

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 11 (1882)

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.

Si tous les organes de notre Administration ont été absorbés par le but où ils tendaient et qu'ils ont heureusement atteint, de terminer la construction de la ligne un mois plus tôt qu'il n'était prévu, il faut dire d'autre part que l'organisation et la mise en exploitation de cette grande œuvre ont, pendant l'exercice de 1882, stimulé toutes les forces au plus haut degré, et cela tant après l'ouverture proprement dite de l'exploitation que durant la période qui l'a précédée immédiatement.

A. Dispositions de tarifs.

L'ouverture successive à l'exploitation des lignes du chemin de fer du Gothard a nécessité au point de vue commercial quelques dispositions de tarif provisoires. Ainsi, on établit pour le transport du 1^{er} Janvier au 31 Mai des voyageurs et des marchandises à travers le grand tunnel, un tarif provisoire qui avait pour base les prix maxima du Traité international. Lorsque le tronçon Giubiasco-Lugano fut livré à l'exploitation, les tarifs en vigueur sur les lignes tessinoises de plaine furent appliqués également à la nouvelle ligne. A l'ouverture de l'exploitation de la ligne directe de Lucerne, soit de Rothkreuz à Chiasso, entrèrent en vigueur de nouveaux tableaux des distances et de nouveaux tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises tant en service intérieur qu'en service direct avec d'autres Compagnies et qu'en service de transit. Nous donnons ci-dessous ces tableaux et tarifs nouveaux :

Tableaux des distances : 1. le tableau des distances du 1^{er} Juin 1882 pour le transport en service intérieur des voyageurs, des bagages, des marchandises et du bétail; 2. les tableaux de distances pour le service direct des voyageurs et de leurs bagages entre le chemin de fer du Gothard d'une part, le Nord-Est suisse, l'Union-Suisse, la ligne d'Appenzell, celle de la Töss, le Central-Suisse, le Sud-Argovie avec la ligne Wohlen-Bremgarten, le Jura-Berne-Lucerne, la ligne de l'Emmenthal, la Suisse-Occidentale et le Simplon et la ligne Bulle-Romont, d'autre part.

Pour le **transport des voyageurs et de leurs bagages**, on a créé les tarifs ci-après :

a. Service intérieur et service suisse direct des voyageurs.

1. Le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages en service intérieur du chemin de fer du Gothard; 2. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le service direct des voyageurs entre le Gothard d'un côté et de l'autre, l'Union-Suisse et la ligne d'Appenzell; 3. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le service direct des voyageurs entre le Gothard et le Nord-Est suisse; 4. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le service direct des voyageurs entre le Gothard et le Central-Suisse; 5. le tarif direct du 1^{er} Juin 1882 entre le Gothard d'une part et le Jura-Berne-Lucerne et la ligne de l'Emmenthal, d'autre part; 6. le tarif général suisse pour le transport à prix réduits d'écoles et de sociétés; 7. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs en abonnement; 8. le tarif du 15 Juillet 1882 pour le service direct des voyageurs et de leurs bagages entre le Gothard et le chemin de fer d'Arth-Rigi; 9. le tarif pour le service direct des voyageurs entre le Gothard d'une part, et les chemins de fer de la Suisse-Occidentale et du Simplon avec la ligne Bulle-Romont, d'autre part.

b. Service international des voyageurs.

1. Le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages en service direct entre la Suisse et l'Italie; 2. le I^{er} et le II^{me} supplément, des 1^{er} Juin et 1^{er} Septembre 1882, au tarif pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre l'Autriche, la Bavière et la Suisse via Lindau-Lac de Constance-Romanshorn (taxes pour le Gothard); 3. le tarif du 1^{er} Avril 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre la Prusse, la Saxe et la Suisse, via Hof-Lindau-Romanshorn, renfermant des taxes pour certaines stations du Gothard et applicable à partir du 1^{er} Juin 1882; 4. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages en service direct entre certaines stations des chemins de fer de l'Etat du Royaume de Würtemberg et diverses gares du Gothard; 5. le I^{er} et le II^{me} supplément, des 1^{er} Juillet et 15 Décembre 1882, au tarif pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre l'Allemagne centrale et la Suisse; 6. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre les chemins de fer du Main-Neckar et du Grand-Duché de Baden d'une part et celui du Gothard d'autre part; 7. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre certaines stations du Ludwig-Hessois et des arrondissements directoriaux de Francfort, Cologne et Elberfeld, d'une part et diverses stations des chemins de fer suisses, d'autre part; 8. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre diverses stations des chemins de fer d'Alsace-Lorraine et certaines gares des chemins de fer suisses; 9. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre Paris et certaines stations du chemin de fer du Gothard; 10. le tarif du 11 Septembre 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre Londres d'une part et diverses stations suisses et italiennes d'autre part, par la France.

c. Service de transit.

1. Le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre l'Allemagne avec Prague et Carlsbad d'une part, et l'Italie via Gothard d'autre part; 2. le tarif du 1^{er} Juin 1882 pour le transport des voyageurs et de leurs bagages entre l'Angleterre, la Belgique et l'Italie via Sterpenich-Bâle-Chiasso.

Pour la plupart de ces tarifs, il a fallu créer dans le courant de l'année de un à quatre suppléments, tant pour tenir compte de l'augmentation devenue nécessaire des relations, tant pour avoir égard à de nouvelles combinaisons faisant prévoir un accroissement du mouvement.

d. Voyages circulaires.

En vue d'organiser un service international de voyages circulaires, on a posé les bases à cet effet dans un certain nombre de conférences; mais l'élaboration complète de ce service n'a pu s'achever durant l'exercice qui nous occupe.

Relativement au **service des marchandises**, nous signalerons les dispositions de tarifs prises pour les relations ci-après énoncées.

a. Service intérieur et service direct suisse des marchandises.

Dans notre précédent rapport de gestion, nous avons déjà mentionné le fait que pour le service des marchandises, nous avions adopté le système allemand de réforme et que nous proposerions ce dernier également pour les tarifs directs. C'est sur cette base qu'ont été élaborés les tarifs de marchandises ci-dessous énumérés :

1. Le tarif pour le transport des marchandises en service intérieur du chemin de fer du Gothard;
2. le tableau des taxes pour le service des marchandises de Lucerne et Rothkreuz aux stations du Gothard;
3. le tarif pour le transport des marchandises entre le Nord et l'Est de la Suisse d'une part et le Gothard, de l'autre;
4. le tarif pour le transport des marchandises entre le Gothard d'une part et le chemin de fer du Sud-Argovie et la ligne Wohlen-Bremgarten d'autre part.

Tous ces tarifs ont été appliqués à partir du jour de l'ouverture de la ligne directe à l'exploitation.

Dans le courant de l'année, sont entrés en vigueur deux suppléments à notre tarif pour le service intérieur des marchandises; l'un renferme des modifications de taxes et l'autre des dispositions relatives à certaines restrictions partielles du service aux stations de Sisikon, S. Nazzaro et Ranzo-Gera.

Il a paru pour chacun des tarifs 3 et 4 une feuille de redressement contenant des rectifications de taxes et de distances. — Il a été établi de plus pendant l'exercice: 5. le tarif pour le transport des marchandises entre le Gothard et la Suisse orientale-Waldshut et 6. les taxes pour les houilles de Bâle aux stations du Gothard.

On n'a pas encore élaboré de tarifs directs pour le transport des marchandises avec les autres Compagnies suisses dont les noms ne figurent pas ci-dessus, et cela parce que d'un côté nous ne connaissons pas la décision prise par ces dernières quant à l'adoption du système de réforme et que d'ailleurs le temps dont nous disposons a été entièrement absorbé par les autres travaux de tarifs.

b. Service des marchandises entre la Suisse et l'Italie.

Pour ce service également et en ce qui concerne les parcours suisses, le système allemand de réforme a été appliqué tant par nous que par les autres Compagnies suisses intéressées. Les Administrations italiennes n'ont pu se résoudre à l'adopter, mais ont persisté à maintenir pour leurs lignes le système admis dans leurs tarifs directs avec l'Allemagne via Brenner et via Gothard. Par suite de cette circonstance, il a fallu créer des tarifs dits de soudure qui comprennent les ports jusqu'à Chiasso transit et Pino transit, gares d'échange entre la Suisse et l'Italie, et les ports à partir des ces points. — Relativement au taux des taxes, les chemins italiens calculent généralement dans les tarifs tant généraux qu'exceptionnels, les mêmes montants que dans le service italo-allemand via Gothard et via Brenner, et réclament à plusieurs reprises que notamment sur les articles essentiels pour l'exportation italienne, soit pour le transit par l'Italie, les Compagnies suisses admettent les mêmes unités italiennes. Non seulement nous ne pûmes nous empêcher de reconnaître que cette demande avait en quelque sorte sa raison d'être, mais nous estimâmes qu'il serait de notre propre intérêt de prendre une disposition à cet égard. C'est pourquoi nous déclarâmes que nous nous prêterions à des réductions de taxes dans tous les cas où la concurrence d'autres voies ou celle d'autres lieux de production exigerait des réductions ou bien encore dans les cas où l'abaissement des prix de transport pourrait faire espérer un développement considérable de trafic. Les autres Compagnies suisses intéressées ne se placèrent pas au même point de vue. Tandis que les chemins de la Suisse orientale déclaraient devoir repousser l'idée de réductions spéciales de taxes en service italo-suisse, le Jura-Berne-Lucerne et le Central-Suisse consentaient à faire droit du moins en partie à la demande des Administrations italiennes. En conséquence il fut créé des tarifs exceptionnels à prix réduits pour certains articles particuliers, tels que vins, fruits du sud, cotons et céréales. En tant toutefois que ces tarifs se rapportent aux stations des chemins de la Suisse orientale, ces derniers ont appliqué leurs taxes normales, en d'autres termes les réductions ont été supportées entièrement par le chemin de fer du Gothard.

Dans le courant de l'exercice, les tarifs ci-après désignés sont entrés en vigueur pour le service dont il s'agit:

1. le tarif pour le transport des marchandises entre la Suisse et l'Italie, savoir: fascicule I, comprenant les dispositions règlementaires, les prescriptions de tarifs et la classification des marchandises; fascicule II, renfermant les taxes de transport entre certaines stations des chemins italiens et Chiasso transit; fascicule III, contenant les taxes pour les parcours suisses jusqu'à et de Chiasso transit aux stations de l'Union-Suisse, du Nord-Est suisse, du Sud-Argovie et du Gothard; 2. les I^{ers} suppléments aux trois fascicules ci-dessus pour le service italo-suisse des marchandises, contenant les modifications nécessitées dans la classification par l'adoption de divers tarifs exceptionnels, ainsi que les taxes pour les parcours suisses et italiens; 3. tarifs exceptionnels pour le transport de céréales, vins, coton, fruits du sud et tuyaux en fonte de Chiasso transit à et de certaines stations du Jura-Berne-Lucerne et de la ligne de l'Emmenthal (les tarifs désignés au n° 1 sont entrés en vigueur au 15 Août, ceux des n° 2 et 3 au 15 Septembre); 4. les fascicules II *a* et III *a* pour le service des marchandises entre la Suisse et l'Italie, renfermant les taxes des tarifs généraux et exceptionnels pour les parcours suisses et italiens jusqu'à et de Pino transit; 5. tarifs exceptionnels pour céréales, etc. de Pino transit à et de certaines stations du Jura-Berne-Lucerne et de la ligne de l'Emmenthal; 6. les suppléments II aux fascicules de tarifs I, II et III énoncés au n° 1 (les tarifs désignés aux n° 4, 5 et 6 sont applicables à partir du 4 Décembre, date de l'ouverture à l'exploitation de la ligne Cadenazzo-Pino-Luino); 7. taxes de Lucerne transit et de Rothkreuz à et de Chiasso transit; 8. 1^{er} supplément au fascicule I du tarif pour le transport des marchandises entre le Nord et l'Est de la Suisse d'une part, et le Gothard, d'autre part, comprenant des taxes directes pour le service des marchandises entre les stations du Nord-Est suisse et Chiasso transit (Italie); 9. 2^{me} supplément au même tarif, renfermant des taxes directes pour le service des marchandises entre les stations de l'Union-Suisse d'une part et Chiasso transit (Italie) de l'autre; 10. taxes de Chiasso transit aux et des stations du chemin de fer du Sud-Argovie. Comme nous l'avons déjà dit, il a été établi en outre des taxes exceptionnelles pour le transport de quelques articles importants à diverses stations de la Suisse.

Les autres Compagnies suisses non dénommées ci-dessus n'ont pu être comprises durant l'exercice 1882, dans les tarifs directs de marchandises, parce qu'elles n'avaient pas encore pris de décision relativement à l'adoption du système de réforme allemand.

c. Service des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie.

Ainsi que nous l'avons fait remarquer déjà dans notre rapport de gestion de 1881, il a été convenu entre les Administrations allemandes et suisses, d'établir les tarifs pour les parcours au nord de la frontière italo-suisse, sur la base du système de réforme allemand. Au commencement de l'année 1882, les Administrations italiennes déclarèrent qu'elles accorderaient pour le service entre l'Italie et l'Allemagne via Gothard la même classification de marchandises et les mêmes parts proportionnelles de taxes que pour le service entre l'Italie et l'Allemagne via Brenner. Les négociations également rappelées dans le précédent rapport et relatives au règlement des conditions de concurrence entre la voie du Gothard et celle du Brenner, ont abouti à une entente entre les Administrations concourant à ces services, entente dont nous donnons ci-dessous les points essentiels: l'acheminement du trafic s'effectue par la voie (Gothard ou Brenner) qui offre la plus courte distance entre la gare de départ et celle d'arrivée. Le trafic entre les stations de l'Allemagne et de l'Italie, pour lesquelles la différence entre la distance totale via Gothard et via Brenner n'est pas supérieure au 20% de la distance au nord des stations-frontières de la Suisse et l'Italie et de l'Autriche et l'Italie, est considéré comme trafic commun. Sur les recettes résultant de

ce trafic revenant aux parcours allemands-suisses ou allemands-autrichiens, il est alloué d'avance à la voie effectuant le transport, les frais de traction et à la Compagnie expéditrice ou destinataire, les frais d'expédition perçus. Le solde est partagé par moitié entre les deux voies (Gothard et Brenner). Les recettes découlant du reste (non commun) du trafic reviennent exclusivement à la voie qui effectue le transport. — Pour la formation du tarif, les chemins allemands ont adopté les unités prussiennes, et les Compagnies suisses les unités prussiennes avec un supplément de 20 % pour les distances jusqu'à 100 kilomètres, et de 15 % pour celles au delà de 100 kilomètres, mesurées à partir des stations-frontières entre la Suisse et l'Allemagne. En tant que le tarif des marchandises entre l'Italie et l'Allemagne via Brenner, en vigueur lors de la formation de ces tarifs, offrait pour les relations appartenant, quant à la direction à suivre et d'après les conventions, à la zone de la voie du Gothard, des taxes moins élevées que celles résultant pour le Gothard du calcul sur les bases ci-dessus, on a compris les taxes correspondantes du tarif du Brenner dans celles du Gothard. Il a été créé sur la base d'unités convenues spécialement, des taxes exceptionnelles pour un certain nombre d'articles particulièrement importants et partiellement exposés à la concurrence par eau. — Pour tenir compte de la différence existant entre le système allemand-suisse et le système italien de tarifs, il a fallu établir généralement des tarifs dits de soudure. — Parmi les tarifs élaborés d'après ces principes, nous indiquerons ceux qui sont entrés en vigueur à la mise en exploitation (1^{er} Juin) de la ligne directe Immensee-Chiasso ; 1. le tarif général (I^{re} et III^{me} partie) pour le transport des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie ; 2. le tarif exceptionnel pour le transport en grande vitesse d'Italie en Allemagne de denrées alimentaires par wagons complets ; 3. le tarif exceptionnel pour houilles, etc. du bassin de la Sarre en Italie ; 4. le tarif exceptionnel pour houilles, etc. du bassin de la Ruhr en Italie ; 5. le tarif provisoire pour le transport des marchandises de la Bavière et de la Saxe à Chiasso transit. — Les tarifs n°s 1 à 4 ne purent toutefois être appliqués que sur les parcours allemands-suisses, les Administrations italiennes ayant déclaré vouloir les examiner plus en détail avant de les introduire sur leurs lignes. Par suite, tous les transports devaient être réexpédiés au départ de Chiasso et l'on appliquait au sud de Chiasso, non pas les taxes contenues dans les tarifs italo-allemands, mais bien les taxes intérieures italiennes. Ce n'est que le 6 Septembre qu'à pu s'établir, grâce à l'adhésion donnée par les Administrations italiennes, l'expédition directe d'Allemagne en Italie ; à cette date parurent également de nouvelles éditions du tarif général pour le transport des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie ainsi que le tarif exceptionnel pour denrées alimentaires ; à cette occasion les stations bavaroises et saxonnes furent comprises également dans le premier de ces tarifs ; en même temps fut supprimé le tarif désigné au n° 5. — Pour favoriser le trafic vers les rives du lac Majeur, on rendit plus tard les taxes pour houilles et fers au nord de Chiasso contenues dans les tarifs italo-allemands, applicables également aux transports pour Locarno transit (à destination des stations italiennes du lac Majeur et l'au delà). Cette mesure a toutefois été rapportée à l'ouverture de la ligne Cadenazzo-Pino. — Parmi les tarifs élaborés durant l'exercice 1882, nous mentionnerons encore le tarif exceptionnel pour sucre bruts venant d'Allemagne et destinés aux stations des chemins de fer de la Haute-Italie, ainsi que le tarif exceptionnel pour les houilles, etc. de la Saxe en Italie ; une nouvelle édition de ce tarif a paru lors de la mise en exploitation de la ligne Cadenazzo-Pino (4 Décembre). — A la même époque ont été mis en vigueur encore les tarifs suivants nécessités par l'ouverture de la dite ligne : 1. IV^{me} partie du tarif général pour le transport des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie ; 2. 1^{er} supplément au tarif pour le transport des denrées alimentaires entre l'Allemagne et l'Italie ; 3. nouvelles éditions des tarifs exceptionnels pour les houilles, etc. des bassins de la Sarre et de la Ruhr. — En outre, on procéda dans l'intervalle aux modifications et compléments nécessaires des tarifs et des prescriptions sur la direction à suivre. — Il nous reste enfin à rappeler l'interruption de la circulation sur

le Brenner par suite d'inondations, qui nous obligea à établir temporairement un tarif exceptionnel pour les zones allemandes se déversant, à teneur des conventions, sur la voie du Brenner. Il n'est pas besoin de dire qu'à la reprise du service sur le Brenner, ce tarif a été supprimé. Les tractations sur la question de savoir si et jusqu'à quel point le trafic qui, d'après des conventions, aurait dû passer par le Brenner, doit être considéré comme trafic commun, n'étaient pas terminées à la fin de l'exercice qui nous occupe.

d) Service des marchandises entre l'Italie, la Belgique et l'Angleterre.

Pour le service entre l'Italie d'un côté, la Belgique et l'Angleterre, de l'autre, on a créé durant l'exercice les tarifs suivants : 1. tarif exceptionnel pour le transport en grande vitesse de denrées alimentaires par wagons complets d'Italie en Belgique et en Angleterre via Chiasso ; 2. tarif exceptionnel pour houilles, etc. de Belgique en Italie via Chiasso. — Les Administrations italiennes n'ont toutefois pas accordé l'expédition directe entre les stations belges et anglaises d'une part et italiennes d'autre part, de sorte que les transports de ce genre ont dû pendant toute l'année, être réexpédiés au départ de Chiasso. — En ce qui concerne les denrées alimentaires, il a été convenu avec le Brenner de partager par moitié — et dans ce cas d'adopter la répartition du tonnage réel des marchandises (Naturaltheilung) — le trafic provenant de la ligne Vérone-Modène-Bologne-Pistoie-Florence-Rome, ainsi que des stations situées à l'est de cette ligne et au sud de Rome. — Les négociations relatives à la création d'un tarif général pour le transport des marchandises entre la Belgique et l'Italie n'on pas reçu leur solution pendant l'exercice de 1882.

e) Service des marchandises entre les Pays-Bas et l'Italie.

Des tractations ont eu lieu quant à la création de tarifs directs entre l'Italie et la Hollande, mais elles n'ont pas été poussées assez avant, pour qu'on pût procéder durant l'exercice aux calculs des tarifs.

f) Service des marchandises entre la France et l'Italie.

Dans le but aussi d'attirer autant que possible à la voie du Gothard le trafic entre la France et l'Italie, on a appliqué dès le 1^{er} Novembre un tarif pour le service direct des marchandises entre Delle transit et Chiasso transit. On a créé également pour le service entre Delle transit et Pino transit un tarif analogue qui est entré en vigueur le 1^{er} Janvier 1883. — Les négociations relatives à l'établissement d'un tarif pour le transport de marchandises à grande vitesse entre Paris et Chiasso transit, ont été terminées pendant l'exercice, de sorte que ce tarif a pu être appliqué dans le courant du mois de Janvier 1883.

B. Service de surveillance et d'entretien de la ligne.

a. Lignes tessinoises de plaine.

L'organisation déjà en vigueur sur les lignes tessinoises de plaine est restée la même jusqu'à l'ouverture de l'ensemble du réseau.

A côté de l'entretien courant de ces lignes, le personnel a eu à s'occuper encore de travaux importants de reconstruction ainsi que des travaux de transformation et d'agrandissement des stations. Nous avons déjà rappelé les derniers au chapitre de la Construction de la ligne; dans les premiers rentre la réfection générale de la voie des tronçons de Biasca à Cadenazzo et de Lugano à Chiasso, travail exécuté en vue de mettre ces lignes dans les conditions que comportait l'accroissement du trafic. Cette réfection a consisté dans le remplacement des traverses et rails défectueux, dans l'augmentation du nombre des

plaques d'assise et dans le remplacement partiel des tire-fonds des rails. Ces travaux étaient achevés pour la plupart à la fin de l'année 1882.

A l'ouverture à l'exploitation du réseau entier, les lignes tessinoises de plaine furent incorporées dans l'organisation définitive.

b. Gœschenen-Airolo.

L'organisation provisoire du service de surveillance et d'entretien de ce tronçon, service qui fut mis sous les ordres de l'Ingénieur en chef déjà nommé pour l'exploitation, a exigé le personnel suivant: 1 chef de district, 8 chefs-cantonniers et remplaçants, 8 gardes-tunnel et aides, 2 gardes de têtes, 2 gardes-stations. Pour l'entretien de la ligne on a formé 4 groupes d'ouvriers.

c. Réseau entier.

L'organisation définitive du service de surveillance et d'entretien des lignes est entrée en vigueur à l'ouverture de l'exploitation du réseau entier.

Elle repose sur le principe admis en Suisse aussi par les Compagnies du Jura-Berne-Lucerne et de la Suisse-Occidentale, savoir celui de la séparation du service de surveillance de celui d'entretien.

Le service des barrières rentrant dans le premier, forme un service à part, de sorte que les gardes-voie peuvent se vouer entièrement à la surveillance et au petit entretien de la ligne. Ce n'est qu'exceptionnellement, c'est-à-dire lorsque le service de surveillance ne réclame pas la présence continue du garde, que ce dernier peut travailler avec l'équipe à l'entretien de la ligne. Le service de nuit est fait par des gardes de nuit spéciaux.

Pour le service des barrières on emploie en majeure partie les femmes des gardes et des ouvriers définitifs.

D'après cette organisation l'ensemble du réseau se divise en 3 sections d'ingénieurs de la voie, 11 sections de chefs de district et 35 sections de chefs-cantonniers. L'état du personnel à la fin de l'année 1882 se trouve au chapitre « Dépenses et statistique de l'exploitation ».

Chaque section de chef-cantonnier constitue une équipe à part, à laquelle sont adjoints deux ou trois ouvriers définitifs. Les ouvriers définitifs forment en même temps le personnel nécessaire pour le remplacement des gardes malades ou en congé, pour les aides-gardes et les postulants aux places vacantes de gardes. Cette organisation constitue la garantie la plus puissante possible pour assurer la régularité du service de l'exploitation; à cet égard, elle a déjà fait ses preuves, attendu que dans tous les cas où des obstacles dangereux (chute de pierres, irruption d'eaux de torrents, avalanches, rupture de rails, malveillance, etc.) s'opposaient à la circulation des trains, on a pu s'en apercevoir assez à temps pour pouvoir avertir ou arrêter les trains menacés.

L'entretien de la ligne sur les nouvelles parties du réseau s'est porté principalement, durant le *premier semestre* de l'exploitation, sur la consolidation de la voie, sur la consolidation et le déblayage des parois de rocher et des coteaux de décharge, des talus de tranchées et des parties de tunnels non maçonées; les autres ouvrages de la ligne n'ont exigé aucune réparation digne de remarque.

Les travaux que nous venons de citer, c'est-à-dire la consolidation et le déblayage des parois de rocher, etc., sont d'une importance si considérable pour la régularité de l'exploitation du chemin de fer du Gothard, qu'on a organisé dans ce but un service spécial.

Pendant la période d'exploitation qui vient de s'écouler, on a poussé également avec énergie les travaux de consolidation; leur avancement est tel que les parties les plus dangereuses sont actuellement

tout à fait sûres. — Quant aux parties de tunnels non revêtues, nous pouvons constater que les observations et vérifications périodiques ont donné des résultats entièrement satisfaisants en ce sens que du côté nord on n'a plus remarqué ni dégradations ni fissures dans la roche et que du côté sud on n'a dû maçonner après coup que quelques parties de faible longueur.

Les interruptions de service qui se sont produites dans la dite période à la suite de dommages causés à la ligne ou d'obstacles tombés sur celle-ci, se réduisent à *trois cas*, dans lesquels la ligne a été réellement interrompue et le transbordement est devenu nécessaire, savoir: le 21 Juillet lors de l'irruption des eaux du Selderbach près Silenen, qui ont couvert la ligne de graviers sur un espace d'environ 40 mètres; le 29 Octobre lors du tassement de terrain entre le pont et le tunnel de Polmengo, et l'obstruction de la voie inférieure près Wasen par une avalanche descendue de l'Entschithal. Dans ces trois cas toutefois, la circulation a été rétablie au bout de peu de temps.

En fait de ravages un peu considérables causés au chemin de fer en dehors du corps de la voie, nous avons à citer ceux occasionnés par les pluies persistantes de Juillet, entre autres à la correction de l'Uetenbach près Schwyz et au mur construit au bord de la Reuss à Gœschenen.

Les interruptions de moindre importance qui n'ont fait que retarder les trains, se réduisent à *cinq glissements de remblais ou de tranchées et à six chutes de grosses pierres*. Il y a eu en outre 51 cas de ruptures de rails, dont 18 à de vieux rails des lignes tessinoises de plaine, 21 à des rails de la dernière fourniture par suite de défauts de fabrication et 12 par suite de chutes de pierres.

Le chapitre «Statistique de l'exploitation» contient un tableau détaillé des dépenses pour la surveillance et l'entretien de la ligne; nous rappellerons seulement qu'en ce qui concerne les nouvelles lignes et pour la période écoulée de construction, on n'a mis au compte d'exploitation, outre les dépenses pour la surveillance de la ligne, que celles de l'entretien *ordinaire* des voies, des réparations par suite de phénomènes atmosphériques (inondations, irruption de torrents, chute de pierres, etc.), ainsi que du déblayage des neiges et de la glace, tandis que toutes les dépenses extraordinaires de cette période pour le dressement de la voie, apport à pied-d'œuvre et répartition du ballast, déblayage et renforcement des talus en roche, des coteaux, des parois de rochers et des parties de tunnels non maçonnées, etc., sont portées encore au compte de construction.

C. Horaires et aperçu de la marche des trains.

En ce qui concerne la **marche des trains**, nous avons cherché avant tout à régler les relations internationales. Nous nous sommes appliqués à ouvrir la ligne dès le début de l'exploitation avec deux trains express, l'un de jour, l'autre de nuit, dans chaque direction. La Compagnie du Gothard est la première en Suisse qui ait institué un service de nuit régulier pour le transport des voyageurs et de la poste. Par là nous avons assurément moins fait une bonne opération au point de vue financier que procuré des avantages sérieux et incontestables au commerce et au monde des affaires dans son ensemble. Si nous relevons ici cette circonstance, c'est parce que les traités internationaux ne nous imposaient point, comme on l'a supposé à diverses occasions, l'obligation proprement dite de créer des express de nuit, non plus que celle d'instituer plus d'un train direct dans chaque sens. Nous avons été bien plutôt guidés par l'idée que la création de ces trains répondait à l'importance du chemin de fer du Gothard en sa qualité de ligne internationale, et par conséquent était en quelque sorte inévitable.

Dans une conférence générale que nous avons rappelée brièvement dans notre dernier rapport de gestion et à laquelle ont pris part les chemins impériaux de l'Alsace-Lorraine, les chemins de l'Etat du Grand-

Duché de Baden, la Direction des chemins de fer à Cologne (rive gauche), la Direction de Francfort s/M., les chemins de l'Etat wurtembergeois, la Direction Spéciale du Ludwig-Hessois, les chemins de fer du Palatinat, la Compagnie de l'Est français, les chemins de fer de l'Etat belge, ceux de la Haute-Italie, les Compagnies suisses, savoir: le Central-Suisse, le Nord-Est suisse, le Jura-Berne-Lucerne, l'Union-Suisse et le Gothard, la marche de ces trains express a été fixée approximativement comme suit:

Les trains directs de nuit arrivant le matin à Bâle tant de la rive gauche et de la rive droite du Rhin que de la France via Delle, sont continués par un express de jour quittant Bâle à 7.¹⁵ et Lucerne à 10 heures du matin pour arriver à Milan à 7.⁴¹ du soir. En sens inverse, le direct de jour partant de Milan à 7.³⁰ du matin et atteignant Lucerne à 4.⁵⁰ et Bâle à 7.³⁵ du soir, trouve sa continuation dans les trains de nuit dont une partie existait déjà à partir de Bâle dans les directions indiquées ci-dessus, tandis que les autres avaient été projetés pour l'époque de la mise en exploitation du chemin de fer du Gothard. Parmi ces derniers, il faut citer en particulier le train que les chemins de fer du Jura ont créé entre Calais et Bâle, de concert avec les Compagnies françaises de l'Est et du Nord. Ce train permet, en partant de Londres à 10 heures du matin, d'atteindre le jour suivant l'express de jour susmentionné Bâle-Milan et dans la direction contraire, en quittant Milan à 7.³⁰ du matin d'arriver à Londres le jour après à 5.³⁰ du soir.

Les express de nuit du Gothard forment de même dans la direction Bâle-Milan, la continuation immédiate des trains directs de jour aboutissant à Bâle des lignes du Nord, de l'Est et de l'Ouest, et vice versa.

A Rothkreuz se fait le raccordement avec la Suisse orientale et l'Allemagne du Sud; à Olten et à Lucerne s'effectuent les coïncidences en provenance de l'Ouest de la Suisse et des zones situées en arrière.

Cette disposition qui fait de Bâle et de Milan les points les plus marquants de l'itinéraire et en même temps les têtes de ligne des trains de jour et de nuit, était celle qui correspondait le mieux aux communications déjà existantes; selon toute probabilité et comme le comporte la nature des choses, elle formera à l'avenir la base des horaires de la voie du Gothard.

Les coïncidences de Milan pour les importantes communications avec Gênes et avec Rome par Gênes se présentaient dans des conditions moins favorables que celles existant déjà à Bâle. Elles ont été améliorées par la création de nouveaux trains directs coïncidant à nos express de nuit, notamment d'un express dans chaque sens sur la ligne Milan-Voghera-Novî. L'organisation de ces trains est due à l'extrême obligeance de l'Administration des chemins de la Haute-Italie qui les a accordés au moins d'une manière provisoire.

Pour pouvoir de plus raccorder à Milan nos express de jour aux deux express principaux reliant cette ville avec Rome par Gênes, il a fallu augmenter la vitesse des trains à faire coïncider entre eux. Grâce à l'intervention de M. le Ministre Baccarini, cette difficulté aussi a été écartée par des concessions réciproques.

Une fois le projet d'horaire ainsi élaboré, nous le soumîmes à la Conférence de l'Europe centrale pour le service des trains réunie à Bruxelles le 11 Janvier 1882. L'Administration des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine s'opposa à ce projet, en demandant que l'heure du départ de l'express de nuit Milan-Bâle fût fortement retardée. La majorité approuva le projet du Gothard et cette décision fut ensuite ratifiée également par le Chef de l'Office impérial pour l'Administration des chemins de fer Alsace-Lorraine.

Les autres trains de voyageurs ont été déterminés par les conditions du service local, ce qu'il n'est pas besoin d'exposer ici en détail.

Nous rappellerons toutefois les efforts que nous avons faits pour accroître la sécurité et le confort du *service des voyageurs* dans les express du Gothard par des dispositions appropriées à ce but et conformes aux progrès les plus récents de l'art des chemins de fer. Par suite d'accords avec le Central-Suisse, le Nord-Est suisse et l'Administration de la Haute-Italie, nous avons réussi à obtenir qu'entre Bâle et Milan il n'y eût plus de changement de train et que des voitures directes circulassent de Rommashorn-Zurich à Milan et vice versa. Ces voitures sont uniformément éclairées au gaz, système Pintsch, et munies de freins continus, système Hardy. Le matériel est fourni proportionnellement par les Administrations intéressées. La Haute-Italie fournit en outre le matériel pour un express de nuit composé de voitures à compartiments. Les trains sans exception ne renferment ainsi que des voitures américaines à compartiments communs ou des voitures à compartiments séparés. Des wagons-lits sont placés dans les trains express tant de jour que de nuit. Le nombre, d'abord très restreint, des voyageurs utilisant ce genre de voitures, s'est accru successivement. Leur construction élégante avec les couloirs latéraux fermés, mais munis de grandes glaces, les fait apprécier dans les express de jour.

Pour le *service des marchandises* dont le développement ne se laissait pas prédire à coup sûr, nous avions prévu un nombre restreint de trains ordinaires, par contre un grand nombre de trains facultatifs. Aussitôt que le service régulier s'est accru au delà de ce qu'on attendait, nous avons augmenté le nombre des trains de marchandises ordinaires. Ce système entièrement rationnel a été surtout facilité par le fait que nous avons eu soin de séparer le service des voyageurs de celui des marchandises, et si les dépenses d'exploitation sont restées dans des limites satisfaisantes, il faut l'attribuer essentiellement à la méthode économique et bien entendue qu'on a suivie dans la détermination de la marche des trains.

Relativement au mouvement des voyageurs, nous devons rappeler encore la grande affluence qui s'est produite dès le début au delà de toutes les espérances et qui, dans les mois de Juin à Septembre, a été très considérable.

En ce qui concerne enfin le service des marchandises, l'interruption de la voie du Brenner résultant de force majeure et survenue au milieu de Septembre, a occasionné un accroissement tout à fait extraordinaire du trafic pendant la période d'automne qui d'ailleurs compte parmi celles où le transport des marchandises présente la plus grande activité.

L'ouverture prévue primitivement pour le 1^{re} Octobre de la ligne de Pino et qui aurait contribué à faciliter l'écoulement des marchandises encombrant nos diverses stations, a été retardée contre toute attente jusqu'au mois de Décembre. C'est ainsi que la ligne du Cenere avec ses fortes rampes et la gare internationale de Chiasso qui avait été aménagée sur un pied relativement modeste alors que l'on comptait sur l'ouverture simultanée de la ligne de Pino, ont eu à supporter tout l'effort du trafic dans des proportions entièrement inattendues.

L'ouverture à l'exploitation de la ligne de Pino au 4 Décembre fit enfin cesser cet état de choses.

En suite des besoins qui s'étaient fait sentir durant la première période de l'exploitation, l'Administration n'a point négligé de prendre sous tous les rapports les dispositions nécessitées par les circonstances et qui ont été décrites dans leurs chapitres respectifs, entre autres l'agrandissement de certaines stations, la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs avec buffet à Gœschenen, la pose de la seconde voie dans le grand tunnel, l'augmentation du matériel-roulant, qui pour les locomotives seulement, s'élève au 30 % de leur chiffre primitif, etc.

Quant à la question de la douane, nous espérons qu'elle aboutira à une heureuse solution et à des améliorations importantes grâce à l'intervention obligeante des Autorités dont le concours est assuré et

s'est révélé déjà par une augmentation des divers personnels, par celle des heures de service et par les facilités les plus grandes possibles pour la visite de la douane surtout en ce qui touche les voyageurs.

Du reste, nous avons été également obligés de soulager notre personnel très chargé en l'augmentant et le complétant partout où le trafic avait acquis des proportions plus fortes qu'on ne s'y attendait au début.

En terminant nous renvoyons aux tableaux n°s 22 et 23 contenant la récapitulation des longueurs de construction et d'exploitation du chemin de fer du Gothard.

Au 1^{er} Janvier est entré en vigueur un nouvel horaire tenant compte de la mise en exploitation à ce jour de la ligne Gœschenen-Airolo (grand tunnel). Le service des diligences fut alors limité aux lignes intermédiaires Fluelen-Gœschenen, Airolo-Biasca et Bellinzona-Lugano. A ce moment le voyage de Lucerne à Milan exigeait encore 21 heures et 40 minutes.

Au 10 Avril, l'horaire fut modifié pour y comprendre la ligne Giubiasco-Lugano livrée à l'exploitation ce même jour. Dès lors on put aller de Lucerne à Milan en 17 heures, aujourd'hui il n'en faut plus que 10 à peu près.

Nous avons déjà parlé de l'horaire du 1^{er} Juin, jour de l'ouverture au service régulier de la ligne directe.

Le 15 Octobre entrèrent en vigueur, comme d'habitude, les horaires d'hiver qui, en ce qui concerne notre réseau, ne diffèrent pas sensiblement de l'horaire d'été.

Le dernier changement d'horaire un peu important se produisit le 17 Décembre, date de l'ouverture au service de la ligne de Pino ou de Luino. Sur cette ligne circulent actuellement le même nombre d'express que sur la ligne de Chiasso, attendu que les trains arrivant de Lucerne à Bellinzona sont dédoublés dans les deux directions (Chiasso et Luino) et inversément ceux arrivant de Chiasso et de Luino à Bellinzona sont fondus en un seul.

Pour le nombre des trains et la statistique s'y rattachant, nous renvoyons aux tableaux n°s 11 et 12.

D. Recettes et Statistique du trafic.

1. Période du 1^{er} Janvier au 30 Juin 1882.

	Fr.	C.	%
<i>I. Recettes directes:</i>			
1° Voyageurs	548,533	09	52,72
2° Bagages	43,109	60	4,15
3° Animaux	12,137	25	1,17
4° Marchandises	393,277	60	37,80
	997,057	54	
<i>II. Recettes indirectes</i>	43,365	56	4,16
<i>Total des recettes</i>	1,040,423	10	100,00

Contrairement à l'usage jusqu'ici adopté, nous avons renoncé à mettre en regard les résultats correspondants de l'année précédente, parce que les chiffres ci-dessus ne concernent que le premier semestre de l'exercice 1882, durant lequel les conditions du trafic ont été du reste profondément modifiées par l'ouverture successive des lignes de Gœschenen à Airolo (1^{er} Janvier), de Giubiasco à Lugano (10 Avril), de Lucerne à Gœschenen et d'Airolo à Biasca (1^{er} Juin).

Sans l'ouverture du tronçon en tunnel Gœschenen-Airolo, la diminution déjà mentionnée dans notre dernier rapport, des recettes sur les lignes tessinoises de plaine aurait progressé au fur et à mesure de l'achèvement des divers travaux de la ligne. Le service régulier du tunnel, qui a commencé au 1^{er} Janvier, a compensé en partie cette diminution de recettes tant pour le service des voyageurs que pour celui des marchandises et grâce surtout au transport des soies de et pour l'Italie, qui ont repris la voie du Gothard.

Du 1^{er} Janvier au 31 Mai 1882 (ouverture de la ligne directe) 27,500 voyageurs et 3000 tonnes de marchandises, en chiffres ronds, ont passé le tunnel ; les recettes de ce mouvement ont atteint fr. 81,500, soit fr. 5094 par kilomètre, dont fr. 56,500 pour les voyageurs (y compris les bagages) et fr. 25,000 pour les marchandises (y compris les animaux).

L'ouverture au 10 Avril suivant, comme nous l'avons dit, de la ligne du Monte-Cenere, a exercé également sur le trafic et les recettes des lignes tessinoises de plaine une action bienfaisante qui cependant n'a pas donné les résultats que nous en attendions.

Ainsi qu'il était à présumer, l'ouverture de la ligne directe au 1^{er} Juin a entièrement modifié les conditions du trafic ; nous reviendrons plus loin sur ce sujet.

Pour les détails concernant les résultats de l'exploitation pendant le 1^{er} semestre, nous renvoyons aux tableaux n^os 1 et 2 de la fin de notre rapport.

2. Période du 1^{er} Juillet au 31 Décembre 1882.

	Fr.	C.	%
<i>A. Recettes sur les transports par chemin de fer:</i>			
I. Voyageurs	2,360,869	94	41,52
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):			
a) bagages	219,559	88	3,86
b) animaux	190,077	41	3,34
c) marchandises de toute nature	2,476,510	45	43,56
B. Recettes provenant de sources diverses	439,057	03	7,72
<i>Total des recettes</i>	5,686,074	71	100,00

Ce n'était point une illusion d'admettre que grâce à la position avantageuse de la voie du Gothard, l'ouverture du service régulier ferait prendre au trafic un développement considérable non point seulement au bout de quelques années, mais dans un avenir très rapproché. Dans la première moitié déjà de la période d'exploitation, on a obtenu des résultats qu'on peut considérer comme très satisfaisants, mais il ne faut pas oublier que l'interruption du Brenner les a aussi influencés d'une manière considérable.

En ce qui concerne spécialement le service des voyageurs, nous ferons ressortir tout d'abord l'affluence des voyageurs de I^{re} et de II^{me} classe comparativement à d'autres Compagnies suisses. Tandis qu'en 1881 et sur toutes les lignes suisses à écartement normal, la I^{re} classe n'était utilisée en moyenne que par le 1,48 % et la II^{me} par le 16,56 % du chiffre total des voyageurs, la ligne du Gothard donne les chiffres de 6,47 % pour la I^{re} et de 31,62 % pour la II^{me} classe. Pour un nombre total de 533,605 voyageurs, le mouvement ramené à la longueur totale des lignes est de 109,166 voyageurs, ce qui montre que le service local prédominait encore pour ce qui concerne le transport des voyageurs. La distance moyenne parcourue par chaque voyageur ne s'élève en conséquence qu'à 51,55 kilomètres, chiffre qui représente toutefois plus de 2 fois et demi la moyenne des lignes suisses à écartement normal en 1881.

Quant au service des marchandises, ce sont les tarifs spéciaux qui relativement aux classes, offrent les quantités les plus fortes de marchandises.

Les articles principaux sont les combustibles 26,63 %, les denrées et comestibles 26,19 % et les articles en métal 18,58 %.

Le poids des marchandises transportées s'élève à 186,880 tonnes, le mouvement ramené à la longueur totale des lignes est de 119,793 tonnes. Chaque tonne a parcouru en moyenne 161,53 kilomètres. Ces chiffres font reconnaître clairement le caractère de la ligne de transit.

Les zones importantes desservies par le Gothard, les communications établies depuis longtemps avec elles, et les résultats de l'année courante justifient l'espérance que le trafic acquerra des proportions encore plus considérables.

Les détails relatifs aux résultats de l'exploitation figurent aux tableaux n°s 3 à 10 annexés à la fin du rapport.

E. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Nous renvoyons aux tableaux n°s 11 à 21 de la fin du rapport en nous bornant à présenter quelques remarques générales et quelques autres concernant les diverses branches de service.

1. Période du 1^{er} Janvier au 30 Juin 1882.

Branches de service	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%
<i>I. Administration générale de l'exploitation.</i>						
1. Part afférente dans les dépenses de l'Administration centrale	29,135	49	4,42			
2. Service commercial:						
a) Bureau des tarifs	9,616	86	1,46			
b) Contrôle de l'exploitation	10,031	50	1,52			
3. Chef de l'exploitation et son bureau	13,330	49	2,02			
4. Economat	3,684	38	0,56			
5. Télégraphie de service	1,720	60	0,26			
6. Divers	12,268	38	1,86	79,787	70	12,10
<i>II. Surveillance et entretien des lignes.</i>						
1 à 3. Personnel	60,791	79	9,23			
4 à 9 et 11. Entretien	82,968	73	12,60			
10. Déblayage des neiges et de la glace	239	65	0,04	144,000	17	21,87
<i>III. Service des expéditions.</i>						
1. Frais généraux	72,622	45	11,03			
2. Service des voyageurs	14,668	20	2,23			
3. Service des marchandises	15,074	15	2,29	102,364	80	15,55
<i>IV. Service du mouvement.</i>						
1. Frais généraux	11,977	93	1,82			
2. Traction	183,770	62	27,90			
3. Voitures et wagons	133,862	95	20,32	329,611	50	50,04
<i>V. Divers</i>						
Total	2,901	80	0,44			
	658,665	97	100,00			

2. Période du 1^{er} Juillet au 31 Décembre 1882.

Branches de service	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%
<i>I. Administration générale.</i>						
a) Personnel	107,344	61	4,96			
b) Autres dépenses	41,312	40	1,91	148,657	01	6,87
<i>II. Surveillance et entretien de la ligne.</i>						
a) Personnel	143,856	73	6,64			
b) Autres dépenses	13,610	76	0,63			
c) Entretien et renouvellement de la ligne	187,835	17	8,67	345,302	66	15,94
<i>III. Service des stations, des expéditions et des trains.</i>						
a) Personnel	411,233	19	18,98			
b) Autres dépenses	61,274	99	2,83	472,468	18	21,81
<i>IV. Service du mouvement.</i>						
a) Personnel	241,390	19	11,14			
b) Autres dépenses	7,137	10	0,33			
c) Combustible, graisses, etc. pour les locomotives	505,056	32	23,31			
d) Graisses, etc. pour les voitures et wagons . . .	19,916	38	0,92			
e) Entretien et renouvellement du matériel-roulant	58,555	84	2,70	832,055	83	38,40
<i>V. Divers.</i>						
a) Intérêts en compte-courant et commissions . . .	6,591	39	0,30			
b) Fermages et loyers	290,357	88	13,40			
c) Pertes sur certaines branches auxiliaires et accessoires	25	—	0,01			
d) Autres dépenses	70,879	02	3,27	367,853	29	16,98
<i>Total</i>	2,166,376	97	100,00

Le résultat des dépenses de la première période de l'exploitation de la ligne directe et leur proportion relativement aux parcours et aux recettes de l'exploitation peuvent bien être considérés comme favorables sous tous les rapports, mais ne sauraient servir de criterium pour le résultat moyen des années subséquentes, car il ne faut pas oublier qu'en tout et partout, la seconde moitié de l'année est plus avantageuse que la seconde, qu'un certain nombre de dépenses pour l'entretien de la ligne et dépendances, ainsi que du matériel-roulant ne deviendront nécessaires qu'avec le temps, qu'alors elles figureront d'une manière régulière et qu'il faudra aussi accroître le personnel de l'Administration qu'intentionnellement on a laissé sur un pied très modeste au commencement de l'exploitation.

Le total des dépenses d'exploitation se monte à Fr. 3,09 par kilomètre de traction, à 11,18 centimes par kilomètre d'essieu et à 2,36 centimes par kilomètre-tonne (poids brut).

I. Administration générale de l'exploitation.

Les dépenses de cette rubrique atteignent le 3,39 % des recettes brutes, soit 25,03 centimes par kilomètre de traction. Elles constituent les $\frac{4}{5}$ des dépenses pour traitements de l'Administration centrale, attendu qu'une partie du personnel était encore essentiellement occupé aux comptes de construction. Les autres dépenses de l'Administration centrale ont été par contre portées intégralement au compte d'exploitation.

II. Surveillance de la ligne.

Les dépenses du service de surveillance se montent à fr. 2,837.86 par an et par kilomètre, à 53,62 centimes par kilomètre de traction; quant à l'étendue de ces travaux, nous renvoyons à notre exposé, page 35.

III. Service des stations, des expéditions et des trains.

Par suite du nouveau formulaire de compte adopté dès le 1^{er} Juillet, les frais du *bureau du chef de l'exploitation* ainsi que du *personnel des trains* ont été sortis de l'Administration générale (rub. I. 2) et du service du mouvement (rub. IV. 3) et portés au service des stations, des expéditions et des trains. C'est ce qui explique la proportion défavorable, relativement à la première période, des dépenses de cette branche de service aux dépenses totales de la seconde période. Il faut ajouter de plus que les dépenses du personnel des trains pour l'exploitation de la ligne de montagne durant la 2^{me} période, ont été de beaucoup supérieures à celles pour l'exploitation des lignes de plaine durant la première.

IV. Service du mouvement.

L'importance du service du mouvement sur nos lignes avec leurs fortes rampes, nous a engagés à dresser un certain nombre de tableaux statistiques sur lesquels figurent les parcours effectués par notre matériel d'exploitation ainsi que les dépenses résultant de ces parcours et enfin l'état du matériel-roulant et les moyens adoptés pour l'entretien de ce dernier.

I. Locomotives.

a. Etat des locomotives.

Le nombre des locomotives s'est élevé de fin 1881 à fin 1882, de 14 à 64 dont la liste détaillée se trouve au tableau n° 13. Cette augmentation considérable a eu lieu durant le mois de Mai à l'époque de l'ouverture de la ligne principale à l'exploitation.

b. Parcours des locomotives.

Ces parcours sont détaillés par mois et séries dans le tableau n° 15. Nous ferons remarquer que jusqu'au mois d'Avril, le service de la traction ne se faisait que sur les lignes tessinoises de plaine ouvertes dès 1874 et dans le grand tunnel. Il s'est étendu au commencement d'Avril à la ligne de montagne du Monte-Cenere, dans le mois de Mai aux rampes d'accès du Gothard et enfin en Décembre, au tronçon Cadenazzo-Pino jusqu'à Luino.

L'accroissement des parcours qui ressort de la récapitulation par mois des kilomètres-locomotives, s'explique d'une part par l'ouverture successive de ces lignes à l'exploitation et d'autre part par l'augmentation constante de l'intensité du trafic.

La récapitulation par séries montre en particulier dans les parcours moyens annuels de toutes les grosses machines, séries B, C et D, que ces dernières ont été très fortement mises à contribution; en effet, les locomotives à voyageurs à 4 roues couplées ont parcouru chacune en moyenne durant l'année 45,000, les machines à marchandises à 6 roues couplées 33,000 et les machines de montagne à 8 roues couplées 28,800 kilomètres.

c. Consommation et entretien des locomotives.

Jusqu'à l'ouverture de la ligne principale au 1^{er} Juin, on a employé en fait de *combustible* surtout des briquettes anglaises et plus tard principalement des charbons gros du bassin de la Sarre, ainsi que des charbons gros et des briquettes du bassin de la Ruhr.

Dans le courant de l'exercice, on a fait un grand nombre d'essais et de comparaisons sur les qualités de certaines sortes de houilles au point de vue des effets produits relativement aux frais et à d'autres circonstances telles que production de fumée, etc.; jusqu'à nouvel ordre, nous emploierons pour les trains de voyageurs surtout des briquettes de la Ruhr et pour les trains de marchandises des houilles de la Sarre.

Le tableau n° 16 contient les quantités consommées, leur coût total et réparti par séries sur les unités de parcours, enfin la consommation mensuelle.

Quant au coût, il faut dire que le prix de la houille est considérablement élevé par les frais de transport des charbonnages aux dépôts du Gothard, considération qu'il ne faut pas négliger dans les comparaisons avec d'autres lignes.

Les machines ayant été employées à divers services durant les premiers mois de l'exploitation générale, il n'a pas encore été possible de répartir plus exactement les quantités sur chaque branche de service et sur chaque unité de parcours.

Le *matériel de graissage* des locomotives se composait essentiellement d'huile de colza, en outre aussi de quelques genres d'huiles minérales dont nous cherchons à planter l'usage de plus en plus. La consommation de graisses et huiles et leur coût sont indiqués par séries et par mois au tableau n° 17.

Nous ferons remarquer que la consommation de graisses et huiles est relativement considérable ce qui vient surtout de ce que la plupart des locomotives étaient neuves et que par conséquent il est souvent arrivé dans les premiers mois du service que des pièces s'échauffaient et absorbaient une quantité anormale de graisses et huiles.

En revanche les frais d'entretien sont relativement modérés ce qui résulte également de ce que les locomotives étaient en majeure partie neuves. Les frais et leur répartition se trouvent indiqués au tableau n° 21.

2. Voitures et wagons.

a. Etat des voitures et wagons.

Le nombre des voitures et wagons fin 1882 se trouve au tableau n° 18.

A l'exception de 12 voitures de III^{me} classe, les voitures de voyageurs ont toutes été munies d'appareils d'éclairage au gaz, et cela à l'époque de l'ouverture de la ligne principale. Une partie des voitures ont été munies aussi de freins continus, système Hardy, lequel est appliqué maintenant aux trains directs.

b. Parcours des wagons.

Voir pour cela le tableau n° 19.

c. Consommation et entretien des voitures et wagons.

Les données à ce sujet se trouvent aux tableaux n°s 20 et 21.

3. Service des ateliers.

Par suite de l'agrandissement et de l'installation (voir page 23) des ateliers provisoires actuels, il nous a été possible de pourvoir à toutes les réparations courantes à l'exception de quelques travaux urgents qui ont été exécutés dans les ateliers principaux du Central-Suisse à Olten et par la Société Industrielle de Neuhausen.

4. Etat du personnel.

Le nombre total des employés de la traction et des ateliers s'est augmenté au fur et à mesure de l'ouverture des diverses sections à l'exploitation et de l'accroissement du trafic; à la fin de 1882 il était de 267 pour le service du mouvement et de 173 pour le service des ateliers. Ce personnel est du reste spécifié par catégories dans le tableau F « Etat du personnel. »

V. Divers.

Le nombre des réclamations formulées du 1^{er} Juin au 31 Décembre est de 264:

On a payé en dommages-intérêts:

Pour dommages et avaries	dans 26 cas fr. 15,095. 51
» manquants, déchets, coulage	» 12 » » 148. 48
» retards ou direction erronée	» 36 » » 1,198. 56
» objets non livrés	» 3 » » 1,577. 75
» perte sur ports et droits de magasinage	» 5 » » 90. 75
» manipulation erronée des bulletins de douane	» 2 » » 7. —
» divers	» 5 » » 20. 35

Ensemble dans 89 cas fr. 18,138. 40

Pour un certain nombre de réclamations formulées en 1882, mais qui n'ont été réglées qu'en 1883, nous portons de plus au compte d'exploitation une somme de » 20,000. —

Total fr. 38,138. 40

Dans les fr. 15,095. 51 payés pour dommages et avaries, figure un montant de fr. 12,112. 75 représentant la valeur de la partie avariée et que nous avons dû acquérir

Report fr. 38,138. 40

et la partie perdue d'un chargement complet de filés de coton et de cotonnades placés sur le wagon N.O.B. 6059 qui dérailla le 8 Juillet à Gœschenen sur le pont précédent le grand tunnel et donc le contenu fut précipité en partie dans la Reuss et emporté par les eaux grossies de cette rivière. — Par la vente de la marchandise avariée, nous avons réalisé une somme de fr. 4284. 20 qui figure plus bas.

A déduire de la somme ci-dessus:

Remboursement d'autres Compagnies	fr. 15. —
Participation d'employés fautifs	» 74. —
Produit de la vente d'objets de transport échus à notre Compagnie en suite de règlement de réclamations	» 4,389. 70
Produit de la vente d'objets de transport en trop	» 14. 50 » 4,493. 20
	Reste fr. 33,645. 20

Pendant l'année 1882, on nous a présenté 373 *demandes de détaxes*, dont 268 ont été liquidées définitivement et les 105 autres reportées à 1883.

F. Etat du personnel.

A la fin de l'année 1882, le personnel était composé comme suit:

1. Administration générale.

Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs) et expéditionnaires	17
Archives	4
Bureau de révision des comptes	4
Bureau de la comptabilité	4
Caisse principale	5
Bureau commercial	10
Agents commerciaux	4
Contrôle de l'exploitation	26
Bureau des réclamations	2
Inspecteur des télégraphes et télégraphistes	3
Garçons de bureau	2
Ateliers de reliure et de lithographie	5
Economat	10
	96

2. Service de surveillance et d'entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	7
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	10
Chefs de district et surveillants	19
A reporter	36
	96

	Report	96
Chefs-cantonniers et leurs remplaçants	56	
Cantonniers	104	
Gardes de nuit	35	
Ouvriers définitifs	84	
Gardes-barrières (femmes)	115	
Employés divers	7	437

3. Service des stations, des expéditions et des trains.

Inspecteur en chef de l'exploitation et son personnel de bureau	13	
Contrôle des voitures et wagons	7	
Inspecteurs de l'exploitation et leurs bureaux	5	
Chefs de gares	6	
Chefs de stations	35	
Sous-chefs de gares	4	
Sous-chefs de stations	36	
Receveurs	4	
Préposés aux bureaux des bagages	2	
Télégraphistes	6	
Remplaçants ambulants	5	
Agents préposés aux expéditions	3	
Sous-agents préposés aux expéditions	36	
Gardes-marchandises	11	
Chefs-maneuvres	8	
Portiers	4	
Volontaires	12	
Gardes-stations	65	
Chef du service des trains	1	
Chefs de trains	35	
Conducteurs	60	
Gardes-freins	118	476

4. Service de la traction.

Chef du service de la traction et ses aides	17	
Chefs de dépôts de locomotives et leurs aides	10	
Mécaniciens	59	
Chauffeurs	45	
Chauffeurs provisoires	31	
Chefs-nettoyeurs	3	
Nettoyeurs de locomotives	58	
Lampistes	3	
A reporter	226	1009

	Report	226	1009
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1		
Visiteurs des voitures et wagons	6		
Aides-visiteurs	4		
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs des voitures et wagons .	<u>30</u>	267	

5. Service des ateliers.

a. Ateliers de réparations à Bellinzone.

Chef des ateliers et son personnel de bureau	8		
Contre-maîtres	2		
Chefs-ouvriers	5		
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers	88		
Manœuvres	26		
Apprentis	<u>11</u>	140	

b. Ateliers des dépôts de locomotives.

Chefs-ouvriers	2		
Serruriers, tourneurs et forgerons	<u>31</u>	33	
Total des fonctionnaires et employés		1449	
soit par kilomètre de ligne		<u>5,44</u>	

G. Divers.

1. Accidents.

Nous énumérons ci-dessous les accidents qui se sont produits dans le courant de l'année 1882:

a. Déraillements:

En gare	8		
» pleine voie	<u>2</u>	10	

b. Collisions:

En gare	3	3	

c. Autres accidents:

Détérioration fortuite de la locomotive	6		
Chute de pierres sur la voie et glissement de terrain . . .	5		
Endommagement du corps de la voie par des inondations .	2		
Avalanche	<u>1</u>	14	

d. Accidents suivis de mort ou de blessures:

Personnes tuées:

Voyageurs		—	
Employés	4		
Tierces personnes	<u>3</u>		
A reporter	7	27	
	7		

Personnes blessées:

Voyageurs			—	
Employés		8		15
	Total des accidents		42	

Quant à la cause des accidents suivis de mort, nous ferons remarquer ce qui suit:

Le 4 Février à 9 heures du soir un homme fut écrasé et tué par le train 10 entre Cresciano et Osogna. Cette personne se trouvait sous l'influence d'une maladie mentale et s'était échappé de sa maison pendant qu'on ne le surveillait pas.

Dans la nuit du 12 au 13 Avril, le remplaçant d'un garde-voie dans le tunnel du St-Gothard s'étant endormi, se réveilla trop tard et voulut traverser la voie au moment où le train 3 passait devant sa niche; il fut saisi par le train et tué sur le coup.

Le 7 Juin, le petit garçon, âgé de deux ans, du portier de la gare de Bellinzona fut écrasé par un wagon à marchandises; malgré des avertissements réitérés, cet enfant n'était pas suffisamment surveillé. Il a pu être prouvé que la faute de cet accident ne retombait point sur les employés.

Le 14 Juillet le mécanicien Leoni tomba, d'une manière encore inexpliquée, de la machine du train 21 et se fractura le crâne, ce dont il mourut le 29 Juillet.

Le 22 Juillet, un ouvrier définitif du chemin de fer voulut avant l'arrivée du train enlever une pierre tombée à côté de la voie à la tête supérieure du tunnel de Polmengo, mais il trébucha et fut blessé si grièvement par le train qu'il mourut le jour suivant.

Le 22 Août, l'enfant de 16 mois d'un garde-voie se trouvait tout près des rails en dessus du tunnel du Pfaffensprung au moment où s'approchait une machine haut-le-pied revenant de Wasen. Lorsque la mère voulut l'éloigner, elle et son enfant furent saisis par la locomotive et projetés de côté; la mère fut blessée mais non pas mortellement, l'enfant par contre ne survécut pas aux blessures qu'il avait reçues.

Le 23 Novembre au soir, un ouvrier congédié voulut pour rentrer chez lui, suivre la ligne et traverser le tunnel d'Artoito où il fut saisi par le train 5 et jeté avec une telle violence entre la voie et la paroi du tunnel qu'il mourut une heure après des lésions qu'il avait reçues à la tête.

2. Contrats d'assurances.

Après la réception des bâtiments, du matériel-roulant, des objets d'aménagement des stations, etc., il a fallu pourvoir à l'assurance de tous ces objets contre l'incendie. Durant la construction, les entrepreneurs des bâtiments avaient passé des contrats d'assurances et nous avons pu nous entendre avec eux et les Compagnies d'assurances pour qu'à la réception de ces bâtiments nous fussions substitués dans les contrats. Quant à l'assurance du mobilier, nous y avons pourvu en faisant porter les nouvelles acquisitions dans les polices déjà conclues.

Comme nous tendions à simplifier le régime des assurances, imitant en cela la méthode adoptée par d'autres Administrations de chemins de fer, comme quoi les objets à assurer sont tous portés dans un contrat d'assurance, à savoir les biens meubles et les immeubles *séparément* dans une police spéciale, on a dû, pour éviter des complications, fixer un même terme à toutes ces conventions de nature très diverse. C'est pourquoi nous avons prolongé tous les contrats jusqu'au 31 Décembre et pris les dispositions né-

cessaires pour pouvoir conclure de nouvelles conventions au 1^{er} Janvier 1883. La suite de cet exposé rentre dans notre prochain rapport de gestion.

L'assurance collective du personnel de l'exploitation expirait au 31 Décembre 1881. Nous avons renoncé à la renouveler, partant en cela de l'idée, comme presque toutes les autres Compagnies de chemins de fer, que les dépenses de ce fait, qui malheureusement sont inévitables mais dont les proportions conservent un caractère presque constant, peuvent être considérées comme dépenses ordinaires de l'exploitation, sans qu'il soit besoin pour cela de conclure un contrat d'assurance.

Par contre nous avons passé au 1^{er} Janvier 1882 avec la Compagnie d'assurance contre les accidents à Winterthur un nouveau contrat d'assurance de tous les voyageurs et tierces personnes.

La Compagnie d'assurance garantit à la Compagnie du Gothard l'assurance à un montant illimité contre toutes les conséquences de la responsabilité civile sur la base de la loi fédérale des responsabilités, vis-à-vis de tous les voyageurs, vis-à-vis de toutes les personnes voyageant avec permis de circulation, qu'elles soient au service de la Compagnie du Gothard ou non, et vis-à-vis de toutes tierces personnes. Cette dernière paye à titre de prime annuelle quatre pour mille des recettes brutes annuelles sur le mouvement des voyageurs et de plus douze francs par dix mille voyageurs transportés. La convention est passée pour dix années.

3. Caisse de secours et de pensions pour les employés et caisse de malades pour les ouvriers.

Les résultats de ces caisses au 31 Décembre 1882 sont les suivants:

a. Caisse de secours et de pensions aux employés.

Par suite de l'ouverture à l'exploitation des lignes directes, le nombre des membres au 31 Décembre 1882 s'est élevé à 799 de 164 qu'il était à la fin de 1881.

Le chiffre des personnes ayant droit à un secours est monté de 5 à 7.

Le tableau ci-dessous donne les résultats de ces comptes.

1881				1882			
Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
		14,054	81	<i>Recettes.</i>			
5,190	61			Solde au 1 ^{er} Janvier		20,435	33
194	90			Contributions annuelles des membres . .		26,906	79
255	—			id. d'entrée de nouveaux membres		11,292	70
237	35			Suppléments payés par les membres dont les			
				appointements ont été augmentés . . .		7,220	93
95	65			Amendes de membres et de particuliers . .		1,754	—
200	—			Produit de la vente d'objets trouvés et non-			
718	24			réclamés		35	76
1,038	15			Dons		201	20
7,929	90			Intérêts courants		1,840	73
				Part de la Compagnie du Gothard		17,937	90
				Ensemble		67,190	01
				<i>Dépenses.</i>			
13	38			Remboursements aux membres sortis . . .		—	—
—	—			Frais d'inhumation de membres décédés .		20	—
1,536	—			Secours		1,788	—
1,549	38			Ensemble		1,808	—
		6,380	52	<i>Excédant des recettes</i>			
		240	40	Plus les intérêts courants des valeurs achetées		65,382	01
		20,675	73	Fonds disponibles en caisse au 31 Décembre		240	40
						86,057	74

Sur cette somme fr. 13,900 sont placés en obligations de la Caisse d'amortissement ainsi que de la Caisse d'épargne et de prêts du canton de Lucerne, et fr. 71,000 en obligations du canton de Zurich.

b. Caisse de malades pour les ouvriers.

Au cours de l'exercice, les Statuts de la Caisse de malades pour les ouvriers du chemin de fer du Gothard ont été modifiés conformément aux expériences faites dans ce domaine; l'état de la caisse à la fin de 1882 était le suivant.

	Branches de service						Total	
	Service de surveillance et d'entretien de la ligne		Service des stations, des expéditions et des trains		Service de la traction et des ateliers			
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
<i>Recettes.</i>								
Contributions d'entrée d'après § 4	6	—	306	—	891	—	1203	—
» ordinaires » § 5	42	95	737	05	2136	60	2916	60
Amendes	27	50	24	50	199	45	251	45
Part de la Compagnie d'après § 7	10	74	184	26	534	15	729	15
Intérêts des capitaux placés	8	65	3	89	59	55	72	09
Dons (soldes des caisses de malades antérieures)	676	20	—	—	1603	49	2279	69
	772	04	1255	70	5424	24	7451	98
<i>Dépenses.</i>								
Secours, frais de transport d'après § 9, chiffre 1	—	—	—	—	—	—	—	—
Frais de médecin d'après § 9, chiffre 2 . . .	—	—	20	50	444	90	465	40
» » pharmacie » » » 3 . . .	—	—	11	10	101	25	112	35
» » traitement » » » 4 . . .	—	—	123	—	805	50	928	50
» d'inhumation	—	—	—	—	79	—	79	—
Remboursements aux membres sortis	—	—	6	—	48	50	54	50
Divers (frais d'impression)	—	—	—	—	103	75	103	75
	—	—	160	60	1582	90	1743	50
<i>Recettes . . .</i>								
<i>Recettes . . .</i>	772	04	1255	70	5424	24	7451	98
<i>Dépenses . . .</i>								
<i>Dépenses . . .</i>	—	—	160	60	1582	90	1743	50
<i>Solde au 31 Décembre 1882</i>								
<i>Solde au 31 Décembre 1882</i>	772	04	1095	10	3841	34	5708	48

c. Fonds pour services éminents rendus dans l'exploitation.

Il nous reste encore à rappeler avec reconnaissance le don que nous a fait « un ami sincère du chemin de fer du Gothard, qui désire pour le moment garder l'anonyme », d'une somme de fr. 10,000 en obligations 5 % du Gothard avec coupons au 30 Septembre 1882, etc., don qui était accompagné de la promesse de nous remettre chaque année au 1^{er} Juillet de 1883 à 1890, 5 autres obligations du Gothard de fr. 1,000 chacune jusqu'à ce que le capital ait atteint 50,000 francs. Quatre pour cent des produits annuels doivent ou peuvent être affectés :

« à récompenser ceux des employés du Gothard au service de l'exploitation ou leurs familles en cas de décès, qui par leur dévouement dans des circonstances particulièrement difficiles, par leur courage, leur sang-froid ou leur empressement auront sauvé ou protégé la vie de voyageurs ou d'autres personnes en rapport avec le chemin de fer, ou tout au moins auront essayé de le faire ».

D'après les dispositions du donateur, c'est la Direction qui décide si un cas de ce genre s'est présenté et fixe le montant de la gratification. S'il s'agit d'une action tout à fait remarquable, la récompense peut être allouée immédiatement après que l'avis en aura été reçu et non pas seulement à la fin de l'année. Si aucune action éminente de cette nature ne s'est produite dans le cours d'une année, l'intérêt sera porté en entier à compte nouveau ; la donation doit être administrée à part sous le titre « Fonds pour services éminents rendus dans l'exploitation ».

L'exercice qui nous occupe n'ayant donné lieu à aucune allocation semblable, le capital de ce fonds s'élevait au 31 Décembre 1882 à la somme de fr. 10,375.

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

Lucerne, le 26 Mai 1883.

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

Le Président:

J. Zingg.

Le 1^{er} Secrétaire:

Schweizer.

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

Le Président:

H. Rieter.

Le Secrétaire:

Schweizer.