

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 14 (1885)
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: 18.01.2026

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

Des pourparlers ont eu lieu durant l'exercice relativement à l'adjudication des travaux concernant cette canalisation; à la suite d'une mise publique au concours pour les fouilles des fossés destinés à recevoir les tuyaux, l'exécution des réservoirs, cheminées d'aérage, prises d'eau, etc. et d'une mise restreinte au concours des conduites, y compris les appareils mécaniques s'y rattachant, l'exécution des premiers de ces travaux a été adjugée à l'entreprise Demartini, Massari et Conti à Lugano et celle des seconds à la Société des Usines de L. de Roll à Gerlafingen.

Pour les travaux des ateliers mêmes, la mise au concours aura lieu aussitôt après l'approbation des plans par le haut Conseil fédéral et les travaux commenceront dans le courant de 1886.

La commune de Bellinzzone n'a cédé à l'amiable qu'une fraction insignifiante des terrains pour les ateliers, de sorte qu'il a fallu convoquer une commission fédérale d'estimation qui a commencé à fonctionner le 25 août et a traité dès lors 51 cas relatifs aux ateliers. Les décisions nous sont parvenues fin décembre, mais divers propriétaires ayant recouru contre ces décisions, les terrains nécessaires pour la construction ne sont pas encore disponibles.

L'acquisition des servitudes pour la canalisation d'eau motrice offre encore plus de difficultés. Les sentences d'estimation ne nous sont parvenues qu'en avril 1886, de sorte que la mise en œuvre des travaux déjà adjugés a subi un fâcheux retard.

5. Questions de décomptes non liquidés.

Dans notre rapport précédent nous avons déjà reproduit le jugement arbitral rendu dans le procès intenté par l'Entreprise Favre devant le Tribunal fédéral; ce jugement a reçu son exécution et les montants alloués à l'Entreprise aux termes du dispositif, lui ont été versés; il ne reste donc plus en instance que le décompte avec les entrepreneurs des lots V à IX^a, savoir la Société de construction Fluelen-Göschenen.

Ainsi que nous le disions dans notre dernier rapport, les négociations engagées avec cette entreprise en vue d'un arrangement à l'amiable, n'ont pas abouti; en conséquence celle-ci a présenté ses demandes au Tribunal fédéral en date du 1^{er} juin 1885.

Les prétentions de cette Société portent sur 612 points différents et s'élèvent à la somme de fr. 3,000,909. 09.

Pendant que nous préparions notre réponse à cette action, nous avons reconnu le bien-fondé d'un montant de fr. 12,600. 50 que nous avons fait verser à l'entreprise; le Tribunal fédéral aura à prononcer sur le reste des prétentions.

Le dossier très volumineux de cette action avec les pièces à l'appui exigeait de notre part une réponse tout aussi complète dont l'élaboration a demandé un temps assez long; notre réponse a été remise au Tribunal fédéral le 6 mars 1886.

V. Exploitation.

A. Dispositions de tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. Dès le 1^{er} juillet les chemins de fer italiens ont été divisés en deux réseaux (Méditerranée et Adriatique) et cette mesure a eu pour effet d'introduire diverses modifications, en partie assez importantes, dans les tarifs pour le transport des voyageurs et des bagages entre l'Italie d'une part, la Suisse, l'Allemagne, la France, etc. d'autre part. A ce sujet nous mentionnerons ce qui suit : 1^o tandis que précédemment les taxes pour certains services, comme p. ex. les voyages circulaires internationaux, étaient calculées sur les

lignes du Gothard et sur les parcours italiens, de manière à permettre au voyageur de prendre à son choix la voie de Chiasso ou celle de Pino, les Administrations italiennes ont supprimé cette faculté au 1^{er} juillet et créé des billets distincts pour chacun de ces points-frontière; 2^o les chemins de fer de la Haute-Italie faisaient délivrer à Chiasso des billets circulaires pour voyages en Italie; il avait été établi que la durée de validité des billets d'aller et retour délivrés pour Chiasso par les Compagnies suisses, allemandes, françaises, etc., serait de 45 jours, pourvu que les porteurs des dits billets prissent à cette gare un des billets circulaires en question; les chemins de fer de la Méditerranée déclarèrent qu'ils maintiendraient la vente de ces billets circulaires à Chiasso et les feraient distribuer à Luino également, si les chemins de fer situés au nord des Alpes voulaient créer des billets de correspondance à destination de Luino, et cela pour les mêmes relations que par la voie de Chiasso; un grand nombre de Compagnies ont repoussé cette condition, en donnant pour raison qu'elle ne répond nullement à un besoin réel, puisque le mouvement des voyageurs de la voie de Pino est de beaucoup inférieur à celui de la voie de Chiasso; sur quoi l'Administration du réseau de la Méditerranée suspendit la distribution des billets circulaires au départ de Chiasso, mesure qui entraîna la suppression simultanée des billets d'aller et retour pour Chiasso; cependant de nouveaux pourparlers sont engagés au sujet de la création de billets de correspondance pour Luino et nous croyons pouvoir en attendre une solution satisfaisante, qui serait tout à l'avantage du trafic de la voie du Gothard.

Le traité du 16 juin 1879 entre la Suisse et l'Italie concernant la construction d'une voie ferrée par le Monte Cenere, stipule comme on sait, que la Compagnie du Gothard est tenue d'abolir la surtaxe pour les voyageurs, autorisée par le traité international du 15 octobre 1879 pour le transit entre l'Allemagne et l'Italie, aussitôt que le produit brut de la ligne du Monte Cenere aura dépassé, durant deux ans consécutifs, le chiffre de vingt mille francs par an et par kilomètre. Une enquête ordonnée par le Conseil fédéral ayant démontré que les recettes brutes kilométriques de la ligne du Monte Cenere ont été en 1883 et 1884 supérieures à la somme ci-dessus, nous avons résolu d'abolir les surtaxes sur le Monte Cenere pour le transit par le Gothard, ce qui d'autre part a amené certaines réductions de taxes dans le trafic entre les points-frontières du nord et du sud, et quelques autres stations du Gothard. Les modifications nécessitées par cette mesure dans les prix des tarifs entre la Suisse, l'Allemagne, etc. d'une part, le Gothard et l'Italie d'autre part, comme aussi dans le service intérieur du Gothard, ont été en partie introduites dans le courant de l'exercice, le reste le sera en 1886.

Quant à la proposition concernant la prolongation des billets d'aller et retour en service suisse, la Conférence des Compagnies suisses a cru ne pouvoir y adhérer que si les Autorités fédérales faisaient quelques concessions d'autre nature à titre de compensation des déficits résultant du nouvel état de choses. Plus tard eurent lieu avec le Département fédéral des chemins de fer des négociations, au cours desquelles ce dernier se déclara disposé à recommander au Conseil fédéral quelques-unes des concessions désirées par les Compagnies, pourvu que celles-ci se conformassent à la prescription contenue dans l'arrêté fédéral du 19 décembre 1884 et portant sur l'extension de la 2^e classe d'expéditions partielles. La convention passée entre le Conseil fédéral et les Compagnies suisses renferme les dispositions ci-après :

1) Les billets d'aller et retour ont la durée de validité suivante :

pour distances de	1 à 100 kilomètres effectifs	2 jours
" " "	101 à 200 " "	3 "
" " "	201 à 300 " "	4 "
" " "	301 kilomètres effectifs et plus	5 "

2) Les Compagnies suisses ayant adopté le système de réforme accordent les taxes de la classe 2 des expéditions partielles aux articles ci-après : beurre frais; légumes frais; marrons; fromages emballés en cuveaux, fûts, etc.; fruits secs; cidre en fûts; raisins frais; vin en fûts.

3) En revanche le Conseil fédéral autorise les Compagnies :

a. à percevoir une finance d'enregistrement de 10 centimes sur les expéditions de bagages et de bétail;

b. à fixer, pour le calcul des taxes des expéditions de bagages, le poids minimum à 20 kilogrammes avec arrondissement de 10 en 10 kilogrammes.

Toutefois les Compagnies n'ont pas fait usage de la faculté de baser le calcul des taxes pour bagages sur un minimum de 20 kg.; au contraire elle ont fixé ce dernier à 10 kg. en raison de la concurrence des Postes.

A côté de divers suppléments de tarifs déjà existants, on a créé encore les tarifs suivants :

1) tarif pour le service des voyageurs et des bagages entre l'Allemagne centrale et la Suisse;

2) règlement et tarif pour la location de voitures spéciales;

3) tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et les réseaux suisses;

4) tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre l'Italie et la Suisse;

5) tarif pour le service des voyageurs et des bagages entre la ligne du Bœdeli et d'autres chemins suisses;

6) tarif pour le service des voyageurs et des bagages entre la Prusse, la Saxe et la Suisse;

7) tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre les chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne et de l'Emmenthal d'une part et celui du Gothard d'autre part.

Durant l'exercice nous avons reçu 91 *réclamations* concernant le *service des voyageurs et des bagages*, dont 25 ont été repoussées; en revanche nous avons eu à effectuer 54 remboursements au total de fr. 1186. 50; 13 réclamations étaient encore en suspens fin 1885 et ont été reportées à l'exercice suivant.

Service des marchandises. Nous avons désigné plus haut les articles reportés dans la classe 2 des expéditions partielles à la suite de négociations entre les Compagnies suisses ayant adopté le système de réforme et le Département fédéral des chemins de fer; cette déclassification a été publiée dans le tarif exceptionnel n° 9 entré en vigueur le 1^{er} janvier 1886.

Les Compagnies suisses ont discuté à plusieurs reprises les demandes du dit Département tendant à l'admission d'autres articles dans le tarif précité, ainsi qu'à la création de tarifs exceptionnels pour le foin, la paille, les écorces et la tourbe en charges complètes; mais ces pourparlers n'ont abouti encore à aucun résultat, quelques Administrations hésitant fortement à satisfaire aux demandes de l'Autorité fédérale, à cause des grands sacrifices financiers qui en résulteraient.

Le tarif direct des marchandises entre le Gothard d'une part, le Jura-Berne-Lucerne et la ligne de l'Emmenthal d'autre part, ayant été mis en vigueur, il ne reste encore à publier qu'un tarif analogue avec les chemins de fer de la Suisse Occidentale, du Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers, lesquels viennent d'adopter également le système de réforme.

En service *intérieur* du Gothard comme aussi en *service direct* entre le Gothard d'une part, le *reste de la Suisse* et l'*Allemagne* d'autre part, on a créé les tarifs, suppléments, etc. énumérés ci-dessous :

1) tarif de transit pour le transport de céréales de Mannheim en Suisse;

- 2) tarif de transit pour le transport de céréales de Ludwigshafen en Suisse;
- 3) 1^{er} supplément au tarif exceptionnel pour céréales de Chiasso transit et Pino transit en Suisse;
- 4) II^e supplément au tableau des itinéraires pour le trafic des marchandises entre le Gothard et les chemins de fer suisses;
- 5) nouvelle édition des prescriptions générales de tarif et de la classification des marchandises des Compagnies suisses ayant adopté le système de réforme;
- 6) tarif exceptionnel avec 1^{er} supplément pour le transport de pierres, etc. en service intérieur comme en service direct entre le Gothard d'une part, les chemins de fer du Nord-Est, de l'Union-Suisse et du Tössthal d'autre part;
- 7) tarif pour l'accomplissement des formalités en douane suisse aux gares-frontières;
- 8) 1^{er} supplément au tarif des marchandises entre le Gothard d'une part, les chemins de fer du Central-Suisse et du Sud de l'Argovie d'autre part;
- 9) tarif pour le trafic des marchandises entre le Gothard d'une part, les chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne et de l'Emmenthal d'autre part;
- 10) règlement et tarif pour l'entrepôt du Gothard à Brunnen;
- 11) tarif exceptionnel pour houilles, etc. des charbonnages de la Sarre vers les chemins de fer du Central-Suisse, du Gothard, etc.;
- 12) tarif exceptionnel pour houilles, etc. de Mannheim vers les chemins de fer du Central-Suisse, du Gothard, etc.;
- 13) tarif exceptionnel pour houilles, etc. de Ludwigshafen vers le Central-Suisse, le Gothard, etc.;
- 14) tarif exceptionnel pour houilles, etc. de Bâle vers le Central-Suisse, le Gothard, etc.;
- 15) indicateur des distances pour le calcul des taxes des expéditions de marchandises et de bétail en service entre le Gothard d'une part, les chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon d'autre part.

La publication du tarif projeté pour le service des marchandises entre *l'Allemagne et l'Italie* a dû encore être différée; lorsqu'il fut procédé à un nouveau calcul des taxes de ce tarif, on constata que les taxes de soudure pour Chiasso transit et Pino transit, comparées à celles de la voie de Peri, présentaient, notamment pour la zone de l'Allemagne du Sud, de telles différences en faveur de cette dernière route, que les Compagnies suisses estimèrent opportun de renoncer aux suppléments qui leur avaient été concédés sur les unités prussiennes pour les distances jusqu'à 200 kilomètres des gares-frontières suisses. En même temps surgissait la question de savoir s'il n'y avait pas lieu également de prendre certaines dispositions pour le trafic entre *la Suisse et l'Italie*. Tant pour atténuer le report des taxes des gares-frontières suisses sur la zone allemande, qu'en raison de la concurrence assez sensible de l'Arlberg, nous avons déclaré au Central-Suisse et au Nord-Est que nous étions disposés à accorder au trafic italo-suisse et en ce qui concerne les tarifs généraux, les unités adoptées pour le trafic italo-allemand, c'est-à-dire les unités prussiennes (au minimum toutefois 3,3 centimes par tonne et kilomètre), comme aussi à concéder de très notables réductions de prix sur divers tarifs exceptionnels, si les deux Administrations susnommées voulaient également accorder certaines réductions pour leurs gares-frontières de Bâle, Singen et Romanshorn et assumer les conséquences qui en résulteraient pour d'autres gares. Le Central-Suisse et le Nord-Est répliquèrent qu'ils ne pouvaient, pour le tarif général, accorder les diminutions de taxes que nous demandions, mais se montrèrent disposés à concéder des parts réduites dans quelques tarifs exceptionnels et à prêter leur concours au Gothard sous une autre forme. A la suite de négociations répétées, nous crûmes devoir adhérer aux contre-propositions des deux Compagnies, bien qu'elles ne nous satisfissent pas complètement.

Le Central-Suisse, le Nord-Est et le Gothard étaient d'ailleurs unanimes à reconnaître que ces facilités considérables en faveur des trafics italo-allemand et italo-suisse ne sauraient être accordées qu'à la condition que les chemins allemands et italiens fissent également quelques concessions. Les Administrations italiennes ont fait droit sur certains points essentiels aux desiderata des Compagnies suisses; par contre il n'a pas été possible d'arriver en 1885 à une entente avec les réseaux allemands. Ainsi donc la question relative à la réduction des parts suisses en service des marchandises italo-suisse et italo-allemand ne peut être regardée comme définitivement liquidée.

Malgré nos efforts répétés et bien que les taxes pour céréales aient subi une nouvelle et sensible réduction sur les parcours Mannheim-Bâle et Anvers-Bâle, il n'a pas été possible non plus d'obtenir des chemins italiens une réduction des taxes des céréales en provenance de Gênes et de Venise. Nous nous sommes donc adressés au Gouvernement italien en lui envoyant un exposé circonstancié de l'état de choses et en le priant de bien vouloir provoquer l'abaissement notable des taxes italiennes sur cet article. Notre requête n'a pas encore reçu de réponse définitive.

En *service italo-suisse*, on a publié les tarifs, etc. ci-après :

- 1) tarif exceptionnel pour la lie de vin;
- 2) appendice aux fascicules I, II, II^a, III et III^a;
- 3) prescriptions concernant l'admission des wagons-citernes, wagons pour le transport des chaudières, etc.;
- 4) tarif exceptionnel pour le coton.

En *trafic italo-allemand* ont été mis en vigueur le III^e supplément à la I^e partie et le II^e supplément aux parties III et IV.

Dans le service des marchandises entre *la Belgique et l'Italie* on a créé un tarif de réexpédition à destination de Chiasso transit et Pino transit; ce tarif contient, outre les taxes pour certains objets spécifiés, les prix de transport pour marchandises de toute nature (groupages).

En service des marchandises entre *les Pays-Bas et l'Italie* ont été publiés quelques tarifs exceptionnels pour différents articles.

Pendant l'exercice 1885 nous avons reçu 1932 *demandes de détaxe* qui ajoutées aux 251 qui étaient encore en suspens au 1^{er} janvier 1885, forment un total de 2183 dont 1872 ont été liquidées et 311 reportées à l'année 1886.

B. Horaires et circulation des trains.

L'horaire du 15 octobre 1884 a été conservé avec quelques modifications peu importantes tant pour le service d'été entré en vigueur le 1^{er} juin que pour la période d'hiver 1885/1886 qui a commencé au 15 octobre.

Durant l'été les express de jour 3 et 10 s'arrêtaient à Brunnen, mais sans faire halte à Schwyz.

En hiver l'arrêt à Brunnen du train 10 a été conservé, mais ces deux trains faisaient halte à Schwyz; Brunnen ne sera desservi de nouveau par le train 3 qu'à partir du 1^{er} mai 1886.

Dès le début du service d'été on a supprimé l'arrêt des express de nuit 2 et 11 aux gares de Giubiasco et de Taverne et cette suppression a été étendue également à la période hivernale.

En été les trains 11 et 2 ont fait halte pour la première fois aussi à Arth-Goldau, d'où la compagnie de l'Arth-Rigi mettait en marche chaque dimanche de la saison d'été un train spécial en correspondance à notre express 11; ce train spécial transportait à Rigi-Kulm les voyageurs désireux d'admirer le lever du soleil.

La circulation des voitures directes mentionnées dans notre dernier rapport, a subi une légère modification en ce sens que dès le 1^{er} juin la voiture Lucerne-Luino et vice versa a été remplacée par une autre Bâle-Luino et vice versa.

De plus, dans l'intervalle du 1^{er} juin au 15 octobre la circulation de la voiture directe Zurich-Milan et vice versa dans les express de nuit a été étendue au parcours Romanshorn-Milan; en hiver cependant la marche de cette voiture a été limitée de nouveau au trajet Zurich-Milan.

La marche des wagons-lits n'a pas éprouvé de changement.

C. Recettes et statistique du trafic.

1884 (266 kilomètres)				1885 (266 kilomètres)				Comparé à 1884			
								plus		moins	
Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
3,331,951	09	34,41	31,61	3,607,437	12	35,45	34,25	275,486	03		
349,879	64	3,62	3,32	389,732	91	3,83	3,70	39,853	27		
171,677	86	1,77	1,63	174,679	02	1,72	1,66	3,001	16		
5,828,811	08	60,20	55,29	6,002,556	01	59,00	57,00	173,744	93		
9,682,319	67	100,00		10,174,405	06	100,00		492,085	39		
858,938	50	.	8,15	357,475	11		3,39			501,463	39
10,541,258	17	.	100,00	10,531,880	17		100,00			9,378	—

Ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessus, les recettes sur transports par chemin de fer présentent pour 1885 et comparativement à l'exercice précédent une plus-value de fr. 492,085. 39 ou de 5,08 %; en revanche elles sont inférieures de fr. 275,871. 70 à celles de 1883.

La cause qui a empêché les résultats de l'exercice 1885 d'être plus favorables, peut être recherchée dans l'influence nuisible de l'épidémie de choléra qui éclata en 1884, influence qui s'est exercée encore durant les premiers mois de 1885 sur le mouvement des étrangers vers les stations hivernales de l'Italie.

La proportion entre les recettes du transport des voyageurs et les recettes de celui des marchandises ne s'est modifiée que d'une manière insignifiante en faveur des premières.

Les recettes totales sur transports par chemin de fer s'élèvent:

	1884	1885
par kilomètre de ligne à fr.	36,399. 70	38,249. 64
" " " train " "	6. 28	" 6. 16
" jour " "	26,454. 42	" 27,875. 08

Si l'on considère les recettes mensuelles, on voit que le mois de janvier a de nouveau la plus faible et le mois de septembre la plus forte; la première se monte à fr. 672,762. 52 et la seconde à fr. 1,011,960. 99.

Conformément à l'usage adopté, les résultats de la statistique du trafic et des recettes sont récapitulés dans huit tableaux annexés au rapport.

Relativement au *service des voyageurs*, le chiffre de ces derniers ramené à la longueur totale des lignes est monté de 165,694 qu'il était en 1884, à 169,540, soit donc une augmentation de 3846 = 2,32 %.

La I^e et la II^e classe ont été notablement plus utilisées qu'en 1884. Le nombre des voyageurs transportés est de :

	1884		1885
en I ^e classe	55,643 soit 5,96 %	69,135	soit 7,03 %
„ II ^e „	240,861 „ 25,81 %	276,517 „	28,12 %
„ III ^e „	636,975 „ 68,23 %	637,734 „	64,85 %

Les kilomètres de voyageurs se subdivisent comme suit :

	1884		1885
en I ^e classe	5,357,184 soit 12,15 %	6,670,413	soit 14,79 %
„ II ^e „	15,315,362 „ 34,76 %	18,203,220 „	40,36 %
„ III ^e „	23,402,069 „ 53,10 %	20,224,024 „	44,85 %

Chaque voyageur a parcouru en moyenne :

	1884		1885
en I ^e classe	96,28 kilomètres	96,48	kilomètres
„ II ^e „	63,58 „	65,83 „	
„ III ^e „	36,74 „	31,71 „	

Le chiffre moyen des voyageurs :

	1884	1885
par kilomètre de train de voyageurs, est de	42,87	42,09
„ „ d'essieu de voiture „	4,80	4,67

Les *recettes* sur le transport des voyageurs sont montées de fr. 3,331,951. 09 à fr. 3,607,437. 12 et par kilomètre : de fr. 12,526. 13 à fr. 13,561. 79, soit une augmentation de 8,27 %.

Les recettes se décomposent comme suit :

	1884		1885
I ^e classe fr.	732,828. 20 soit 21,99 %	fr. 904,603. 10	soit 25,08 %
II ^e „ „	1,347,454. 15 „ 40,44 %	„ 1,611,708. 26 „	44,68 %
III ^e „ „	1,251,668. 74 „ 37,57 %	„ 1,091,125. 76 „	30,24 %

Chaque voyageur a payé une taxe moyenne :

	1884		1885
en I ^e classe fr.	13. 17	fr. 13. 08	
„ II ^e „ „	5. 59	„ 5. 83	
„ III ^e „ „	1. 96	„ 1. 71	

La recette par voyageur et kilomètre se monte :

en 1884	à 7,56 centimes
„ 1885	à 8,00 „

La plus-value de fr. 39,853. 27 sur le *transport des bagages* est une conséquence naturelle de l'augmentation du nombre des voyageurs. Les chiffres moyens se rapprochent très sensiblement de ceux de 1884.

Le *transport du bétail* a donné à peu près le même résultat qu'en 1884. La plus-value de fr. 3,001. 16 provient de transports de la classe II du tarif.

Le *transport des marchandises* ramené à la ligne entière s'est accru de 295,187 à 327,417 tonnes, soit donc de 32,230 tonnes ou 10,92 %.

L'augmentation est due en majeure partie aux céréales et aux charbons. Sur les vins par contre il faut enregistrer une diminution qui provient, croyons-nous, de ce que l'Italie n'a donné en 1884 qu'une récolte moyenne.

Au point de vue du poids, les denrées et objets mobiliers occupent le premier rang avec 28,85 %; viennent ensuite les combustibles pour 21,67 % et les produits métallurgiques avec 19,17 %.

Le trafic des trois catégories principales de marchandises se répartit de la manière suivante:

	1884	1885
grande vitesse . . .	5,26 %	4,63 %
expéditions partielles . . .	9,36 %	8,17 %
wagons complets . . .	85,38 %	87,20 %

En 1885 chaque tonne a parcouru en moyenne 160,94 kilomètres (156,00 en 1884).

Le trafic principal se subdivise quant au poids comme ci-dessous:

	1884	1885
de la Suisse vers l'Italie	42,792 tonnes	48,403 tonnes
de l'Italie vers la Suisse (y compris les céréales ré- expédiées au départ de Brunnen)	96,564 „	115,666 „
de l'Allemagne, la Hollande et la Belgique vers l'Italie	212,989 „	218,805 „
de l'Italie vers l'Allemagne, la Hollande, la Belgique et l'Angleterre	39,326 „	38,329 „

Les recettes sur le trafic des marchandises sont montées de fr. 5,828,811. 08 à fr. 6,002,556. 01 soit par kilomètre de fr. 21,912. 82 à fr. 22,566. 00 ou de 2,98 %.

En revanche la recette par tonne et kilomètre est tombée de 7,42 centimes à 6,89 centimes.

Pour les autres détails concernant les résultats de l'exploitation, nous renvoyons aux tableaux statistiques nos 1 à 8 annexés au présent rapport.

Les *recettes diverses* présentent comparativement à l'exercice précédent une réduction de fr. 501,463. 39 qui cependant ne provient pas d'une diminution de recettes, mais seulement du fait que le produit des capitaux disponibles qui, dans le compte de 1884, était porté sous la rubrique des recettes diverses, doit à partir de 1885, figurer aux recettes du compte de profits et pertes, conformément au règlement fédéral sur la présentation et la forme des comptes et bilans des Compagnies de chemins de fer. On trouvera plus loin (pag. 41 et 42) d'autres données à cet égard.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

1884			Dépenses.	1885		
Longueur exploitée: 266 kilomètres				Longueur exploitée: 266 kilomètres		
Fr.	C.	%		Fr.	C.	%
371,754	08	7,66	I. pour administration générale	381,951	61	7,55
964,114	42	19,86	II. „ surveillance et entretien de la ligne	1,143,189	62	22,59
			III. „ service des stations, des expéditions et du mouvement	1,098,929	60	21,72
1,050,820	66	21,64	IV. „ service de la traction	1,565,739	08	30,94
1,635,255	68	33,69	V. „ dépenses diverses	870,411	75	17,20
833,000	19	17,15				
4,854,945	03	100,00		5,060,221	66	100,00

Le montant total des dépenses de l'exercice 1885 présente comparativement à 1884 une augmentation de fr. 205,276. 63.

	1884	1885
La dépense s'élève par kilomètre de ligne à fr.	18,251. 67	fr. 19,023,38
" " " train " "	3,1486	" 3,0626
" " " parcours utile " "	2,7092	" 2,6650
" " " d'essieu de voitures et wagons " "	0,0996	" 0,1000
" " " tonne-kilomètre (poids brut) " "	0,0176	" 0,0176
en pour cent des recettes d'exploitation à	46,06	48,05
" " " " " sur transports "	50,14	49,73

L'augmentation de dépense se répartit sur toutes les rubriques ci-dessus du compte d'exploitation sauf celle „service de la traction“ qui comporte une diminution. Nous donnons plus bas quelques indications de détail relatives à ce compte.

ad I. Administration générale.

Cette rubrique accuse relativement à 1884 un surcroît de dépenses de fr. 10,197. 53, dû en majeure partie aux séances plus nombreuses du Conseil d'administration ainsi qu'aux vacations de commissions pour le trafic italo-allemand. Sur les „dépenses diverses“ (fournitures de bureau, imprimés, insertions, éclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service), on a réalisé une économie de fr. 7,436. 64.

ad II. Surveillance et entretien.

L'organisation de cette branche de service est restée la même; les instructions et règlements en vigueur pour ce service n'ont pas subi de changements notables. Désireux d'augmenter encore la sécurité de l'exploitation, nous avons établi les prescriptions ci-après: 1. En vue d'assurer l'observation stricte des prescriptions édictées pour la sécurité de l'exploitation, les ingénieurs de la voie et les inspecteurs de l'exploitation, de concert avec l'inspecteur des télégraphes, soumettront chaque station de leur ressort à une revision exacte et cela au moins une fois par trimestre; ils devront se convaincre tout d'abord que les aiguilles, cadenas d'aiguilles, appareils centraux d'enclenchement, sémaphores d'entrée et de traversée, les signaux avancés, cloches-signaux, appareils de contact et autres appareils installés pour la sécurité du service, se trouvent en parfait état et fonctionnent régulièrement. En second lieu ils veilleront strictement à ce que les employés et agents comprennent bien les prescriptions qu'ils ont à observer, qu'ils en connaissent le but et soient familiarisés avec la manière de les appliquer. Les agents qui ne rempliraient pas ces conditions, devront être instruits en conséquence; quant à ceux qui ne posséderaient pas la prudence et le savoir-faire nécessaires, il y aura lieu d'en proposer la révocation ou la permutation dans une branche de service plus en rapport avec leurs aptitudes. Les résultats de ces revisions devront être consignés dans des procès-verbaux qui seront transmis aux deux chefs de division, l'Ingénieur en chef et l'Inspecteur principal de l'exploitation; dans le cas où les procès-verbaux renfermeraient des observations relatives à la traction, ces fonctionnaires pourvoieront à ce qu'il en soit donné connaissance au chef du service de la traction également. Ensuite les chefs de division remettront ces procès-verbaux à la Direction avec leurs remarques et propositions. 2. En outre l'Ingénieur en chef accompagné de l'Inspecteur principal de l'exploitation procédera dans le même but et chaque mois à la revision d'une ou deux stations au moins, et chaque revision fera l'objet d'un rapport à la Direction.

Les dépenses pour le personnel semblent de fr. 39,444. 43 supérieures à celles de 1884; la majeure partie de cet excédent concerne les rubriques 1: ingénieur en chef et son personnel de bureau (fr. 13,362. 08) et 4: gardes-voie et gardes-barrières (fr. 23,963. 83 uniformes compris); la première de ces sommes provient de ce qu'on avait, sur les dépenses de 1884, porté au compte de construction une quote de fr. 14,936. 96, le personnel du bureau central ayant eu très fréquemment à s'occuper de la liquidation de questions de construction encore pendantes et de l'exécution de travaux relatifs également à la construction. Toutefois le Département des chemins de fer s'opposa à ce transfert, en conséquence de quoi il fallut sortir du compte de construction une somme équivalente. En 1885 ce report n'a pas été effectué, bien que les circonstances fussent entièrement analogues (voir pages 16 et 17 participation du personnel technique aux travaux de construction); en réalité donc les dépenses de 1885 sont les mêmes que dans l'exercice précédent.

L'excédent de dépenses pour les traitements des gardes-voie et gardes-barrières s'explique par le fait que conformément au règlement fédéral sur la forme des comptes et bilans des compagnies de chemins de fer, les logements de service des gardes (maisons de gardes) figurant aux recettes, chap. B. 1. c (loyers et affermages, locations diverses) ont dû par contre être portés aux dépenses comme constituant une partie du traitement. C'est pour cette raison que le chiffre des dépenses de la rubrique chap. II. A. 4 semble de fr. 17,370 plus élevée, somme qui d'ailleurs se retrouve aux recettes chap. B. 1. c. Une augmentation réelle des dépenses (fr. 7,965. 90) comparativement à 1884, a été occasionnée par le fait qu'en 1885 expirait le délai fixé pour le port des capotes du personnel en fonctions depuis l'ouverture de la ligne, auquel par conséquent il a fallu délivrer des capotes neuves.

Les autres rubriques (2, 3 et 5) des dépenses pour le personnel ne diffèrent que d'une manière insignifiante de celles de l'année précédente.

L'entretien de la ligne et de ses dépendances, y compris le ballastage (infrastructure) a exigé durant l'exercice une dépense de fr. 244,971. 14 au lieu de fr. 209,475. 34 en 1884. L'augmentation (fr. 35,495. 80) est due exclusivement aux travaux de ballastage, comme il ressort du reste du relevé ci-après:

	1884	1885
a. entretien de la ligne et ses dépendances, ballastage non compris	fr. 166,995. 23	fr. 165,038. 24
b. entretien ordinaire du ballast (empierrement)	„ 42,480. 11	„ 51,365. 69
c. renouvellement complet du ballast à partir de la station d'Osogna (kilom. 138,273) jusqu'au kilom. 141,428	„ — —	„ 28,567. 21
total	fr. 209,475. 34	fr. 244,971. 14

Ainsi donc, tandis que l'entretien de la ligne et dépendances présente une dépense en moins de fr. 1,956. 99, l'entretien courant du ballast (sous b) a entraîné une augmentation de dépense de fr. 8,885. 58. A côté d'autres sections ayant occasionné des excédents de dépenses moins importants, le tunnel du Gothard participe à ces derniers pour fr. 6,391. 37 (fr. 12,083. 23 en 1885 et fr. 5,691. 86 en 1884) attendu que le ballast s'étant altéré sur une longueur assez grande, il a fallu le remplacer complètement. L'excédent de dépense *ad c* sera traité dans un chapitre suivant.

En fait de travaux importants exécutés durant l'exercice pour l'entretien de la ligne et de ses dépendances, nous avons à signaler: continuation de la vérification, réparation et nouveau peinturage des ponts en fer (fr. 10,694. 48); reprise en sous-œuvre du mur de la rive droite de la Gotthardreuss

menacé par les érosions (fr. 14,608. 48); construction de perrés au grand pont de Cadenazzo, pour défendre la ligne contre les eaux du Tessin (fr. 10,367. 56); réparation et parachèvement des travaux de défense du Vedeggio (ligne du Monte-Cenere) détruits par une crue (fr. 4,507. 09).

On a continué le déblayage et la consolidation des parois rocheuses et coteaux d'éboulement menaçant la ligne.

Les vérifications périodiques du tunnel du Gothard et des autres tunnels ont eu lieu en partie avec le concours de l'Ingénieur fédéral du contrôle et ont donné des résultats entièrement satisfaisants.

L'entretien de la *voie de fer* (superstructure), c'est-à-dire l'entretien et le dressement des voies, l'entretien des installations mécaniques dans les stations (aiguilles et croisements, appareils centraux de déclenchement, plaques tournantes, chariots transbordeurs, etc.), a exigé en 1885 une somme de fr. 319,121. 95, ce qui représente relativement à 1884 (fr. 244,648. 05), une augmentation de dépense de fr. 74,473. 90. Cet excédent ressort clairement de la comparaison ci-après des dépenses pour les deux exercices :

	1884	1885	différence
a. valeur du matériel de superstructure			
acquis pour l'entretien courant des voies	fr. 47,244. 14	fr. 53,258. 79	plus fr. 6,014. 65
b. dressement des voies	„ 182,032. 78	„ 132,834. 20	moins „ 49,198. 58
c. entretien des installations mécaniques	„ 15,371. 13	„ 42,896. 40	plus „ 27,525. 27
d. réfections extraordinaires	„ — —	„ 90,132. 56	plus „ 90,132. 56
total .	fr. 244,648. 05	fr. 319,121. 95	plus fr. 74,473. 90

ad a. Les achats de matériel pour la voie de fer ont dépassé de fr. 6,014. 65 ceux de l'exercice précédent, par suite de l'augmentation du nombre des pièces endommagées qu'il a fallu changer. En 1885 on a remplacé: 4093 traverses (1884: 3934), 189 traverses d'aiguilles (1884: 173) et 2659,73^m de rails (1884: 2010,5^m); les traverses remplacées se décomposent comme suit: 2547 traverses en sapin de la section Immensee-Erstfeld, 204 traverses en chêne placées en 1881 dans le tunnel du Gothard et 1233 traverses de l'année 1874 sur les lignes tessinoises de plaine; le reste, soit 109 traverses, se répartit sur les autres sections. Quant aux 2659,73^m de rails, la réfection a porté sur 2283,35^m de rails en fer des lignes tessinoises de plaine (posés fin 1874). Sur la section Immensee-Erstfeld la destruction relativement rapide des traverses en sapin est due notamment au peu de résistance qu'elles offrent à la déformation de l'écartement; c'est pour cette raison que depuis l'ouverture de la ligne principale (juin 1882), on a déjà dû changer 7190 traverses de sapin, soit le 14,4 % de leur total; le matériel hors d'usage est toujours remplacé par des traverses en chêne imprégnées.

Durant l'année 1885 il s'est produit 29 ruptures de rails sur la ligne entière (38 en 1883 et 17 en 1884), dont 11 sont dues à des causes extérieures (chutes de pierres, déraillements, etc.) et 18 à des défauts de fabrication; parmi ces 18 rails il s'en trouve 16 pour lesquels le délai de garantie n'était pas expiré et 2 pour lesquels il l'était déjà. De plus nous avons réclamé des usines respectives le remplacement de 12 autres rails dont le délai de garantie n'était pas écoulé et qu'il a fallu écarter par suite d'exfoliation et fendillement du métal.

ad b. La dépense pour dressement (relevage) des voies présente en regard de 1884 une diminution de 27 % provenant de l'accroissement constant de la solidité du corps de la voie. En 1885 ces travaux ont été adjugés à forfait sur trois tronçons d'une longueur totale de 86 kilomètres (74 kil. en 1884); ce système a donné partout de bons résultats.

ad c. L'entretien des installations mécaniques a entraîné, comparativement à l'exercice précédent, une augmentation considérable de dépenses due à ce que la revision complète des installations de gares a fait découvrir un grand nombre de défauts; la plus grande fraction de l'excédent porte sur les aiguilles dont une partie a été entièrement réparée et reconstruite; ces travaux ont été exécutés tant par les ateliers centraux de Bellinzzone que par le dépôt d'Erstfeld. Durant l'exercice on a fait totalement disparaître ces défauts, de sorte qu'en 1886 l'entretien des installations mécaniques restera dans les limites normales.

ad d. Le fait que la superstructure des sections des anciennes lignes tessinoises de plaine desservant le trafic principal, s'altère de plus en plus et nécessite des réfections d'année en année plus considérables (la voie posée depuis 1874 se compose en majeure partie de rails en fer et de traverses en sapin kyanisées) et qu'il faut en outre se procurer du vieux matériel encore utilisable pour les voies des ateliers centraux, nous a conduits à renouveler totalement la superstructure de ces sections. En conséquence on a commencé cette réfection en 1885 sur une longueur de 3,155 kilom., c'est-à-dire de la station d'Osogna en descendant jusqu'au kilom. 141,428. La réfection se fait au moyen de rails en acier profil II et de traverses métalliques du poids de 54,5 kg. avec attaches boulonnées d'après le système des chemins de fer rhénans. La substitution de traverses *métalliques* a nécessité aussi le remplacement du ballast fortement altéré par un long usage, circonstance qui explique le surplus de dépense de fr. 28,567. 21 mentionné plus haut (entretien de l'infrastructure).

Les dépenses pour la réfection de ces 3,155 km. au moyen de rails d'acier et de traverses métalliques, s'élèvent d'après la comparaison établie ci-dessus à fr. 90,132. 56 qui se décomposent comme suit:

	En tout	par mètre de voie
traverses	fr. 33,230. —	fr. 10. 53
rails	„ 41,035. 93	„ 13. 01
attaches	„ 8,713. 22	„ 2. 76
enlèvement du vieux matériel et pose du nouveau, empilage du vieux matériel aux places de dépôt	„ 7,153. 41	„ 2. 27
	fr. 90,132. 56	fr. 28. 57
Si l'on ajoute encore la dépense pour renouvellement complet du ballast (empierrement)	„ 28,567. 21	„ 9. 05
on obtient: dépense totale pour réfection de la super- structure, ballastage compris	fr. 118,699. 77	fr. 37. 62

Aux termes de l'art. 18 des statuts de la Compagnie, le fonds de renouvellement pourvoit aux frais d'entretien de la superstructure pour le montant du coût du matériel; ce montant s'élève en 1885 à fr. 136,660. 76, dont fr. 54,767. 85 pour l'entretien ordinaire et fr. 81,892. 91 pour réfection de la section d'Osogna au km. 141,428. D'autre part ledit fonds est crédité de la valeur du vieux matériel retiré de la ligne, savoir de fr. 45,788. 17. Ainsi que nous l'avons dit déjà, il se trouve parmi ce dernier du matériel encore utilisable pour les voies des ateliers centraux; la valeur en est de fr. 24,759. 55.

L'entretien des *bâtiments* a coûté en 1885 fr. 65,727. 74, soit fr. 15,450. 66 de plus que l'année précédente (fr. 50,277. 08). Cet excédent a été causé par les réparations des bâtiments des lignes tessinoises de plaine et par l'augmentation du nombre des bâtiments en suite d'agrandissements et de constructions nouvelles,

En fait de travaux de quelque importance nous avons à citer: pose de pare-à-neige sur les toits des gares et stations; transformations dans les bâtiments de service de Göschenen et d'Airolo en vue d'une meilleure distribution des locaux et logements de service; conduite d'eau pour la maison de garde n° 95 à la tête du tunnel du Prato; améliorations dans la canalisation du bâtiment aux voyageurs de Bellinzzone; conduite d'eau potable pour la station d'Osogna; nouvel enduit des bâtiments aux voyageurs de Melide, Maroggia, Capolago, Mendrisio et Balerna; construction dans les ateliers de Bellinzzone d'un hangar pour les réparations d'aiguilles, etc.

Dans la nuit du 24 au 25 décembre, un incendie a détruit complètement la remise de locomotives construite à Biasca en 1881/82; ce bâtiment devra être entièrement rebâti; ainsi qu'il est dit à un autre chapitre de ce rapport, les compagnies d'assurances ont couvert le montant des dommages.

L'entretien du *télégraphe, des signaux et clôtures* a exigé fr. 57,637. 89, soit fr. 15,858. 99 de plus qu'en 1884 (fr. 41,778. 90).

Cette augmentation provient surtout de l'exécution de clôtures en dalles de pierre et en bois sur les sections des lignes tessinoises de plaine; ces travaux ont entraîné une dépense de fr. 17,768. 17 supérieure de fr. 8,400 environ à celle de 1884 pour des travaux analogues; une autre partie de l'excédent de dépense concerne l'entretien des clôtures en bois des autres lignes du réseau (fr. 4500 environ) et le loyer du câble (fr. 885. 24).

Quant au télégraphe et aux signaux, nous ferons remarquer ce qui suit:

Lignes: la longueur du câble a été augmentée de 720 m. et le réseau des fils pour signaux de 24,2 kilomètres. L'état des lignes de télégraphe et de signaux fin 1885 se présente comme ci-dessous:

	Ligne aérienne		Câble souterrain	
	Longueur		Longueur	
	de la ligne	des fils	de la ligne	des fils
	m.	m.	m.	m.
1. Fils de la Compagnie sur la ligne commune à l'Etat et au chemin de fer	221,580	638,970	30,500	80,500
2. Ligne de la Compagnie	26,540	73,280	22,650	31,280
	248,120	712,250	53,150	111,780

Le loyer pour le câble s'élève maintenant à fr. 8,078. 27 par an.

Cloches-signaux. Ces appareils ont été étendus aux sections Goldau-Brunnen et Castione-Bellinzzone d'après le système adopté jusqu'ici; à la fin de l'année fonctionnaient 170 sonneries réparties sur une longueur de 172 kilomètres.

Ces appareils dont l'avantage est de pouvoir donner des signaux de la ligne même, a fait ses preuves dans 7 cas d'interruption de service; les gardes-voie ont donné 5 fois le signal de détresse „arrêt de tous les trains“ et une fois le signal „machine de secours est demandée“.

Le *contrôle de la vitesse des trains* au moyen d'enregistreurs électriques et de pédales a accusé 63 transgressions de la vitesse maximum permise, savoir 27 pour express, 11 pour trains mixtes et 25 pour trains de marchandises.

Le *télégraphe* comporte la même nombre d'appareils qu'en 1884.

Durant l'exercice le *téléphone* a été installé: à Erstfeld entre les diverses divisions de service, ainsi qu'à Rivera et à Giubiasco en communication avec la maison de garde n° 163; nombre des stations téléphoniques à la fin de l'année: 24 y compris le bâtiment d'administration de Lucerne.

Le nombre des *disques électriques* a été porté de 9 à 10; le nouveau disque sert de signal avancé au sud de Brunnen.

En ce qui concerne les *disques mécaniques*, on en a placé un à environ 600 m. au sud du disque électrique de la gare de Bellinzona, pour pouvoir bloquer les trains qui se suivent à courts intervalles sur le tronçon Bellinzona-Giubiasco.

Le *déblai des neiges et de la glace* a occasionné en 1885 une dépense de fr. 15,037. 99 au lieu de fr. 16,198. 03 en 1884; la diminution est donc de fr. 1,160. 04. Par kilomètre de ligne à ciel ouvert (tunnels exceptés), les frais ont été de fr. 73. —, en 1884 fr. 79. —. Ces frais se répartissent comme suit sur les divers tronçons:

Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Au nord du Gothard 65 kilom. de ligne à ciel ouvert.		Au sud du Gothard jusqu'à Giubiasco incl. 60 kilom. de ligne à ciel ouvert.		Monte-Cenero avec les autres sections 81 kilom. de ligne à ciel ouvert.	
	Montant	par kilom.	Montant	par kilom.	Montant	par kilom.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1885	6,261	96	7,939	132	837.99	10.—
1884	8,565	131	7,105	118	528.03	6.50
1883	14,650	225	10,210	170	845.12	10.50

Durant l'exercice il n'y a pas eu d'interruption de la ligne par suite de fortes chutes de neige ou d'avalanches.

Nous donnons à la page 38 la récapitulation des journées de travail affectées pendant l'exercice au service de surveillance et d'entretien, en sus des prestations du personnel régulier.

Les *dépenses diverses* pour le service de surveillance et d'entretien se sont élevées dans l'exercice 1885 à fr. 43,684. 72, en diminution de fr. 488. 95 sur celles de 1884 (fr. 44,173. 67). Sous cette rubrique rentrent, d'après le formulaire de compte, les dépenses pour fournitures de bureau, chauffage et éclairage des locaux de service, complètement et entretien de l'inventaire, éclairage de la voie et des tunnels, indemnités pour usage temporaire de terrains et dommages aux cultures et enfin pour divers. La dépense principale de cette rubrique porte sur complètement et entretien de l'inventaire; elle est de fr. 20,829. 89 au lieu de fr. 21,693. 72 en 1884.

	Remplacements				Travaux d'entretien										Total	
	Service des stations		Service de la voie		Infra-structure		Super-structure		Bâtiments		Télé- graphe et signaux		Déblai des neiges et de la glace			
	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884	1885	1884
Janvier .	158	160	673	573	885	3742	713	3194	80	214	62	179	1017	825	3588	8887
Février .	164	152	689	464	1391	3063	698	3241	48	112	36	106	642	503	3668	7641
Mars . .	168	183	644	614	2822	3186	2062	3628	46	70	171	186	24	76	5937	7943
Avril . .	111	165	592	685	2914	2939	1795	2812	75	134	251	198	1	11	5739	6944
Mai . . .	125	181	586	624	3112	2296	2452	2790	73	36	200	268	2	—	6550	6195
Juin . . .	102	102	573	686	1987	1437	3612	2832	156	150	261	139	—	—	6691	5346
Juillet . .	148	186	497	581	3099	2108	3204	2969	307	224	190	237	—	—	7445	6305
Août . . .	126	145	577	605	2938	1870	2787	2508	201	52	252	135	—	—	6881	5315
Septembre	153	166	547	544	3041	1472	2147	2380	286	78	229	148	39	—	6442	4788
Octobre .	225	232	495	597	2777	2633	2628	2481	423	103	259	187	89	36	6896	6269
Novembre	235	162	500	602	2484	2036	2466	2037	384	216	299	271	14	133	6382	5457
Décembre	169	153	468	543	1943	1257	1813	1174	157	158	240	110	455	868	5245	4263
Total	1,884	1,987	6,841	7,118	29,393	28,039	26,377	32,046	2,236	1,547	2,450	2,164	2,283	2,452	71,464	75,353

ad. III. Service des stations, des expéditions et du mouvement.

Comparativement à l'exercice précédent, les dépenses pour le *personnel* présentent une augmentation de fr. 65,934. 83
les *autres dépenses* une diminution de „ 17,825. 89
reste : dépense en plus fr. 48,108. 94
dont il faut déduire „ 12,180. —
pour logements de service qui, pour la première fois, ont été compris dans les dépenses du personnel comme partie intégrante des appointements; en revanche une somme égale a été portée en recette à la rubrique „loyers et affermages“. L'*excédent total de dépenses* pour 1885 ne se monte donc en réalité qu'à fr. 35,928. 94.

Personnel. Les postes principaux qui ont occasionné l'excédent de dépenses ci-dessus sont les suivants :

logements (voir plus haut)	fr. 12,180. —
uniformes	„ 16,000. —
salaires des ouvriers	„ 28,000. —

Le reste provient de l'augmentation du personnel et des appointements.

La dépense en plus pour *uniformes* résulte du fait que ceux-ci ayant été portés durant le temps prescrit, il a fallu acheter des capotes neuves pour tout le personnel.

Le seul entrepôt de Brunnen participe pour fr. 18,000 à l'augmentation de dépenses sur *salaires des ouvriers*. Le reste est dû à une augmentation temporaire du nombre des journaliers dans quelques stations, notamment à celle de Chiasso.

Les *autres dépenses* ne donnent lieu à aucune observation.

ad IV. Service de la traction.

Le *parc des locomotives* n'a pas subi de modification durant l'exercice (voir à ce sujet le tableau n° 14).

Les parcours des locomotives se trouvent détaillés par mois et séries au tableau n° 15; il ressort de ce dernier que ces parcours ont un peu augmenté comparativement à l'année 1884 et cela à peu près dans la même proportion que le nombre des essieux transportés de voitures et wagons, ou que les tonnes-kilomètres (poids brut).

Ce que nous disions dans notre dernier rapport relativement à l'emploi des divers types de locomotives, s'applique en tous points à l'exercice 1885 également.

A l'exception de quelques courses effectuées dans des buts spéciaux, comme par exemple la traction du wagon pour l'éclairage du tunnel, les locomotives n'ont employé en fait de *combustible* que des houilles de la Sarre, ce qui a permis de réduire notablement la dépense de ce chef. Le fait que le poids du combustible employé est inférieur aussi à celui de 1884, doit être attribué aux voûtes en pierres réfractaires, sorte d'écrans, que mentionnait notre précédent rapport, et qui ont été placées dans la boîte à feu de presque toutes les locomotives.

Pour obvier au développement de fumée si incommodant dans les tunnels hélicoïdaux, on a procédé à de nouveaux essais en vue d'éviter autant que possible la formation de la fumée dans les locomotives. On a cherché à obtenir ce résultat non seulement avec les voûtes réfractaires rappelées plus haut et en usage précédemment déjà, mais encore par l'adaptation de barreaux de grille recourbés à l'avant, et que nous avons substitués à la grille droite système Nepilly essayée en 1884; dans ces derniers temps nous avons fait aussi quelques essais avec les appareils fumivores Orvis. Ces deux systèmes semblent tout au moins répondre au but proposé, mais les expériences sont encore de trop fraîche date pour qu'on puisse porter un jugement définitif. En ce qui concerne le second système, il reste aussi à savoir si les avantages qu'il présente compenseront le surcroît de frais résultant de la consommation d'un plus grand volume de vapeur.

La consommation de combustible a été :

en 1883,	26,545,556	kg.	coûtant	fr.	870,455. 95
" 1884,	25,756,670	"	"	"	689,032. 42
" 1885,	26,087,430	"	"	"	652,920. 92

ce qui fait par kilomètre de locomotive :

en 1883,	11,58	kg.	au prix de	cts.	37,97
" 1884,	12,06	"	"	"	32,26
" 1885,	11,58	"	"	"	28,98

Sur les *graisses et huiles* on a réalisé également des économies qu'il faut attribuer surtout à la suppression partielle du suif dont le prix est relativement élevé et à l'emploi toujours plus général des graisses solides; il a été consommé :

en 1883,	82,175,5	kg.	ayant coûté	fr.	71,782. 25
" 1884,	54,316,5	"	"	"	45,162. 25
" 1885,	54,682,7	"	"	"	42,246. 79

soit par kilomètre de locomotive :

en 1883,	0,036	kg.	pour le prix de	cts.	3,13
" 1884,	0,025	"	"	"	2,11
" 1885,	0,024	"	"	"	1,87

Les *frais de réparations et d'entretien des locomotives* se montent à fr. 292,581. 60, au lieu de fr. 323,072. 68 en 1884, soit par kilomètre de locomotive à cts. 12,⁹⁸³ au lieu de cts. 15,¹²⁷.

Cette diminution de dépenses s'explique par la réduction des réparations due au fait qu'on a veillé à ce que les locomotives en service fussent tenues en beaucoup meilleur état. Les frais moyens de réparations par locomotive sont d'environ fr. 400 inférieurs à ceux de l'exercice précédent. Sur le total des frais de réparations, fr. 18,872. 49 sont à la charge du fonds de renouvellement.

Le *parc des voitures et wagons* (tableau n° 20) a subi une augmentation en ce sens que pour le transport de rails et autres pièces de longueur exceptionnelle, on a fait l'acquisition de 5 wagons à panneaux bas et mobiles (série M^{R1}) de 5 m. d'écartement des essieux et d'une longueur de 10.⁶⁵ m. entre les surfaces extérieures des tampons; de plus nous avons acheté 50 nouveaux wagons à charbon en fer (série L) pour le transport de la houille du bassin de la Sarre vers le Gothard et l'Italie. Le tableau n° 21 donne les parcours des voitures et wagons.

La consommation de *matériel de graissage pour les voitures et wagons* se trouve détaillée au tableau n° 23; elle est de: 11,088,⁹⁰ kg. coûtant fr. 3,455. 94 au lieu de 6,298,¹⁵ kg. coûtant fr. 2,770. 12 en 1884, ce qui équivaut par kilomètre d'essieu de voitures et wagons à 0,²¹² gramme pour le prix de ct. 0,⁰⁰⁷ en 1885 et 0,¹²⁵ gramme pour le prix de ct. 0,⁰⁰⁵ en 1884.

Cette augmentation quantitative n'est cependant qu'apparente, parce que l'huile introduite dans les boîtes à graisse des véhicules lors de leur revision par les ateliers en 1885, a été portée à la rubrique „huile à graisser pour voitures et wagons“, tandis qu'auparavant elle grevait le compte de réparations des voitures et wagons.

Les frais de réparations pour voitures et wagons se montent en total à fr. 131,046. 39 au lieu de fr. 142,894. 53 en 1884, soit par kilomètre d'essieu à ct. 0,²⁵¹ au lieu de 0,²⁸⁴.

Sur le total ci-dessus fr. 1,091. 35 sont à la charge du fonds de renouvellement.

Quant aux résultats obtenus dans les express avec le *frein continu système Hardy*, nous continuons à en être complètement satisfaits. Il ne s'est produit durant l'année entière que 2 irrégularités; elles ont été causées par l'assemblage défectueux des manchons d'accouplement. Dans les deux cas les tuyaux de la conduite se sont séparés durant la marche, ce qui d'ailleurs n'a entraîné aucune conséquence sérieuse.

Dans notre dernier rapport nous mentionnions des essais pratiqués avec le *frein continu système Kaerting* qui se distingue du frein Hardy en ce qu'il agit automatiquement; ce second système a été appliqué à deux trains par jour de Chiasso à Biasca et inversement; sur ce parcours les difficultés de terrain sont suffisamment considérables pour que l'expérience s'accomplisse dans les meilleures conditions. Les courses d'essai qui eurent lieu en mai ont donné des résultats fort satisfaisants, de sorte qu'à partir du 1^{er} juin le train d'essai a marché d'une manière régulière.

ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses pour les „*loyers et affermages*“ figurant sous cette rubrique excèdent de fr. 62,927. 99 celles de 1884; cette augmentation provient notamment de la mise en compte après coup d'une somme de fr. 60,143. 68 représentant le loyer de la gare de Luino pour le 2^d semestre 1884.

La rubrique „*autres dépenses*“ est grevée également d'un excédent de dépenses de fr. 14,873. 80, causé principalement par l'inscription ultérieure de l'assurance contre l'incendie des bâtiments de la gare de Luino, comme aussi par l'assurance supplémentaire des entrepôts de Brunnen, par une augmentation des indemnités pour accidents des personnes et enfin par la subvention au monument d'Alfred Escher.

Le nombre des *réclamations en indemnités* formulées en 1885 est de 643.

Il a été payé en indemnités :

pour dommages et avaries	dans 142 cas fr. 5590. 09
„ manquants, déchets, coulages	„ 59 „ „ 1352. 24
„ retard et fourvoiement	„ 14 „ „ 1123. 56
„ objets non livrés	„ 2 „ „ 4. 10
„ perte sur ports et droits de magasinage	„ 3 „ „ 124. 61
„ perte sur une reprise	„ 1 „ „ 126. 25
„ acquits en douane, etc. non déchargés	„ 7 „ „ 176. 99
„ divers	„ 8 „ „ 340. 36
total	dans 236 cas fr. 8838. 20

de cette somme il faut déduire :

remboursements de la part d'autres Compagnies	fr. 6131. 53
participation d'employés fautifs	„ 60. —
vente d'objets laissés pour compte à la Compagnie en suite de règlements de réclamations	„ 34. 85
autres remboursements	„ 29. 30 „ 6255. 68
Reste	fr. 2582. 52

Des deux procès qui se trouvaient en instance à la fin de 1884, l'un a été liquidé en notre faveur et l'autre n'est pas encore jugé; en 1885 on nous a intenté deux nouveaux procès.

E. Résultats financiers.

Ainsi qu'il ressort du *compte d'exploitation* annexé au présent rapport, les *recettes d'exploitation* se présentent comme suit:

a) recettes sur transports par chemin de fer	fr. 10,174,405. 06
b) „ diverses	„ 357,475. 11
total	fr. 10,531,880. 17

Il faut remarquer relativement à la rubrique *b* qu'elle ne comprend plus maintenant que les loyers et affermagés, les produits de services auxiliaires et accessoires ainsi que les autres recettes; par contre le produit des capitaux disponibles figure, conformément au formulaire fédéral, au compte de profits et pertes.

Les <i>dépenses d'exploitation</i> s'élèvent à	„ 5,060,221. 66
Excédent des recettes sur les dépenses	fr. 5,471,658. 51
A ajouter suivant le <i>compte de profits et pertes</i> :	
le solde actif de 1884	fr. 104,839. 02
moins les diminutions sur l'actif (compte de construction) consenties ultérieurement	„ 18,044. 25 „ 86,794. 77
à reporter	fr. 5,558,453. 28

	report	fr. 5,558,453. 28
le produit des capitaux disponibles, y compris les intérêts des fonds de renouvellement et de réserve	„	634,684. 84
le prélèvement sur le fonds de renouvellement	„	156,624. 60
divers : intérêts des avances à l'entreprise Favre	„	276,429. 19

Excédent total des recettes fr. 6,626,191. 91

L'emploi de cette somme se répartit comme suit :

provisions (frais occasionnés par le paiement de titres et coupons)	fr. 16,223. 54	
intérêts des emprunts	„ 3,814,571. 73	
amortissements de capitaux	„ 130,000. —	
diminutions sur l'actif	„ 5,063. 31	
versement au fonds de construction	„ 168,061. 26	
versements aux fonds spéciaux, y compris les intérêts de ces fonds	„ 823,820. 20	
		„ 4,957,740. 04
reste à la disposition des actionnaires		fr. 1,668,451. 87

Nous ajouterons quelques observations sur les différentes rubriques :

La comparaison des *recettes diverses d'exploitation* (sans intérêts de capitaux) avec celles de 1884 donne les chiffres suivants :

	1884	1885
loyers et affermages	fr. 247,550. 76	fr. 340,115. 04
produit de services auxiliaires	„ 2,842. 55	„ 14,750. 02
autres recettes	„ 70,645. 67	„ 2,610. 05
	fr. 321,038. 98	fr. 357,475. 11

L'augmentation de fr. 92,564. 28 sur „loyers et affermages“ se répartit de la manière suivante :

gares et sections de ligne	fr. 55,585. 24
par suite de la mise en compte ultérieure du loyer de la gare de Chiasso pour le 2 ^d semestre 1884 ;	
matériel roulant (location de matériel)	„ 3,995. 91
notre propre matériel ayant été utilisé davantage ;	
recette en plus sur l'affermage de talus	„ 2,293. 13
logements de service pour le personnel	„ 30,690. —
total comme ci-dessus	fr. 92,564. 28

A teneur du règlement fédéral sur la comptabilité, la valeur des logements de service doit figurer d'une part aux recettes comme loyers et d'autre part aux dépenses comme indemnités au personnel. Il n'en résulte du reste aucune augmentation effective des recettes.

L'augmentation du produit des „services auxiliaires“ vient de l'économat et du magasin des imprimés.

La diminution des „autres recettes“ s'explique par la circonstance mentionnée dans le dernier rapport de gestion (pag. 50).

Les dépenses d'exploitation semblent supérieures de fr. 205,276. 63 à celles de 1884. L'excédent porte :

sur l'administration générale	fr.	10,197. 53
„ le service de surveillance et d'entretien	„	179,075. 20
„ le service des stations, des expéditions et du mouvement	„	48,108. 94
„ dépenses diverses	„	37,411. 56
	fr.	274,793. 23
à déduire: dépense en moins sur le service de la traction	„	69,516. 60
	total fr.	205,276. 63

Toutefois l'excédent de dépenses n'est en majeure partie qu'apparent, attendu qu'on a dû introduire dans le compte, des dépenses équivalant aux montants figurant aux recettes pour loyers et affermages de la gare de Chiasso du 2^d semestre 1884 et pour recettes sur logements de service; ces dépenses sont:

loyers et affermages de la gare de Luino pour le 2 ^d semestre 1884	fr.	60,143. 68
logements de service	„	30,690. —

Ensuite l'augmentation de dépense pour renouvellement de la superstructure et du matériel d'exploitation est compensée par un prélèvement sur le fonds de renouvellement supérieur de „ 93,076. 35 à celui de 1884.

Pour les détails nous renvoyons aux développements relatifs aux „dépenses et statistique de l'exploitation“. (pag. 32 et suiv.)

Le compte de profits et pertes comporte une recette de fr. 634,684. 84 représentant le „produit de capitaux disponibles“.

Cette somme se subdivise comme suit:

produit de capitaux d'exploitation	fr.	50,153. 25
„ de capitaux de construction disponibles	„	504,183. 77
„ des capitaux alloués aux fonds de renouvellement et de réserve	„	76,400. —
coupons d'actions et d'obligations du Gothard déchus	„	3,947. 82

Aux sommes prélevées sur les fonds spéciaux, le fonds de renouvellement participe en vertu des statuts:

à la réfection de la voie	pour fr.	136,660. 76
au renouvellement du matériel d'exploitation	„ „	19,963. 84
	en total pour fr.	156,624. 60

Il n'a été fait aucun prélèvement sur le fonds de réserve pour cas extraordinaires.

Sous la rubrique „ressources et rentrées diverses“ on a porté fr. 276,429. 19 représentant les intérêts pour avances résultant en faveur de la Compagnie du décompte avec l'entreprise Favre.

Quant aux dépenses du compte de profits et pertes, nous ferons observer ce qui suit.

Le service du capital-obligations à 5, respectivement 4 % a exigé une somme de fr. 3,814,571. 73, après déduction de la quote remboursée par le Consortium à teneur de la convention pour la conversion des emprunts, quote qui se monte au 0,434 % des obligations 5 % encore en circulation (fr. 168,701. 59).

La somme de fr. 130,000 portée pour amortissement de capitaux est conforme à la convention passée avec les Autorités fédérales relativement à la détermination du compte de construction et dont nous avons donné la teneur dans notre dernier rapport de gestion.

Outre ces réparations, on a exécuté encore des travaux spéciaux tels que: confection de pièces de réserve de tout genre pour locomotives, voitures et wagons; adaptation du frein Koerting à 8 locomotives, 2 fourgons et 6 voitures; construction de l'appareil de la corde d'avertissement pour 12 locomotives à 6 roues couplées, 5 voitures A et 3 voitures AB; adaptation de doubles portes à un certain nombre de voitures C; transformation de deux wagons K^V en wagons pour le transport de la volaille; aménagement de 2 wagons M^{R1} pour le transport de longs bois; fabrication d'articles et matériaux, comme: écrous en bronze, boulons, composition, plombs, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux de laiton pour l'Economat. En outre les ateliers centraux ont exécuté toutes sortes de réparations et transformations pour d'autres branches de service.

Les *ateliers des dépôts* se sont occupés spécialement des réparations courantes et de l'entretien des locomotives en service: ceux d'Erstfeld ont procédé cependant à plusieurs revisions principales de locomotives; de plus les ateliers des dépôts ont eu à exécuter des ouvrages de toute nature pour d'autres branches de service.

Le nombre des ouvriers dans les ateliers des dépôts s'élevait

le 1^{er} janvier à 49

„ 31 décembre à 52

et a oscillé durant l'année entre 49 et 55. Répartition sur les 3 dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
Ajusteurs	15—22	9—10	3
Tourneurs	1—2	1—2	—
Forgerons et frappeurs	2	1—2	0—1
Ferblantier	1	—	—
Menuisiers	1—2	1	—
Apprentis	3—5	—	—
Chauffeur de machine fixe	1	—	—
Mancœuvres	2—4	2—3	—

2. Usine à gaz.

L'usine à gaz de pétrole de Bellinzona a produit pendant l'exercice 11,756 m³ de gaz, dont la consommation se répartit comme suit:

à la charge du Gothard	m ³	5,583,730
„ „ „ d'autres Compagnies	„	4,976,904
fuites de gaz	„	1,195,366
Total m ³		11,756,000

Nous indiquons ci-après les dépenses et recettes de l'usine:

Dépenses			Recettes		
	Fr.	C.		Fr.	C.
Provision de gaz au 31 déc. 1884	658	—	Gaz vendu au Gothard . . .	11167	46
Salaires : gaziers	2703	89	„ „ à d'autres Compagnies	9953	79
remplissage des réservoirs	1423	16	Vente de goudron	420	09
Matières premières	5013	52	Vente d'hydrure de carbone .	495	—
Combustible	1685	15	Vente de vieux matériel .	262	50
Matériel de nettoyage, d'étoupage et de graissage . . .	122	79	Provision de gaz au 1 ^{er} janvier 1886	510	—
Réparations	2196	67			
Frais généraux : frais d'administration	963	20			
intérêts du capital (fr. 75,170.)	3758	52			
frais d'impression	72	48			
<i>Total</i>	18597	38	<i>Total</i>	22808	84

Total des recettes fr. 22,808. 84

„ „ dépenses „ 18,597. 38

Excédent des recettes fr. 4,211. 46

Cet excédent correspond à la quote pour l'amortissement du capital de premier établissement de l'usine, quote dont cependant le compte d'exploitation n'est pas débité.

Abstraction faite de l'amortissement du capital de premier établissement, le prix du gaz s'est élevé :

par m³ de gaz fabriqué à fr. 1. 43

„ „ „ „ utile (après déduction des fuites) „ „ 1. 59

et en tenant compte de l'excédent de recettes comme quote d'amortissement :

par m³ de gaz fabriqué à fr. 1. 78

„ „ „ „ utile „ „ 1. 99

Le gaz a été livré au prix de fr. 2. — le m³.

Durant l'exercice on a employé à la fabrication du gaz 23,757,5 kg. de matières premières, savoir 23,317,5 kg. de gazoline et 440 kg. d'huiles impures.

100 kg. de matières premières ont donné 49,5 m³ de gaz.

G. Divers.

1. Accidents.

Nous énumérons ci-dessous les accidents survenus au cours de l'exercice 1885 :

a. déraillements 5, dont 4 dans les stations et 1 en pleine voie;

b. collision aucune;

c. accidents suivis de mort ou de blessures 8; tués: 6 dont 3 employés et 3 autres personnes, blessés: 2 employés.

La cause des accidents suivis de mort est indiquée ci-après :

Le 16 janvier le garde-frein Beltrametti tomba, on ne sait comment, d'une voiture du train 16 dans la galerie du Crocetto; les roues des véhicules lui passèrent sur le corps en lui causant de si graves blessures qu'il en mourut le jour suivant.

Le 30 janvier un nommé Benani Giovanni fut écrasé par le train au kilom. 181,420 non loin de la gare de Lugano; le même fait se représenta le 10 février avec un nommé Poroli Benesperando, entre Bellinzzone et Giubiasco au kilom. 152,030. Il a été constaté que ces deux accidents qui entraînent la mort immédiate, sont dus au suicide.

Le 6 juin un sieur Confortorio a été tué, en suite de sa propre imprudence, par le train 51 en dessous de Rocca-Bella, kilom. 168,966.

Le 16 septembre le nommé Balet Bartolo, garde dans le grand tunnel du St. Gothard, a été écrasé par le train 209; la mort fut instantanée. La cause de cet accident est restée inconnue.

Le 6 novembre l'ouvrier Franz Zurfluh fut pris entre deux tampons pendant une manœuvre à la gare d'Erstfeld; dans ce cas aussi la mort a été immédiate.

2. Contrats d'assurances.

a) *Assurance contre l'incendie.* Le mouvement considérable de l'entrepôt de Brunnen nous a engagés à régler l'assurance des céréales qui s'y trouvent emmagasinées, en ce sens qu'il a été pris auprès de trois solides Compagnies une police annuelle à montant fixe, et qu'on nous a accordé la faculté d'assurer pour trois ou six mois et auprès des mêmes Compagnies, des valeurs supérieures à la somme de l'assurance.

Le 25 décembre de grand matin un incendie a détruit la grande remise de locomotives à Biasca; celle-ci renfermait à ce moment douze locomotives qui furent plus ou moins endommagées par l'effondrement de la toiture en feu. Le règlement de l'assurance s'est effectué rapidement et sans aucune difficulté. On nous a payé :

pour dommages à l'immeuble fr. 27,188. —

„ „ aux meubles „ 52,393. —

La cause du sinistre est restée inconnue.

b) *Assurance contre les accidents.* Ainsi que nous l'avons dit dans un précédent rapport, nous sommes assurés à la Société d'assurance pour les accidents à Winterthur contre les conséquences des accidents éprouvés par des voyageurs ou des tierces personnes et dont nous avons à répondre en vertu de la loi sur les responsabilités. Avec le consentement de la dite Société, nous avons adhéré à la convention des grandes Compagnies suisses de chemins de fer, concernant l'obligation d'assumer réciproquement les dommages résultant d'accidents ayant blessé ou tué des voyageurs ou tierces personnes. Cette convention établie sur le modèle d'un instrument analogue de quelques Compagnies allemandes, a été conclue pour cinq années; dans le fond elle ne modifie aucunement nos obligations, puisque la Société de Winterthur doit, moyennant paiement des primes stipulées, assumer les engagements dérivant de la convention, mais se trouve tout naturellement aussi subrogée à nos droits. Abstraction faite de ce que cette nouvelle convention donne à notre assurance une garantie plus grande, nous avons estimé qu'elle constituait une base d'assurance plus convenable que la précédente, fait qui aura surtout de l'importance à l'expiration du contrat passé avec la Société de Winterthur.

3. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours et de pensions pour les employés.

Durant l'exercice le nombre des membres est monté de 808 à 836. L'augmentation porte principalement sur le service de surveillance ainsi que sur celui des expéditions et du mouvement.

Le nombre des cas de secours accordés aux employés atteints d'incapacité de travail et aux familles d'employés décédés, s'est accru de 7 durant la même période et s'élève maintenant à 33.

Le tableau suivant donne le résultat de ces comptes.

1884.					1885.			
Fr.	C.	Fr.	C.		Fr.	C.	Fr.	C.
		193,579	10	<i>Recettes.</i>				
				Solde au 1 ^{er} janvier			277,573	16
45,831	03			Contributions annuelles des membres .	45,486	16		
939	70			Versements d'entrée de nouveaux membres	1,136	—		
				Retenues sur les augmentations de traitement	2,825	65		
2,293	32			Amendes infligées à des membres ou à des particuliers	2,010	85		
2,879	17			Produit de la vente des épaves . . .	40	68		
843	19			Dons	—	—		
20	90			Intérêts des capitaux	11,269	72		
10,163	63			Subvention de la Compagnie du Gothard	32,965	20		
32,709	40			Ensemble	95,734	26		
95,680	34			<i>Dépenses.</i>				
				Remboursements aux membres sortis .	803	70		
1,987	45			Frais d'inhumation de membres décédés	200	—		
190	—			Secours	12,388	73		
9,501	33			Divers	1	—		
7	50			Ensemble	13,393	43		
11,686	28			<i>Excédent des recettes</i>			82,340	83
		83,994	06	Plus les intérêts courants des valeurs .			928	20
		240	40	<i>Etat de la caisse au 31 décembre</i> . .			360,842	19
		277,813	56					

Cet avoir est placé comme suit: fr. 25,500 en obligations 4% de la Caisse d'amortissement du canton de Lucerne; fr. 237,350 en obligations 4% du canton de Zurich; fr. 38,375 en obligations 4% du canton de Berne; fr. 45,532. 50 en obligations 4% du chemin de fer du Jura et fr. 12,090 en obligations 4% du canton de Neuchâtel. Le reste se compose des intérêts courants (non rentrés) au montant de fr. 928. 20, d'une créance de fr. 1008. 77 à la Caisse lucernoise d'épargne et de prêts et d'un solde en espèces de fr. 57. 72 dans la caisse du comptable.

b. Caisses de secours pour les ouvriers malades.

Le tableau ci-dessous indique les opérations de l'année et la situation à la fin de l'exercice.

	Caisses de secours				Total.	
	pour les ouvriers du service d'entretien de la ligne (statuts du 15 juillet 1884)		pour les ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers (statuts du 10 avril 1885)			
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Recettes.						
Solde au 31 décembre 1884	8,298	59	20,816	07	29,114	66
Contributions d'entrée	—	—	411	—	411	—
Contributions mensuelles régulières	6,170	35	9,597	46	15,767	81
Amendes	77	30	439	75	517	05
Subvention de la Compagnie	—	—	3,199	15	3,199	15
Intérêts des capitaux placés	332	92	805	14	1,138	06
Dons (*remboursements)	*) 63	60	27	50	91	10
<i>Total des recettes</i>	14,942	76	35,296	07	50,238	83
Dépenses.						
Frais de transport	—	—	2	80	2	80
Honoraires des médecins, frais de pharmacie et d'hôpital	1,169	10	2,229	68	3,398	78
Frais de traitement	1,629	15	6,430	45	8,059	60
Frais d'inhumation	—	—	150	—	150	—
Remboursements aux membres sortis	—	—	53	14	53	14
<i>Total des dépenses</i>	2,798	25	8,866	07	11,664	32
<i>Recettes</i>	14,942	76	35,296	07	50,238	83
<i>Dépenses</i>	2,798	25	8,866	07	11,664	32
<i>Solde au 31 décembre 1885</i>	12,144	51	26,430	—	38,574	51

Abstraction faite d'une petite somme dans les caisses des comptables, le solde est placé en partie en bonnes valeurs suisses déposées aux archives de la Compagnie; le reste est placé à intérêts dans différentes Caisses d'épargne, la plupart cantonales.

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

Durant l'exercice le donateur anonyme a pourvu généreusement ce fonds d'une nouvelle somme de fr. 10,000 en obligations 4 % du Gothard et nous saisissons cette occasion pour lui en exprimer notre vive gratitude. Par suite les recettes se sont élevées en 1885 à fr. 11,500, y compris les

intérêts rentrés. Il n'y a pas eu de dépenses, attendu que pendant l'année il n'est survenu aucun fait ayant mérité une gratification conformément aux intentions du donateur.

Au 31 décembre 1885 le fonds atteignait le chiffre de fr. 43,663. 22, ce qui comporte en regard de la situation fin 1884, une augmentation de fr. 11,500. Pour les détails, nous renvoyons aux comptes spéciaux annexés au rapport.

H. Etat du personnel.

A la fin de l'année, le personnel des fonctionnaires et employés était composé comme suit:

1. Administration générale.

	1884.	1885.
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	14	14
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	6	5
Bureau de la comptabilité	5	5
Caisse principale	5	5
Bureau commercial	12	12
Agents commerciaux	3	2
Contrôle de l'exploitation et bureau de la statistique	24	26
Bureau des réclamations (contentieux et réclamations)	2	2
Inspection des télégraphes et télégraphiste	4	3
Concierges	2	2
Ateliers de reliure et de lithographie	6	6
Economat	11	11
Economat, ouvriers, etc. dans les dépôts	6	7
	<hr/> 103	<hr/> 103

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

Ingénieur en chef et bureau central	14	15
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	12	12
Chefs de districts et surveillants	18	17
Chefs-cantonniers et aides-chefs de districts	37	35
Cantonniers	94	94
Veilleurs de nuit et ouvriers réguliers	128	139
Gardes-barrières (femmes)	119	116
Employés divers	7	6
Journaliers	200	209
	<hr/> 629	<hr/> 643
A reporter	732	746

3. Service des stations, des expéditions et du mouvement.

	1884. Report 732	1885. 746
Inspecteur en chef de l'exploitation et son personnel de bureau	11	11
Contrôle des voitures et wagons	6	6
Inspecteurs de l'exploitation et leurs bureaux	2	2
Chefs de gares	7	8
Chefs de stations	34	33
Sous-chefs de gares	7	8
Sous-chefs de stations	26	24
Contrôleurs	6	6
Receveurs	9	9
Agents aux bagages	4	4
Télégraphistes	6	6
Remplaçants ambulants	5	5
Agents aux marchandises	2	3
Sous-agents aux marchandises	34	35
Gardes-marchandises	12	13
Chefs-manœuvres	6	7
Portiers	5	5
Volontaires	12	9
Gardes-stations	78	78
Chef de trains principal et son adjoint	—	2
Chefs de trains	31	31
Conducteurs	48	47
Gardes-freins	93	92
Traducteurs	2	2
Imprimeur des billets	1	1
Chef d'entrepôt *)	—	—
Facteurs	3	4
Lampistes	9	8
Laveuses de voitures, etc.	2	1
Veilleurs de nuit	2	3
Ouvriers pour la manœuvre des plaques-tournantes	14	13
Hommes d'équipe	25	25
Ouvriers aux transports	90	94
	592	595

4. Service de la traction.

Chef du service de la traction et ses aides	17	16
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides	8	9
Mécaniciens	58	58
A reporter	83 1324	83 1341

*) Le Chef de gare de Brunnen pourvoit simultanément aux opérations de l'entrepôt.

	Report	1884. 83 1324	1885. 83 1341
Chauffeurs		59	59
Chauffeurs provisoires	* 4		11
Chefs nettoyeurs	3		3
Nettoyeurs de locomotives	53		51
Lampistes	5		3
Préposé à la surveillance des voitures et wagons . .	1		1
Visiteurs des voitures et wagons	6		6
Aides-visiteurs	5		4
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs des voitures et wagons	28		23
		247	244

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau . . .	7	8
Contre-mâîtres	2	2
Chefs-ouvriers	4	4
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs	91	94
Manœuvres	44	29
Apprentis	14	17
	162	154

Ateliers des dépôts de locomotives.

Chefs-ouvriers	2	2
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers et menuisiers	50	41
Manœuvres**).	—	6
Apprentis**).	—	3
	52	52
<i>Total</i>	<u>1785</u>	<u>1791</u>

Récapitulation.

	1884.	1885.
Nombre des fonctionnaires et employés de l'exploitation	1119, soit par kilom. de ligne 4,20	1124, soit par kilom. de ligne 4,23
Nombre des journaliers	666, " " " 2,50	667, " " " 2,50
<i>Total</i>	<u>1785, soit par kilom. de ligne 6,70</u>	<u>1791, soit par kilom. de ligne 6,73</u>

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

**) En 1884 compris dans les serruriers, etc.

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

Lucerne, le 17 mai 1886.

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.

