etc.</i> | | | | |
| 38. Fils de lin, toiles de lin et tissus de lin, etc. | 70 | 85 | — | 15 |
| <i>c. Soie.</i> | | | | |
| 39. Soie grège, moulinée, soieries, cocons, déchets de soie, bourre de soie, etc. | 317 | 506 | — | 189 |
| <i>d. Laine.</i> | | | | |
| 40. Laine brute, laine filée, tissus de laine, déchets de laine | 59 | 75 | — | 16 |
| Total | 879 | 1207 | — | 328 |
| <i>F. Tannerie.</i> | | | | |
| 41. Peaux vertes et peaux sèches | 67 | 59 | 8 | — |
| 42. Tan et autres substances pour tanner les peaux | 114 | 93 | 21 | — |
| 43. Cuirs et articles de cuir | 51 | 66 | — | 15 |
| Total | 232 | 218 | 14 | — |
| <i>G. Verrerie et Poterie.</i> | | | | |
| 44. Verre et articles de verrerie, poterie, faïence et porcelaine | 390 | 217 | 173 | — |
| <i>H. Papeterie.</i> | | | | |
| 45. Chiffons (drilles) et pâte à papier (pâte de bois) | 90 | 54 | 36 | — |
| 46. Papier et carton | 172 | 140 | 32 | — |
| Total | 262 | 194 | 68 | — |

| | 1878 Tonnes | 1877 Tonnes | Comparativement à 1877 | |
|---|----------------|----------------|------------------------|-------|
| | | | plus | moins |
| <i>J. Articles pour l'agriculture et l'industrie.</i> | | | | |
| 47. Glace | 286 | 178 | 108 | — |
| 48. Sel | 644 | 617 | 27 | — |
| 49. Terres de tout genre (y compris sable et gravier) . . . | 345 | 715 | — | 370 |
| 50. Huiles minérales | 360 | 373 | — | 13 |
| 51. Huiles végétales | 187 | 163 | 24 | — |
| 52. Graisses et suifs, savon et chandelles | 123 | 117 | 6 | — |
| 53. Esprit de vin ordinaire | 77 | 69 | 8 | — |
| 54. Couleurs, matières colorantes et drogueries | 227 | 38 | 189 | — |
| 55. Produits chimiques (non compris engrais) | 67 | 249 | — | 182 |
| 56. Amidon et fécale | 7 | 32 | — | 25 |
| 57. Foin et paille | 426 | 487 | — | 61 |
| 58. Engrais | 143 | 37 | 106 | — |
| Total | 2892 | 3075 | — | 183 |
| <i>K. Accessoires pour transport.</i> | | | | |
| 59. Véhicules (y compris locomotives et wagons) | 87 | 262 | — | 175 |
| 60. Caisses et tonneaux vides, emballages | 539 | 450 | 89 | — |
| Total | 626 | 712 | — | 86 |

R e c a p i t u l a t i o n.

| | 1878 Tonnes | 1877 Tonnes | Comparativement à 1877 | | 1878 | 1877 |
|---|----------------|----------------|------------------------|-------|--------|--------|
| | | | plus | moins | % | % |
| A. Denrées, comestibles, etc. | 18153 | 15594 | 2559 | — | 49,36 | 42,67 |
| B. Combustibles | 4669 | 4246 | 423 | — | 12,70 | 11,62 |
| C. Matériaux de construction | 7454 | 10028 | — | 2574 | 20,27 | 27,44 |
| D. Produits métallurgiques | 1217 | 1051 | 166 | — | 3,31 | 2,88 |
| E. Produits textiles | 879 | 1207 | — | 328 | 2,39 | 3,30 |
| F. Tannerie | 232 | 218 | 14 | — | 0,63 | 0,60 |
| G. Verrerie et Poterie | 390 | 217 | 173 | — | 1,06 | 0,59 |
| H. Papeterie | 262 | 194 | 68 | — | 0,71 | 0,53 |
| J. Articles pour l'agriculture et l'industrie | 2892 | 3075 | — | 183 | 7,87 | 8,42 |
| K. Accessoires pour transports | 626 | 712 | — | 86 | 1,70 | 1,95 |
| Total | 36774 | 36542 | 232 | — | 100,00 | 100,00 |

D. Dépenses et Statistique de l'exploitation.

1. Dépenses.

Le compte des dépenses de l'exploitation comprend, comme l'année précédente, les deux lignes séparées Biasca-Locarno et Lugano-Chiasso, soit une longueur totale de 67 kilomètres.

Les dépenses se montent à:

Le tableau précédent montre que les *dépenses* de l'exploitation se sont, vis-à-vis de l'exercice précédent, *réduites* sur toutes les rubriques, soit pour :

| | | | |
|--|----------|---------|-------------------|
| I. Administration générale de l'exploitation . . . | de fr. | 8,963. | 28 |
| II. Surveillance et entretien des lignes | » | 33,625. | 36 |
| III. Service d'expédition | » | 12,153. | 87 |
| IV. Service du mouvement | » | 29,629. | 67 |
| V. Divers | » | 211. | 62 |
| | ensemble | fr. | <u>84,583. 80</u> |

Les dépenses relatives aux diverses branches du service donnent lieu aux observations suivantes :

I. Administration générale de l'exploitation.

La part afférente aux dépenses de l'Administration centrale est restée sensiblement au-dessous de celle du précédent exercice, parce que la place de Chef du III^e Département, devenue vacante par le décès de M. le Directeur Weber, n'a pas été repourvue. De plus il a été moins dépensé pour frais d'impression. Les frais de bureau de la Direction de l'exploitation se sont réduits par suite de la suppression, déjà mentionnée dans le rapport de l'année dernière, de la place de chef de l'exploitation, ainsi que de la place d'aide du dit bureau qui a été relevé de ses fonctions dans le courant de l'exercice. En revanche, il y a eu augmentation de dépenses pour « Divers », parce qu'au lieu de n'avoir à payer que pour 4 mois, comme l'année précédente, la prime d'assurance contre les accidents pour les employés de l'exploitation, il a fallu acquitter la prime annuelle complète. La proportion pour cent des dépenses de l'administration générale de l'exploitation, en laissant de côté les frais pour le bureau de l'exploitation, pour l'économat et pour la télégraphie de service, au lieu d'être de 13,86 %, se réduirait à 10,01 %.

II. Surveillance et entretien des lignes.

Dans les chapitres : traitements, uniformes et frais de bureau du personnel de surveillance de la voie, il a pu de nouveau être réalisé une économie importante par suite de la réduction de personnel opérée l'année précédente et continuée dans le dernier exercice, de même qu'en raison des simplifications apportées à l'équipement des gardes-voie. Les dépenses relatives à l'entretien de la voie proprement dit, sont également notablement plus faibles que celles de l'exercice précédent. Bien que de violentes pluies et des orages aient occasionné des dommages nombreux au corps de la voie et aux aqueducs, les frais qu'ont nécessités les travaux de réparation de ces ouvrages n'ont pas atteint le montant auquel ils étaient arrivés l'année avant. Les travaux d'entretien ordinaire, soit des terrassements et ouvrages d'art, soit de la voie et des constructions, ont permis de diminuer constamment le nombre des ouvriers employés d'une manière régulière à l'entretien de la ligne, sans toutefois que cela ait porté préjudice à la bonne conservation de l'état du chemin. Outre les travaux de rétablissement des parties endommagées par les perturbations naturelles et à côté de l'entretien de la voie, on a exécuté les travaux suivants qui présentent quelque importance : achèvement de la jetée en pierre (530 mètres cubes) destinée à protéger le remblai formant l'aile droite près du pont du Tessin, la jetée pour garantir la digue dans le Tessin près de Cresciano, l agrandissement de l'emplacement de décharge à la station de Locarno, le transfert du bâtiment provisoire de voyageurs de Locarno et son changement en une halle d'entrepôt, la construction d'un égoût à la station de Gordola, l'établissement d'une voie de pesage et l'exhaussement de trois signaux à la station de Chiasso.

III. Service d'expédition.

La proportion pour cent des « frais généraux », service des voyageurs et service des marchandises, s'est, malgré la notable réduction des dépenses réalisée dans ce chapitre, élevée comparativement à l'année précédente et forme le 21,3 % des dépenses totales d'exploitation (exercice antérieur 20,31 %). La diminution de frais porte également cette année pour la plus grande partie sur les traitements (suppression des gardes de nuit) et les frais de bureaux. Une autre réduction provient du chapitre « Chauffage, éclairage et nettoyage » et résulte du renvoi des personnes chargées du nettoyage des bureaux.

IV. Service du mouvement.

Les *frais généraux* s'élèvent au 3,44 % de la dépense totale, au lieu du 3,62 comme l'année précédente.

Les dépenses pour la traction forment le 19,91 % de la dépense totale. Elles comprennent :

Traitements, habillement, etc., des mécaniciens et chauffeurs fr. 32,110. 21

Consommation :

| | |
|---|-----------------------|
| Combustible | fr. 46,329. 19 |
| Graisses et huiles | » 3,612. 56 |
| Petit matériel de nettoyage | » 491. 24 |
| | » 50,432. 99 |
| Pompes à eau | » 898. 59 |
| Entretien (fr. 16,251. 49) et assurance (fr. 1,363. 57) des locomotives | » 17,615. 06 |
| | Total fr. 101,056. 85 |

Les dépenses de la traction ont été de nouveau sensiblement moindres que dans l'exercice précédent.

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Elles s'élevaient en 1877 à | fr. 121,952. 59 |
| » 1878 à | » 101,056. 85 |
| Différence en moins | fr. 20,895. 74 |

La consommation de combustible pour le service de la traction (allumage, manœuvres et réserve y compris) a été pour les divers mois de l'exercice :

| 1877 | | | | Mois | 1878 | | | |
|-------------|--------------------|------------------|-----------------|---------------------|-------------|--------------------|------------------|-----------------|
| Kilogrammes | Kilom. traction | Kilom. essieu | Kilom. tonne | | Kilogrammes | Kilom. traction | Kilom. essieu | Kilom. tonne |
| 101864 | 6,22 | 0,486 | 0,112 | Janvier | 78150 | 5,63 | 0,463 | 0,109 |
| 96178 | 6,49 | 0,470 | 0,109 | Février | 69250 | 5,50 | 0,411 | 0,095 |
| 102325 | 6,23 | 0,483 | 0,113 | Mars | 74000 | 5,33 | 0,395 | 0,092 |
| 125696 | 7,91 | 0,546 | 0,123 | Avril | 72100 | 5,36 | 0,362 | 0,084 |
| 111450 | 6,80 | 0,496 | 0,114 | Mai | 70550 | 5,08 | 0,349 | 0,081 |
| 91750 | 5,76 | 0,413 | 0,094 | Juin | 75100 | 4,74 | 0,351 | 0,083 |
| 90550 | 5,49 | 0,402 | 0,094 | Juillet | 75400 | 4,61 | 0,361 | 0,085 |
| 76650 | 4,68 | 0,347 | 0,080 | Août | 78200 | 4,78 | 0,349 | 0,081 |
| 84200 | 5,32 | 0,335 | 0,077 | Septembre | 83250 | 5,26 | 0,357 | 0,083 |
| 90000 | 5,50 | 0,346 | 0,079 | Octobre | 96200 | 5,88 | 0,386 | 0,089 |
| 76850 | 5,70 | 0,372 | 0,084 | Novembre | 79700 | 6,42 | 0,410 | 0,094 |
| 77200 | 5,56 | 0,406 | 0,094 | Décembre | 80100 | 6,52 | 0,452 | 0,106 |
| 1124713 | 5,98 | 0,424 | 0,097 | . . . Total . . . | 932000 | 5,38 | 0,384 | 0,089 |

Pour le bois destiné à l'allumage des locomotives, on regarde un mètre cube (stère) comme équivalant à 200 kilogrammes de houille.

Le prix moyen de la houille (bois compris) a été de fr. 49. 71 la tonne (en 1877 il était de fr. 49. 33).

La consommation de graisses et huiles pour le service de la traction comprend 2230 kilogrammes d'huile pour le graissage des machines et 1160 kilogrammes de suif, ensemble 3390 kilogrammes, soit 19,58 grammes par kilomètre-traction, 19,55 grammes par kilomètre-locomotive, 1,40 gramme par kilomètre-essieu et 0,32 gramme par kilomètre-tonne.

Le coût en a été de fr. 3612. 56 soit de 2,09 centimes par kilomètre-traction (dans l'exercice précédent on avait fr. 19,503 soit 10,36 centimes par kilomètre-traction).

Les dépenses pour le service des voitures à voyageurs et wagons à marchandises forment le 11,33 % de la dépense totale. Elles comprennent :

| | |
|---|----------------|
| Traitements, habillement, etc., des chefs de trains, des conducteurs, ainsi que du personnel des wagons | fr. 39,203. 81 |
| Graisses et huiles | fr. 1,589. 49 |
| Matériel d'éclairage, de chauffage et de nettoyage des voitures, etc. | » 1,598. 33 |
| | » 3,187. 82 |
| Entretien (fr. 12,622. 85) et assurance (fr. 2,141. 81) des voitures, etc. | » 14,764. 66 |
| Bonification pour utilisation de voitures appartenant à d'autres Compagnies | » 340. 88 |
| Total | fr. 57,497. 17 |

La réduction sur les traitements provient en partie de la réduction de personnel réalisée dans l'exercice précédent, en partie de la diminution du nombre des trains pendant la durée du service d'hiver sur les *deux* lignes; quant à la diminution des frais d'éclairage, de chauffage et de nettoyage elle est due à ce que les nettoyeuses de voitures ont été congédiées.

La consommation des graisses et huiles pour les voitures et les wagons a été de 1778,5 kilogrammes d'huile à graisser, soit 10,24 grammes par kilomètre-traction, 0,73 grammes par kilomètre-essieu ou 0,17 grammes par kilomètre-tonne. Le coût des graisses et huiles a été de fr. 1589. 49, soit de 0,06 centimes par kilomètre-essieu (exercice précédent: 0,06 par kilomètre-essieu).

Les frais d'entretien des voitures et wagons se sont élevés à fr. 12,622. 85, soit à 7,29 centimes par kilomètre-traction ou 0,52 centimes par kilomètre-essieu (exercice précédent: fr. 9567. 30, soit 5,08 centimes par kilomètre-traction et 0,36 centimes par kilomètre essieu).

L'excédant des frais d'entretien comparés à ceux de l'exercice précédent provient de la révision qui a été faite de tous les wagons à marchandises couverts (inspection des essieux, nettoyage et peinture des châssis, réparation et coulage partiel des boîtes à graisse, peinture des toits des wagons etc.) et du repassage en couleur des caisses de la plupart des voitures à voyageurs.

2. Statistique du service de l'exploitation.

a. Matériel roulant.

(Etat, parcours, consommation et entretien.)

1. Machines.

Le parc des machines se compose de :

- 4 locomotives-tenders
- 4 machines à trains de voyageurs
- 6 machines à trains de marchandises

Total 14

Les locomotives ont traîné:

- 5310 trains ordinaires
- 2 trains supplémentaires

Total 5312 trains, contre 5755 dans l'année précédente, soit 443 trains de moins.

Ces trains ont effectué un parcours total de :

- 173,158 kilomètres-traction
- 173,439 kilomètres-locomotive
- 1,212,358 kilomètres-essieu de voitures à voyageurs
- 1,214,618 kilomètres-essieu de fourgons à bagages, de wagons à marchandises et de wagons de matériaux.
- 2,426,976 kilomètres-essieu en tout
- 10,435,809 kilomètres-tonne.

La consommation de combustible a été de :

- | | | |
|---------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|
| dans la première moitié de l'exercice | 439,150 kilogr. | = 6,57 kilogr. par kilom.-traction |
| dans la seconde » » | 492,850 » | = 5,50 » » » |
| en tout | 932,000 kilogr. | = 5,98 kilogr. par kilom.-traction. |

2. Voitures et wagons.

Le parc des voitures et wagons des lignes tessinoises de plaine comprend:

| | Nombre de places par classes | | | | Poids mort en tonnes | | Nombre d'essieux |
|--|------------------------------|-----|----------|----------|----------------------|---------|------------------|
| | I | II | III | ensemble | par voiture | en tout | |
| | 162 | — | — | 162 | 8,65 | 77,85 | 18 |
| <i>Voitures à voyageurs:</i> | | | | | | | |
| 9 A Voitures à 18 places I ^e classe | 162 | — | — | 162 | 8,65 | 77,85 | 18 |
| 16 AB » 6 » I ^e » | 96 | — | — | 480 | 8,60 | 137,60 | 32 |
| 24 » II ^e » | — | 384 | — | | | | |
| 12 B » 32 » II ^e » | — | 384 | — | 384 | 8,60 | 103,20 | 24 |
| 18 C » 40 » III ^e » | — | — | 720 | 720 | 8,10 | 145,80 | 36 |
| 12 C ¹ » 72 » III ^e » | — | — | 864 | 864 | 13,40 | 160,80 | 48 |
| 67 | ensemble | | 258 | 768 | 1584 | 2610 | 9,33 |
| | Force en tonnes | | | | Poids mort en tonnes | | |
| | par wagon | | ensemble | | par wagon | en tout | |
| <i>Fourgons à bagages:</i> | | | | | | | |
| 8 fourgons à bagages, série K | 6 | | 48 | | 9,40 | 75,20 | 16 |
| | | | | | | | 174 |
| <i>Wagons à marchandises:</i> | | | | | | | |
| 45 wagons à bestiaux et marchandises, série L . | 10 | | 450 | | 7,2 | 324 | 90 |
| 75 wagons à marchandises, couverts, » N . | 10 | | 750 | | 6,6 | 495 | 150 |
| 45 » » non couverts, » R . | 12,5 | | 562,5 | | 5,7 | 256,5 | 90 |
| 18 trucs pour le transport des pierres » S . | 15 | | 270 | | 5,8 | 104,4 | 36 |
| 8 wagons pour bois longs » U . | 12,5 | | 100 | | 4,4 | 35,2 | 16 |
| 65 wagonnets à ballast et matériaux » T . | 10 | | 650 | | 4,6 | 299 | 130 |
| 256 | ensemble | | 10,86 | 2782,5 | 5,9 | 1514,1 | 512 |
| 331 | Total | | — | 2830,5 | — | 1589,3 | 686 |

b. Moyennes et proportions.

| 1877 | | Longueur des lignes exploitées : 67 kilomètres. | 1878 | |
|--|-------|---|-------------------------------|-------|
| Fr. | C. | | Fr. | C. |
| I. Dépenses. | | | | |
| 8837 | 30 | Dépenses totales de l'exploitation | 7574 | 86 |
| 3 | 15 | par kilomètre de ligne | 2 | 93 |
| — | 22,28 | par kilomètre de traction | — | 20,91 |
| 1183 | 89 | par kilomètre d'essieu | 1049 | 91 |
| 2745 | 65 | Administration générale de l'exploitation | 2243 | 78 |
| 1795 | 15 | Surveillance et entretien des lignes | 1613 | 75 |
| 3069 | 01 | Service d'expédition (gare, voyageurs et marchandises) | 2626 | 78 |
| 1 | 09 | Service du mouvement : en totalité | 1 | 02 |
| — | 07,73 | par kilomètre de ligne | — | 07,25 |
| — | 11,37 | par kilomètre de traction | — | 10,07 |
| — | 0,81 | par kilomètre d'essieu | — | 0,72 |
| 1820 | 19 | Traction | 1508 | 31 |
| — | 64,80 | par kilomètre de ligne | — | 58,36 |
| — | 4,59 | par kilomètre de traction | — | 4,16 |
| — | 33,08 | par kilomètre d'essieu | — | 33,20 |
| — | 2,34 | Voitures et wagons | — | 2,37 |
| 43 | 81 | par kilomètre de ligne | 40 | 65 |
| | | Divers | | |
| II. Matériel roulant. | | | | |
| <i>a. Etat.</i> | | | | |
| 4,7 | | Par locomotive, on a | kilomètres de ligne | 4,7 |
| 12,43 | | essieux de voitures et fourgons | 12,43 | |
| 36,57 | | essieux de wagons à marchandises | 36,57 | |
| 49,00 | | total d'essieux | 49,00 | |
| 186,43 | | nombre de places de voyageurs | 186,43 | |
| 202,18 | | tonnage | 202,18 | |
| 0,21 | | Par kilomètre de ligne, on a | locomotives | 0,21 |
| 2,63 | | essieux de voitures et fourgons | 2,63 | |
| 7,76 | | essieux de wagons à marchandises | 7,76 | |
| 10,39 | | total d'essieux | 10,39 | |
| 39,54 | | nombre de places de voyageurs | 39,54 | |
| 42,9 | | tonnage | 42,9 | |
| 16,16 | | Par essieu de voitures à voyageurs, on a nombre de places | 16,16 | |
| 5,43 | | Par essieu de wagons à marchandises, on a tonnage | 5,43 | |
| <i>b. Parcours, consommation et entretien des machines.</i> | | | | |
| Parcours journalier moyen, effectué par chaque locomotive de service : | | | | |
| 37,96 | | en été | kilomètres | 37,74 |
| 36,19 | | en hiver | » | 31,07 |
| 13481 | | Parcours total moyen, effectué par chaque locomotive de service | » | 12388 |
| 13443 | | Par locomotive de service, on a | kilomètres de traction | 12368 |
| 14,1 | | Nombre moyen d'essieux par train | essieux | 14 |
| 16787 | | Consommation de combustible par kilomètre de ligne | kilogrammes | 13910 |
| 5,98 | | par kilomètre de traction | » | 5,38 |
| 423 | | par kilomètre d'essieu | grammes | 384 |
| 61 | | Consommation de graisses et huiles par kilomètre de ligne | kilogrammes | 50,6 |
| 21,62 | | par kilomètre de traction | grammes | 19,58 |
| 1,53 | | par kilomètre d'essieu | » | 1,40 |

| 1877 | | | 1878 |
|---|--|--|--------|
| 828,07 | Cout du combustible | par kilomètre de ligne . francs. | 691,48 |
| 29,48 | | par kilomètre de traction centim. | 26,75 |
| 2,08 | | par kilomètre d'essieu . » | 1,91 |
| 60,38 | Cout des graisses et huiles | par kilomètre de ligne . francs. | 53,92 |
| 2,15 | | par kilomètre de traction centim. | 2,69 |
| 0,14 | | par kilomètre d'essieu . » | 0,15 |
| 291,09 | Frais d'entretien (assurance non comprise) | par kilomètre de ligne . francs. | 242,56 |
| 10,36 | | par kilomètre de traction centim. | 9,38 |
| 0,73 | | par kilomètre d'essieu . » | 0,67 |
| 1179,54 | Dépenses pour consommation et entretien (objets de nettoyage non compris) | par kilomètre de ligne . francs. | 987,96 |
| 41,99 | | par kilomètre de traction centim. | 38,23 |
| 2,97 | | par kilomètre d'essieu . » | 2,73 |
| <i>c. Parcours, consommation et entretien des voitures et wagons.</i> | | | |
| 3941 | Parcours effectué par essieu de voitures et wagons | kilom. | 3606 |
| 10205 | » » » de voitures à voyageurs | » | 7673 |
| 2007 | » » » de wagons à marchandises (y compris fourgons à bagages) | » | 2389 |
| 74 | Nombre d'essieux de voitures à voyageurs et fourgons à bagages qui ont parcouru chaque jour les lignes | | 50 |
| 36 | Nombre d'essieux de wagons à marchandises qui ont parcouru chaque jour les lignes | | 50 |
| 110 | Nombre total d'essieux | » » » | 100 |
| 0,614 | Consommation de graisses et huiles | par kilomètre d'essieu . grammes | 0,731 |
| 0,06 | Cout des graisses et huiles | » » » centimes | 0,065 |
| 142,79 | Frais d'entretien | par kilomètre de ligne . francs | 188,40 |
| 13,95 | | par essieu et par an . . . » . | 18,40 |
| 0,36 | | par kilomètre d'essieu . centimes | 0,52 |
| <i>d. Utilisation des voitures et des wagons.</i> | | | |
| Voitures à voyageurs: | | | |
| 12,8 | Rapport entre le nombre de places occupées et le nombre total de places | $\left\{ \begin{array}{l} \text{I}^{\text{re}} \text{ classe} \\ \text{II}^{\text{e}} \text{ »} \\ \text{III}^{\text{e}} \text{ »} \\ \text{ensemble} \end{array} \right.$ | % 14,6 |
| 30,4 | | » | 28,4 |
| 37,8 | | » | 35,5 |
| 34,3 | | » | 32,6 |
| 6,80 | Rapport entre les places occupées et les places vides | $\left\{ \begin{array}{l} \text{I}^{\text{re}} \text{ classe} \\ \text{II}^{\text{e}} \text{ »} \\ \text{III}^{\text{e}} \text{ »} \\ \text{ensemble} \end{array} \right.$ | 5,83 |
| 2,29 | | » | 2,52 |
| 1,65 | | » | 1,81 |
| 1,91 | | » | 2,07 |
| Wagons à marchandises: | | | |
| 19,1 | Utilisation de la force (tonnage) des wagons | % 22,8 | |

E. Produit net de l'exploitation.

Les recettes de transport par kilomètre ont été :

| | Biasca-Locarno | Lugano-Chiasso |
|----------------|----------------|----------------|
| 1875 | fr. 9831. 41 | fr. 8370. 81 |
| 1876 | » 9394. 22 | » 8512. 18 |
| 1877 | » 8143. 88 | » 8281. 48 |
| 1878 | » 7648. 68 | » 7787. 17 |

Le déficit des recettes du transport et l'excédent des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation se sont, dans le dernier exercice, compensés, soit équilibrés par les économies réalisées dans l'exploitation.

L'excédant par kilomètre des recettes sur les dépenses de l'exploitation, est pour les deux lignes :

1875 1876 1877 1878
au total, de . . . + fr. 848. 66 — fr. 497. 88 — fr. 3. 45 + fr. 712. 50

F. Etat du personnel.

A la fin de l'année 1878, le personnel de l'exploitation se composait comme suit:

| | | 1877 | | 1878 |
|----|---|------|--|------|
| | | | 1. Administration générale de l'exploitation. | |
| 1 | Bureau des tarifs | | | 1 |
| 3 | Contrôle de l'exploitation | | | 3 |
| | Service extérieur: | | | |
| 3 | Chef de l'exploitation et son bureau | | | 2 |
| 1 | Chef-télégraphiste | | | 1 |
| — | Contrôle des wagons | | | — |
| 4 | Economat | 13 | | 3 |
| 5 | | | | 5 |
| | | | | 12 |
| | | | 2. Surveillance et entretien. | |
| 5 | Ingénieur de l'exploitation et son bureau | | | 4 |
| 3 | Chefs de ligne | | | 3 |
| 61 | Gardes de la voie | 69 | | 59 |
| . | | | | . |
| | | | | 66 |
| | | | A reporter | |
| | | 82 | | 78 |

| 1877 | | | 1878 | | |
|------|----|-----|--|------------------|------|
| | | 82 | | | 78 |
| | | | 3. Service d'expédition. | Report | . |
| | | | Service des gares: | | |
| 2 | | | Inspecteurs de gares | | 2 |
| 3 | | | Chefs de gares | | 3 |
| 11 | | | Chefs de stations | | 10 |
| 5 | | | Sous-chefs de gare adjoints | | 5 |
| 17 | | | Gardes aux stations (aiguilleurs) | | 17 |
| 4 | | | Concierges | | 5 |
| | 42 | | | | 42 |
| | | | Service des voyageurs: | | |
| 3 | | | Receveurs | | 3 |
| — | | 3 | Employés aux bagages | | — |
| | | | | | 3 |
| | | | Service des marchandises: | | |
| 3 | | | Employés aux marchandises | | 3 |
| 2 | | | Aides | | 2 |
| — | | 5 | Magasiniers | | — |
| | | 50 | | | 5 |
| | | | 4. Service de la traction. | | |
| | | 2 | Chef de la traction et son bureau | | 2 |
| | | | Service des machines: | | |
| — | | | Mécanicien-chef | | 1 |
| 5 | | | Mécaniciens | | 4 |
| 5 | | | Chauffeurs | | 5 |
| | 10 | | | | 10 |
| | | | Service des voitures et wagons: | | |
| 3 | | | Chefs de trains | | 3 |
| 7 | | | Conducteurs | | 7 |
| — | | | Gardes-freins | | — |
| 1 | | | Vaguemestres | | 1 |
| | 11 | 23 | | | 11 |
| | | | 5. Service des ateliers. | | |
| 1 | | | Contre-maîtres | | — |
| 2 | | | Comptable et aides | | 2 |
| — | | 3 | Portier | | — |
| | | 158 | Nombre total de fonctionnaires et d'employés | | 153 |
| 2,36 | | | soit, par kilomètre de ligne | | 2,28 |

La réduction de personnel (5 fonctionnaires et employés) résulte de la suppression des places suivantes :

- 1 Aide du bureau de l'exploitation,
- 1 Aide technique de l'ingénieur de l'exploitation,
- 2 Gardes-voie,
- 1 Contre-maître.

Le personnel était composé comme suit :

| | 1875 | 1876 | 1877 | 1878 |
|---|------|------|------|------|
| Administration générale de l'exploitation . . . | 17 | 15 | 13 | 12 |
| Surveillance et entretien | 85 | 78 | 69 | 66 |
| Service d'expédition | 69 | 56 | 50 | 50 |
| Service de la traction | 66 | 37 | 23 | 23 |
| Service des ateliers | 6 | 5 | 3 | 2 |
| Total | 243 | 191 | 158 | 153 |
| par kilomètre de ligne | 3,63 | 2,85 | 2,36 | 2,28 |

G. D i v e r s.

1. Ateliers.

Le nombre d'ouvriers occupés dans les ateliers a été de 15, comme l'année précédente. Les ateliers ont eu à pourvoir principalement à l'entretien du matériel roulant utilisé pour l'exploitation; ils ont exécuté en outre des ouvrages pour des particuliers.

2. Accidents.

Le 25 Août, à Castione, malgré les recommandations des employés, un voyageur a sauté à bas du train avant que celui-ci fût arrêté. Il a heurté un levier de manœuvre d'aiguille et s'est blessé à la jambe au point qu'il a fallu le conduire à Bellinzone.

Le 16 Mai, dans une manœuvre du train 1, un veau chargé peu auparavant est tombé de telle manière entre deux wagons à bestiaux qu'il a dû être abattu de suite. Notre personnel n'est pour rien dans ces accidents.

5 blessures légères ont atteint notre personnel d'exploitation; la Compagnie d'assurances contre les accidents à Winterthur a fourni les indemnités équivalentes, conformément à la convention conclue avec elle.

3. Assurances.

Tous les bâtiments qui ont passé de l'administration de la construction à celle de l'exploitation ont été, pendant l'exercice, assurés pour un an auprès de la Compagnie « la Bâloise ». La valeur assurée a été un peu réduite et se monte :

| | |
|---|-----------------|
| pour la ligne Biasca-Locarno | à fr. 1,732,500 |
| » » Lugano-Chiasso | » 915,500 |
| » la gare internationale de Chiasso . . . | » 198,600 |
| en tout | fr. 2,846,600 |

Sont assurés auprès de la Société suisse d'assurance mobilière :

| | |
|---|------------------|
| les objets en réserve de l'administration du matériel pour la construction et l'exploitation de la ligne | pour fr. 415,500 |
| le matériel d'exploitation des lignes tessinoises de plaine | » » 3,035,500 |
| le matériel d'exploitation de la station internationale de Chiasso, en commun avec l'administration des chemins de fer de la Haute-Italie | » » 900,000 |
| en tout | fr. 4,351,000 |

Nous terminons notre rapport, Messieurs, en vous exprimant l'assurance de notre parfaite considération.

Lucerne, le 4 Juin 1879.

**Au nom de la Direction
du Chemin de fer du Gothard.**

Le Vice-Président:

J. Zingg.

Le 1^{er} Secrétaire:

Schweizer.

**Au nom du Conseil d'administration
du Chemin de fer du Gothard.**

Le Président:

Feer-Herzog.

Le Secrétaire:

Schweizer.

