

**Zeitschrift:** Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard  
**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern  
**Band:** 22 (1893)  
**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:** 20.01.2026

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

formation; de cette somme il y a lieu de déduire encore les amortissements. La quote-part de notre Compagnie à ce capital de premier établissement se monte à fr. 400,000 en nombre rond. Le coût de la transformation de la gare ainsi que de la ligne d'accès Sentimatt-Lucerne, est devisé à fr. 8,617,000, expropriations comprises. La nouvelle convention ne prévoit plus la distraction de certaines parties de la gare à l'usage exclusif d'une ou de deux Compagnies; font exception naturellement les installations de la ligne à voie étroite du Brunig. Toutes les autres parties de la gare seront laissées à l'usage commun des quatre Administrations contractantes; pour cette jouissance font règle essentiellement les dispositions qui figurent dans la convention du 26 octobre 1880. La rémunération au 5 % de la totalité du capital de construction, comme aussi les dépenses de surveillance, d'entretien et d'exploitation de la gare commune, seront réparties chaque année entre les quatre Compagnies au prorata du chiffre respectif de leurs essieux de locomotives, voitures et wagons entrés ou sortis, les essieux de la ligne à voie étroite du Brunig ne devant être calculés qu'à raison du 75 %.

La convention entrera en vigueur le jour de l'ouverture à l'exploitation de la nouvelle gare; d'autre part les dispositions relatives à la formation du capital ainsi qu'aux versements respectifs exercent déjà leurs effets dès le jour de la ratification générale de la convention.

## IV. Exploitation.

### A. Tarifs.

**Service des voyageurs et des bagages.** Au mois d'août, le Département fédéral des chemins de fer avait demandé aux Compagnies formant l'Association des chemins de fer suisses de prolonger le délai de validité des billets de double course et proposé d'en établir la progression comme suit:

distance de	1 à 100 kilomètres:	actuellement	2 jours,	à l'avenir	3 jours,
"	" 101 à 200	"	" 3	"	" 4
"	" 201 à 300	"	" 4	"	" 5
"	" 301 et au delà:	"	" 5	"	" 6

L'Association a répondu au Département des chemins de fer qu'elle adhérerait à ses propositions sauf pour les distances jusqu'à 30 kilom. où la validité actuelle de 2 jours était jugée suffisante. Les Administrations ont toutefois subordonné cette concession aux conditions suivantes:

1. que simultanément avec la prolongation de durée, on emprunterait aux chemins de fer allemands le principe de l'incessibilité des billets pour le service suisse également et qu'une disposition à cet égard serait insérée dans le règlement de transport;
2. qu'encore à l'exemple des chemins de fer allemands, en cas d'interruption du voyage, on prescrierait l'apposition d'un timbre sur le billet par le chef de gare de la station d'arrêt.

Ces conditions ont été posées parce qu'actuellement déjà il se produit des abus en ce sens que les billets sont ou bien vendus ou bien utilisés pour parcourir deux fois le même trajet dans la même direction et de plus parce qu'une prolongation de la durée de validité accroîtrait indubitablement la possibilité d'abus semblables.

Le Département des chemins de fer n'a pas encore répondu à la déclaration des Compagnies, de sorte que la question reste ouverte.

Outre divers suppléments de tarifs déjà existants, on a mis en vigueur les nouveaux tarifs énumérés ci-après :

1. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre certaines stations des chemins de fer du Jura-Simplon et du Bulle-Romont d'une part, et du Gothard d'autre part ;
2. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages en service entre la Suisse et l'Italie, via Gothard ;
3. liste des coupons pour les livrets combinés de l'Union des Administrations allemandes de chemins de fer ;
4. liste des billets circulaires combinés des chemins de fer suisses ;
5. tarif-affiche des billets de dimanches et jours fériés, ainsi que des billets circulaires du Gothard ;
6. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre les stations des chemins de fer du Bœdeli et du lac de Thoune, de la Société de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz, etc. d'une part et certaines stations des chemins de fer suisses d'autre part ;
7. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre Londres, Folkestone et Douvres d'une part, et certaines stations des chemins de fer suisses d'autre part, via Delle et Petit-Croix ;
8. tarif international (G. V.) n° 205 pour billets circulaires à prix réduits au départ de Paris vers la Suisse, l'Allemagne et l'Italie, etc. ;
9. liste des billets complémentaires d'aller et retour pour Bellinzzone, Lugano, Chiasso et Luino, ainsi que des billets circulaires italo-suisse et italiens qui se délivrent à ces gares ;
10. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre diverses gares des chemins de fer suisses d'une part et certaines stations du lac de Côme ainsi que Chiavenna d'autre part.

En service des voyageurs et des bagages, 379 *réclamations* nous sont parvenues, dont 92 ont été repoussées ; d'autre part nous avons eu à effectuer 281 remboursements pour la somme de fr. 4,267. 17 ; 6 réclamations pendantes à la fin de 1893 ont été reportées à l'exercice suivant.

**Service des marchandises.** L'application de la *Convention internationale* entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier a fait surgir des divergences de vues qui ont nécessité une série de négociations soit entre les Compagnies suisses, soit avec les Administrations étrangères ayant adhéré à la Convention, soit enfin avec l'autorité supérieure de surveillance.

La loi sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur, décrétée par les Chambres fédérales en date du 29 mars 1893, a eu forcément pour conséquence le remaniement complet du *règlement de transport des chemins de fer suisses*. Ce travail aussi a donné lieu à de nombreux pourparlers des Compagnies entre elles, qui ont été suivis d'une conférence avec le Département des chemins de fer.

Pour l'élaboration du règlement de transport, on avait en première ligne à tenir compte de la nouvelle loi sur les transports ; d'une manière générale, on s'est efforcé d'en adapter autant que possible la forme et le fond à la Convention internationale.

Le haut Conseil fédéral ayant fixé au 1<sup>er</sup> janvier 1894 l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les transports, il fallait naturellement que le règlement de transport fût mis en application à cette même date, résultat qui n'a pu être obtenu que grâce aux efforts énergiques de l'Administration chargée de la rédaction et de l'impression de ce document.

En suite de la sécheresse extraordinaire de l'été dernier, il s'est produit dans certaines contrées de la Suisse une grande disette de fourrages qui a rendu fort précaire la situation des agriculteurs; afin de leur venir autant que possible en aide, les Compagnies formant l'Association suisse des chemins de fer ont mis en vigueur dès le 8 juin et pour les distances de 40 kilomètres et au delà, un *tarif exceptionnel temporaire* comportant, outre les droits normaux d'expédition, des unités notablement réduites par rapport aux tarifs ordinaires, savoir:

	Parties isolées	Wagons complets de	
		5000 kg	10000 kg
		centimes par 100 kg	
a) foin et paille	0,8	0,4	0,3
b) avoine, son, maïs, tourteaux, etc.	0,8	0,45	0,35

Le trafic transporté sur les lignes du Gothard à raison de ce tarif exceptionnel, a pris des dimensions considérables, surtout en ce qui concerne les articles foin, paille, son, maïs et tourteaux. La plupart de ces expéditions ayant transité notre réseau d'un bout à l'autre, il s'ensuit que la moins-value de recette pour notre Administration comparativement aux tarifs normaux, est assez importante. Nous avons calculé que le déficit de ce chef, pour l'intervalle du 8 juin à fin août, s'élève en nombre rond à fr. 10,000 par mois. En supposant que les quantités et conditions de transport demeurent telles qu'elles étaient durant cet intervalle, nous nous trouverons le 15 mai 1894, date à laquelle le tarif en question sera supprimé, en présence d'une moins-value totale d'environ fr. 115,000.

Pendant l'exercice on a créé les tarifs, suppléments et règlements ci-dessous énumérés:

a. Service *intérieur* et *direct* suisse:

1. III<sup>e</sup> supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Gothard d'une part, et celles de l'Union Suisse, de la ligne du Tössthal, du Sud-Est Suisse et du Nord-Est Suisse d'autre part;
2. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> suppléments au règlement pour la perception des frais accessoires;
3. I<sup>er</sup> supplément de l'appendice au tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Bouveret transit, Vallorbes transit, Genève loco et transit, etc.;
4. I<sup>er</sup> supplément au règlement de transport des chemins de fer suisses;
5. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Jura-Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers d'une part, et celles du Sud-Est Suisse d'autre part;
6. I<sup>er</sup> supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du chemin de fer du Sihlthal d'une part, et celles du Nord-Est Suisse, de l'Union Suisse, de la ligne du Tössthal, du Sud-Est Suisse et de la ligne de montagne Rorschach-Heiden d'autre part;
7. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> suppléments au tarif d'exportation pour les fromages;
8. III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> suppléments à l'appendice du tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Romanshorn;
9. III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> suppléments à l'appendice du tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Rorschach;
10. tarif (et I<sup>er</sup> supplément) pour le transport direct des marchandises entre les stations du Gothard d'une part, et celles du Sud-Est Suisse, du Nord-Est Suisse, des lignes du Bœtzberg et du Tössthal, ainsi que de l'Union Suisse d'autre part;
11. I<sup>er</sup>, II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> suppléments au tarif des marchandises entre Bâle (gare du Central Suisse) d'une part, la Suisse centrale, occidentale et le Gothard d'autre part;



12. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> suppléments à l'appendice du tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Chiasso transit et Pino transit;
13. appendice et I<sup>er</sup> supplément au tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de St-Margrethen et Buchs;
14. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Gothard et celles du chemin de fer du Sihlthal;
15. I<sup>er</sup>, II<sup>e</sup>, III<sup>e</sup> et IV<sup>e</sup> appendices au I<sup>er</sup> supplément du règlement de transport des chemins de fer suisses;
16. II<sup>e</sup> supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Sud-Est Suisse et celles de l'Union Suisse;
17. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du chemin de fer du Seethal Suisse d'une part, et celles du Nord-Est Suisse, de l'Union Suisse, de la ligne du Tössthal et du Sud-Est Suisse d'autre part;
18. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> suppléments au tarif des marchandises entre Bâle (gare du Central Suisse) et la Suisse orientale;
19. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> suppléments au règlement et tarif pour le transport d'animaux vivants;
20. I<sup>er</sup> supplément au tarif exceptionnel n° 16 pour le transport des finances et des métaux précieux;
21. II<sup>e</sup> supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Sud-Est Suisse et celles du Nord-Est Suisse;
22. I<sup>er</sup> supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Central Suisse et celles du Sud-Est Suisse;
23. tarif exceptionnel temporaire (avec I<sup>er</sup> supplément) pour le transport de fourrages;
24. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> suppléments au règlement et tarif pour le transport de colis express;
25. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Jura-Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers d'une part, et celles du Nord-Est Suisse d'autre part;
26. tarif exceptionnel pour le transport de pierres en service direct entre les stations du Nord-Est Suisse et celles du Sud-Est Suisse;
27. VII<sup>e</sup> supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Nord-Est Suisse et de l'Union Suisse d'une part et celles du Central Suisse ainsi que de la ligne de l'Emmenthal d'autre part;
28. tarif exceptionnel (avec I<sup>er</sup> supplément) pour le transport de pierres en service intérieur du Gothard ainsi qu'en service direct avec le Sud-Est Suisse, le Nord-Est Suisse, les lignes du Bötzbberg et du Tössthal, l'Union Suisse et la ligne de montagne Rorschach-Heiden;
29. II<sup>e</sup> supplément au tarif exceptionnel pour le transport de pierres en service direct entre le Central Suisse, le Sud de l'Argovie, le Seethal Suisse, les lignes Langenthal-Huttwil et de l'Emmenthal, le Jura-Simplon, le Bulle-Romont, le Régional du Val-de-Travers, les lignes du lac de Thoune, du Bœdeli et du Jura-Neuchâtelois d'une part, et le Gothard d'autre part;
30. I<sup>er</sup> supplément au tarif exceptionnel n° 4 pour véhicules de chemins de fer;
31. I<sup>er</sup> supplément au tarif exceptionnel n° 8 pour glace brute à rafraîchir;
32. tarif exceptionnel n° 9 pour produits agricoles;
33. II<sup>e</sup> supplément au tarif exceptionnel n° 11 pour foin et paille;
34. I<sup>er</sup> supplément au tarif exceptionnel n° 12 pour écorces à tan brutes, non moulues;

35. tarif temporaire d'exportation pour pommes et poires fraîches;

36. IV<sup>e</sup> supplément au tarif pour le service intérieur des marchandises du Gothard;

37. I<sup>er</sup> supplément au tarif pour le service direct des marchandises entre les stations du chemin de fer de l'Emmenthal et celles du Gothard;

38. II<sup>e</sup> supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Jura-Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers d'une part, et celles du Gothard d'autre part.

*b. Service direct entre le chemin de fer du Gothard d'une part et divers réseaux allemands, autrichiens et belges d'autre part:*

1. V<sup>e</sup> supplément au tarif pour le transport des charbons entre l'Allemagne du nord et la Suisse;

2. I<sup>re</sup> partie, division A, des tarifs des marchandises allemands-suisse, avec I<sup>er</sup> supplément;

3. appendice au livret I des tarifs des marchandises belges-suisse, avec I<sup>er</sup> supplément;

4. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> suppléments au tarif des marchandises entre Bâle (gare badoise) et la Suisse orientale;

5. I<sup>er</sup> et II<sup>e</sup> suppléments au tarif des marchandises entre Waldshut et la Suisse orientale;

6. tarif n° 12 a des charbons de la Sarre;

7. I<sup>re</sup> partie, division A, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;

8. III<sup>e</sup> partie, livret I, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;

9. III<sup>e</sup> partie, livret II, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;

10. prescriptions d'acheminement concernant les livrets I du trafic des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;

11. prescriptions d'acheminement concernant les livrets II du trafic des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;

12. tarif exceptionnel n° IV pour le transport des céréales au départ de stations de la première Société royale et impériale de navigation à vapeur sur le Danube à destination de la Suisse, avec I<sup>er</sup> supplément et appendice.

*c. Service italo-suisse:*

1. I<sup>re</sup> partie, division A, du tarif général des marchandises;

2. VI<sup>e</sup> et VII<sup>e</sup> suppléments à la I<sup>re</sup> partie, division B, ainsi qu'à la II<sup>e</sup> partie du tarif général des marchandises.

*d. Service italo-allemand:*

1. I<sup>re</sup> partie, division A, du tarif général des marchandises, avec I<sup>er</sup> supplément;

2. V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> suppléments à la I<sup>re</sup> partie, division B, VII<sup>e</sup> et VIII<sup>e</sup> suppléments à la II<sup>e</sup> partie du tarif général des marchandises;

3. IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> suppléments aux prescriptions d'acheminement;

4. II<sup>e</sup> supplément aux prescriptions d'acheminement pour le tarif exceptionnel des denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie.

*e. Service italo-belge et italo-anglais:*

1. I<sup>re</sup> partie du tarif pour le transport direct des marchandises entre la Belgique et l'Italie;

2. II<sup>e</sup> supplément au tarif exceptionnel pour le transport des houilles de la Belgique vers l'Italie;

3. I<sup>er</sup> supplément au tarif exceptionnel entre certains ports belges d'une part, Milan et Turin d'autre part;

4. II<sup>e</sup> supplément au tarif pour le service direct des marchandises entre la Belgique et l'Italie;
5. II<sup>e</sup> supplément aux prescriptions d'acheminement pour le tarif exceptionnel des denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie.

*f. Service italo-néerlandais:*

1. I<sup>re</sup> partie du tarif des marchandises italo-néerlandais;
2. V<sup>e</sup> supplément aux tarifs exceptionnels entre diverses stations néerlandaises d'une part et l'Italie d'autre part;
3. I<sup>er</sup> supplément au tarif exceptionnel entre certains ports hollandais d'une part, Milan et Turin d'autre part;
4. II<sup>e</sup> supplément aux prescriptions d'acheminement pour le tarif exceptionnel des denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie.

Au cours du dernier exercice, il nous est parvenu 2831 *demandes de détaxes* qui, ajoutées aux 262 en suspens au 1<sup>er</sup> janvier 1893, forment un total de 3093, dont 2722 ont été liquidées et 371 reportées à l'année 1894.

***B. Horaires et circulation des trains.***

*a. Service d'été.*

Notre précédent rapport de gestion vous informait que pour le rapatriement et l'émigration d'ouvriers italiens, nous avons mis en marche, à de certaines époques de l'année, les trains 42<sup>a</sup> et 57<sup>a</sup>; dès le 1<sup>er</sup> juin 1893 ces derniers ont circulé régulièrement comme trains parallèles à nos directs de nuit 42 et 57.

Les motifs qui nous ont induits à prendre cette mesure, sont les suivants:

D'après l'horaire indiqué dans notre rapport sur l'exercice 1889, le train de nuit 42 formait l'anneau central du régime des communications internationales rapides entre Rome d'une part, Francfort s/M., Paris, Cologne, Bruxelles et Londres d'autre part. Pour atteindre ce but, il avait fallu abréger d'une heure entière la durée de marche de ce train 42 entre ses points extrêmes sur notre réseau.

Avec l'horaire d'été 1890, les deux trains directs de nuit comportèrent des voitures de III<sup>e</sup> classe, qui furent par moments fortement utilisées, bien que les ouvriers italiens voyageant en caravanes avec billets collectifs, c'est-à-dire à prix réduit, en fussent exclus. Il en résulta un surcroît de charge considérable pour les directs de nuit en général et pour le train 42, Chiasso-Lucerne, en particulier.

La surcharge de ce train était causée en outre tant par le service postal qui nécessita peu à peu le placement de trois fourgons postaux dans chaque train, que par l'abondance sans cesse croissante de marchandises en grande vitesse, notamment des transports de volailles.

Il s'ensuivit que le chargement et le déchargement des colis postaux aux stations intermédiaires exigeaient toujours plus de temps et compromettaient par conséquent la régularité de marche des trains.

L'action de ces divers facteurs était simultanée et se concentrait surtout sur le train 42 qui arrivait souvent en retard à Lucerne et par suite aussi à Bâle où il manquait les correspondances internationales.



Aussi, lorsque le Chef du Département fédéral des postes et chemins de fer convoqua une conférence à Berne (21 et 22 novembre 1892), aux fins de rechercher les moyens d'introduire une certaine stabilité dans les horaires des Compagnies suisses et d'améliorer en même temps le service des trains directs, notre Administration se déclara prête à mettre en marche deux nouveaux trains directs de nuits (44 et 55), pourvu qu'on l'autorisât à faire des trains actuels (42 et 57) les organes principaux du service international, comme aussi à les exempter du transport de la poste et de la III<sup>e</sup> classe, ainsi que des arrêts aux stations intermédiaires.

L'entente s'étant établie quant à ce point, l'horaire d'été 1893 fut dressé sur ces bases et approuvé par le Conseil fédéral.

Cette sanction comporte ainsi, ipso facto, l'interprétation authentique du procès-verbal de la conférence des 21/22 novembre 1892 et crée de même, puisque le dit procès-verbal fixe la nouvelle combinaison pour l'avenir également, les principes devant régir l'existence et le régime des trains de nuit, et leur donner toujours davantage le caractère de trains internationaux de premier ordre.

Nous croyons donc pouvoir justifier par tous ces motifs l'excédent de dépense y relatif que nous évaluons à fr. 584,000. par an et qui s'est manifesté dès le mois de juin 1893; nous ajouterons encore que la répartition prévue du mouvement sur les nouveaux et sur les anciens trains a donné de bons résultats, en ce sens que les trains marchent maintenant avec une grande régularité et en conformité de l'horaire établi.

A un seul point de vue seulement, nous nous trouvons en face d'une déception: lors de la fixation déjà de l'horaire d'hiver, le Conseil fédéral a, sur la demande du Gouvernement schwyzois et malgré nos représentations, ordonné derechef que le train direct de nuit 42 devait faire halte à la station de Schwyz.

Nous espérons toutefois qu'à l'occasion de l'établissement d'un prochain horaire, le Conseil fédéral rapportera cet arrêté et ne voudra pas risquer à nouveau de détruire successivement la combinaison réalisée, mais tiendra au contraire à mettre toute accélération de marche au service non point du mouvement local, mais des communications internationales. C'est de cette façon seulement que nous concevons l'accomplissement de l'obligation assumée par la Confédération vis-à-vis des autres Etats, aux termes du message adressé aux Chambres fédérales en date du 30 juin 1870.

Durant la période d'été, les trains 41 et 58 s'arrêtaient de nouveau à Fluelen, le premier toutefois seulement pendant l'intervalle du 1<sup>er</sup> juillet au 15 septembre (suspension de la course du bateau de correspondance Lucerne-Fluelen).

Ces deux nouveaux trains 44 et 55 partant le premier de Chiasso à 10 heures et le second de Lucerne à 9<sup>27</sup> du soir, comportaient des voitures des trois classes et s'arrêtaient à diverses stations intermédiaires desservies jusqu'ici par les directs de nuit 42 et 57 qui n'avaient par conséquent plus de raison d'y faire halte.

Le train 44 correspondait à Rothkreuz directement au train 150 du Central Suisse pour Aarau et à Lucerne directement au train 44 pour Bâle.

Le train 55 prenait à Lucerne la correspondance du train 55 de Bâle et du train 139 de Berne, à Rothkreuz celle du train 162 de Zurich et coïncidait à Chiasso au train italien 341 pour Milan.

En été le train 506 comportait de nouveau des voitures de 3<sup>e</sup> classe entre Göschenen et Altdorf.

Le train 513 a été mis à Rothkreuz en coïncidence avec le train 451 du Central Suisse et comportait des voitures de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe entre Rothkreuz et Erstfeld.

Par suite d'une modification de l'horaire des bateaux à vapeur du lac Majeur, la marche du train 77 a été retardée de 30 minutes.

*b. Service d'hiver.*

Le battement du train 42 à Mendrisio a été supprimé; d'autre part, le Département des chemins de fer nous a astreints à concéder l'arrêt de ce train à Schwyz, réclamé par le Gouvernement schwyzois; sur les instances de ce dernier nous avons de même accordé le battement du train 55 à Immensee. Le Département des chemins de fer nous a encore obligés à placer des Brunnen déjà des voitures à voyageurs dans le train 504. En hiver également, le train 506 Göschenen-Altdorf comportait des voitures à voyageurs.

La marche des trains 2 et 5 a été étendue au tronçon Rothkreuz-Lucerne; en revanche, on a supprimé sur ce dernier la circulation de voitures de 3<sup>e</sup> classe dans les trains 54 et 45.

Il a fallu de nouveau avancer de 30 minutes la marche du train 77 pour le faire coïncider au premier bateau du lac Majeur à Locarno.

Les rapides 41 et 58 ne s'arrêtaient plus à Fluelen.

L'intensité considérable du trafic d'automne a nécessité l'intercalation de nombreux trains supplémentaires de marchandises, qui pour la plupart devaient marcher la nuit; il en est résulté forcément l'organisation d'un service de nuit permanent sur toute la ligne.

Avec l'assentiment du haut Conseil fédéral, les trains réguliers et facultatifs de marchandises ont, en septembre et octobre et autant qu'il était besoin, circulé les dimanches également.

**C. Recettes et statistique du trafic.**

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1893 (266 kilomètres)				1892 (266 kilomètres)				Comparé à 1892			
									plus		moins	
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs . . . . .	4,883,795	64	34,12	32,66	4,743,639	57	34,25	32,87	140,156	07		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages . . . . .	461,519	56	3,22	3,03	451,472	83	3,26	3,13	10,046	73		
b) animaux . . . . .	214,092	10	1,50	1,43	229,076	73	1,65	1,59			14,984	63
c) marchandises de toute nature . . . . .	8,753,691	66	61,16	58,55	8,427,221	96	60,84	58,39	326,469	70		
Ensemble	14,313,098	96	100,00		13,851,411	09	100,00		461,687	87		
B. Recettes diverses . . . . .	638,290	11		4,27	580,652	56		4,02	57,637	55		
<b>Total des Recettes</b>	<b>14,951,389</b>	<b>07</b>		<b>100,00</b>	<b>14,432,063</b>	<b>65</b>		<b>100,00</b>	<b>519,325</b>	<b>42</b>		

Comme le montre ce tableau, l'exercice de 1893 accuse par rapport à celui de 1892, une plus-value sur le mouvement des voyageurs, des bagages et des marchandises, et une moins-value sur le trafic des animaux. La recette totale des transports par chemin de fer présente comparative-ment à l'année précédente une augmentation de fr. 461,687. 87 ou de 3.33 %; elle est également supérieure de fr. 1,320,696. 66 ou de 10.17 % à celle de 1891.

La recette des transports par chemin de fer comporte :

	1893	1892
par kilomètre-ligne	fr. 53,808. 64	fr. 52,072. 97
par kilomètre-train	„ 5. 75	„ 6. 11
par jour	„ 39,213. 97	„ 37,845. 38

En ce qui concerne les recettes mensuelles, c'est le mois d'octobre qui a la plus forte : fr. 1,373,798.05 et janvier la plus faible : fr. 759,712. 16 ; la recette moyenne mensuelle se chiffre par fr. 1,192,758. 25 contre fr. 1,154,284. 25 en 1892.

Selon l'usage nous avons réuni dans 8 tableaux annexés à ce rapport les divers résultats de la statistique du trafic et des recettes. Ces données nous suggèrent les considérations ci-après :

### 1. Voyageurs.

Le nombre des voyageurs, ramené à la longueur totale des lignes, est monté de 249350 à 259263. Le service avec l'Italie accuse une notable augmentation, conséquence du beau temps qui a caractérisé l'année écoulée ; les fêtes de Rome au printemps de 1893 ont également contribué à relever la densité de ce service. L'accroissement du chiffre tant des voyageurs que des recettes porte essentiellement sur la II<sup>e</sup> classe ; la I<sup>e</sup> classe accuse une diminution de 2000 voyageurs environ, mais une plus-value de fr. 20,745. 27, tandis que la III<sup>e</sup> classe comporte une augmentation de 35000 voyageurs en nombre rond et d'autre part une moins-value de fr. 4,792. 80.

Le nombre des voyageurs transportés est :

	1893	1892
en I <sup>e</sup> classe	84,571 = 5.67 %	86,572 = 5.96 %
„ II <sup>e</sup> „	366,706 = 24.57 %	360,332 = 24.81 %
„ III <sup>e</sup> „	1,040,919 = 69.76 %	1,005,681 = 69.23 %

Les kilomètres de voyageurs se subdivisent comme suit :

	1893	1892
pour la I <sup>e</sup> classe	9,704,122 = 14.07 %	9,424,329 = 14.21 %
„ „ II <sup>e</sup> „	23,432,974 = 33.98 %	21,780,326 = 32.84 %
„ „ III <sup>e</sup> „	35,826,842 = 51.95 %	35,122,516 = 52.95 %

Chaque voyageur a parcouru en moyenne :

	1893	1892
en I <sup>e</sup> classe	114.75 kilomètres	108.86 kilomètres
„ II <sup>e</sup> „	63.90 „	60.45 „
„ III <sup>e</sup> „	34.42 „	34.92 „

Le chiffre moyen de voyageurs est :

	1893	1892
par kilomètre de train de voyageurs	46.67	48.77
„ „ d'essieu de voiture	4.29	4.22

Quant aux recettes, elles se répartissent comme suit :

	1893	1892
I <sup>e</sup> classe	fr. 1,209,337. 77 = 24.76 %	fr. 1,188,592. 50 = 25.06 %
II <sup>e</sup> „	„ 1,871,012. 01 = 38.31 %	„ 1,746,808. 41 = 36.82 %
III <sup>e</sup> „	„ 1,803,445. 86 = 36.93 %	„ 1,808,238. 66 = 38.12 %

Chaque voyageur a payé une taxe moyenne:

	1893	1892
en I <sup>e</sup> classe de	fr. 14. 30	fr. 13. 73
" II <sup>e</sup> " "	" 5. 10	" 4. 85
" III <sup>e</sup> " "	" 1. 73	" 1. 80

La recette par voyageur et kilomètre se monte:

à 7. <sup>08</sup> centimes en 1893,
" 7. <sup>15</sup> " " 1892.

## 2. Bagages.

Ce service représente 5294 tonnes, en augmentation de 105 tonnes sur l'exercice précédent (5189 t). Les recettes ont monté de fr. 451,472. 83 à fr. 461,519. 56, soit donc une plus-value de fr. 10,046. 73 = 2.<sup>23</sup> %. Cet excédent est corrélatif à celui du service direct des voyageurs.

## 3. Animaux.

La diminution de ces transports comporte vis-à-vis de 1892, environ 10000 têtes et vis-à-vis de 1891, 32673 têtes. Ce nouveau recul doit être attribué à la disette de fourrages qui s'est produite en Suisse et dans l'Allemagne du sud et d'où il est résulté que pour les besoins de la consommation en viande de boucherie, on a utilisé plus qu'auparavant le bétail indigène. La moins-value de ce chef se monte à fr. 14,984. 63 = 6.<sup>54</sup> %.

## 4. Marchandises.

Comparé à l'exercice précédent, le résultat du trafic des marchandises peut être qualifié de satisfaisant. La recette est montée de fr. 8,427,221. 96 à fr. 8,753,691. 66, en augmentation de fr. 326,469. 70 soit de 3.<sup>87</sup> %.

Les quantités transportées représentent un total de 791425 tonnes; ramené à la longueur entière des lignes, le mouvement a été de 470030 tonnes (438388 t en 1892). A ce sujet, nous devons rappeler qu'en vertu d'une ordonnance de l'autorité supérieure de surveillance, la taxation des charbons de service pour notre Administration est supprimée depuis le 1<sup>er</sup> mai 1893. Il en est résulté quant aux poids transportés un déficit de 37627 tonnes et quant au produit une moins-value de fr. 77,056. L'accroissement du trafic des marchandises est dû essentiellement aux quantités de maïs, tourteaux, son et foin importées de l'Italie pour faire face à la disette de fourrages qui régnait en Suisse et dans l'Allemagne méridionale; il est vrai de dire que ces transports jouissaient de taxes fortement réduites (voir page 23).

Au point de vue des poids transportés, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent le premier rang avec 308393 tonnes (38.<sup>97</sup> %); viennent ensuite les produits métallurgiques avec 106751 tonnes (13.<sup>49</sup> %) et les matières auxiliaires pour l'agriculture et l'industrie avec 104861 tonnes (13.<sup>25</sup> %).

Les quatre catégories principales de tarifs se répartissent de la manière suivante:

	1893	1892
grande vitesse	35491 t. = 4. <sup>48</sup> %	31558 t. = 4. <sup>10</sup> %
expéditions partielles	42238 t. = 5. <sup>34</sup> %	42741 t. = 5. <sup>55</sup> %
wagons complets	231920 t. = 29. <sup>30</sup> %	213505 t. = 27. <sup>72</sup> %
tarifs exceptionnels	481776 t. = 60. <sup>88</sup> %	482273 t. = 62. <sup>63</sup> %



Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après :

	1893	1892
De la Suisse vers l'Italie . . . . .	42058 t.	46677 t.
De l'Italie vers la Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	246725 t.	189962 t.
De l'Allemagne, la Belgique et la Hollande vers l'Italie . . . . .	166797 t.	166736 t.
De l'Italie vers l'Allemagne, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre .	87544 t.	88630 t.

En 1893, chaque tonne a parcouru en moyenne 157.<sup>98</sup> kilomètres (en 1892: 151.<sup>43</sup> kilomètres).

Comparées à celles de 1892, les *recettes diverses d'exploitation* se composent des chiffres suivants :

	1893	1892
loyers et affermages . . . . .	fr. 627,172. 94	fr. 572,078. 72
produit de services auxiliaires . . . . .	" 8,996. 83	" 5,947. 25
autres recettes . . . . .	" 2,120. 34	" 2,626. 59
<i>total</i>	fr. 638,290. 11	fr. 580,652. 56

Ces recettes diverses sont donc supérieures de fr. 57,637. 55 à celles de 1892; la plus-value provient essentiellement du fait que le taux du loyer de nos wagons circulant sur d'autres réseaux suisses a été porté de 2 à 2 1/2 centimes par wagon-kilomètre, comme aussi de la mise en service de wagons neufs pour marchandises en grande vitesse.

#### D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Dépenses.	1893			1892			Comparé à 1892			
	(266 kilomètres.)			(266 kilomètres.)			plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale . . . . .	476,761	54	5.76	464,796	01	6.02	11,965	53		
II. Surveillance et entretien de la ligne . . . . .	1,904,850	24	23.02	1,654,621	66	21.40	250,228	58		
III. Expédition et mouvement . . . . .	1,741,404	07	21.04	1,633,948	14	21.14	107,455	93		
IV. Traction . . . . .	2,816,639	71	34.05	2,696,834	67	34.89	119,805	04		
V. Dépenses diverses . . . . .	1,334,403	21	16.13	1,278,918	87	16.55	55,484	34		
<i>Total des dépenses</i>	8,274,058	77	100.00	7,729,119	35	100.00	544,939	42		

	1893	1892
La dépense s'élève: par kilomètre de ligne . . . . . à fr.	31,105. 48	fr. 29,056 84
" " " train . . . . .	3.3247	" 3.4124
" " " parcours utile . . . . .	2.6851	" 2.7056
" " d'essieu de voitures et wagons . . . . .	0.1082	" 0.1136
" " de tonne (poids brut) . . . . .	0.0179	" 0.0188
en pour cent des recettes d'exploitation . . . . .	55.34	" 53 56
" " " " " sur transports . . . . .	57.81	" 55.80

### ad I. Administration générale.

Les dépenses de cette rubrique présentent comparativement à l'exercice précédent un accroissement de fr. 11,965. 53; l'augmentation comporte fr. 14,388. 44 pour le personnel, tandis que les autres dépenses sont de fr. 2,422. 91 inférieures à celles de 1892.

### ad II. Surveillance et entretien de la ligne.

Les dépenses du service de *surveillance et d'entretien* se subdivisent comme suit, comparativement à l'exercice précédent:

	1893	1892
A. Personnel . . . . .	fr. 605,703. 50	fr. 548,178. —
B. Entretien et réfection de la ligne .	„ 1,228,452. 86	„ 1,042,698. 18
C. Autres dépenses . . . . .	„ 70,694. 38	„ 63,745. 48
Total	<u>fr. 1,904,850. 74</u>	<u>fr. 1,654,621. 66</u>
Plus	fr. 250,229. 08	

Ces chiffres nous suggèrent les réflexions suivantes:

ad A. Les *dépenses du personnel* accusent en 1893 une augmentation de fr. 57,525. 50, comportant:

- fr. 10,675. — auxiliaires spéciaux pour les épreuves prescrites des ponts métalliques;
- „ 9,390. — augmentation de traitements et gratifications de 1893;
- „ 24,240. — surveillance extraordinaire de la ligne et gardiennage des barrières par suite de l'accroissement du nombre des trains, notamment de ceux de nuit;
- „ 5,300. — suppléances occasionnées par la fréquence des cas de maladie (influenza) parmi le personnel;
- „ 7,620. 50 surcroît d'autres dépenses, telles que; augmentation du nombre des gardes-stations, uniformes, etc.

Les dépenses figurant aux diverses rubriques pour le personnel se trouvent indiquées dans le compte annuel faisant suite à ce rapport.

ad B. L'*entretien et la réfection de la ligne* ont coûté en 1893 fr. 185,754. 68 de plus que l'année précédente; nous donnons ci-dessous le tableau comparatif de ces dépenses pour les deux exercices:

	1893	1892	Différence
1. entretien du corps de la voie et de ses dépendances (ballastage compris) .	fr. 251,836. 87	fr. 256,525. 95; —	fr. 4,689. 08
2. entretien et réfection de la superstructure (voie de fer et installations mécaniques) y compris le remplacement du matériel détérioré . . . . .	„ 744,951. 77	„ 569,563. 38; +	„ 175,388. 39
3. entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie . . . . .	„ 122,071. 97	„ 113,969. 95; +	„ 8,102. 02
4. entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures . . . . .	„ 74,265. 44	„ 73,360. 95; +	„ 904. 49
5. déblayage des neiges et de la glace .	„ 35,326. 81	„ 29,277. 95; +	„ 6,048. 86
<i>total</i>	<u>fr. 1,228,452. 86</u>	<u>fr. 1,042,698. 18; +</u>	<u>fr. 185,754. 68</u>

ad 1. Le *complètement et le renouvellement du ballast* ont exigé fr. 104,668. — contre fr. 96,882. 15 en 1892, excédent qui est dû à des empièvements fort étendus dans les tunnels de la rampe nord, dans celui du St-Gothard et sur le tronçon Giubiasco-Cadenazzo. L'*entretien et le déblayage des parois et talus rocheux* aux abords de la voie ont coûté fr. 47,125. 38 (fr. 45,258. 30 en 1892); à cette dépense les parois rocheuses du tronçon Amsteg-Gurtellen et le versant escarpé du Monte San Salvatore participent pour fr. 23,823. 70. Les autres frais rentrant dans cette sous-rubrique sont demeurés au-dessous des chiffres de 1892.

Au sujet des renforcements des ponts métalliques (voir rapport de gestion pour 1892, pages 27 et 28), nous avons à rappeler qu'en 1893 ces travaux ont été terminés pour 7 ponts à treillis des anciennes lignes tessinoises de plaine et sont actuellement en cours d'exécution à 5 autres ponts à treillis ainsi qu'aux ponts à poutres en tôle. Les premiers de ces renforcements ont coûté fr. 40,288. 04; les travaux les plus considérables concernent le pont de Tassino en aval de Lugano (pont en voûte d'une portée de 40 m) avec fr. 13,140. 44 et le pont de Bissone dans la digue du lac entre Melide et Maroggia (portée de 25 m) avec fr. 17,417. 65; à ce dernier ouvrage, il a fallu remplacer toute la poutraison gauche par une autre plus forte.

Les dépenses des renforcements ont été colloquées au compte de construction (voir chapitre III, page 9).

A l'occasion de la 21<sup>e</sup> Assemblée générale du 24 juin 1893, nous vous avons annoncé entre autres que le Conseil fédéral contestait le mode de comptabilisation des *frais réels* de ces renforcements de ponts; il s'agissait, comme vous savez, de la mise en compte du coût des renforcements exécutés aux ponts de la Moësa et de Melide pour une somme de fr. 8,713. 77; le Conseil fédéral demandait que ces renforcements fussent calculés à raison des prix d'unité qui faisaient règle pour la construction primitive de chaque ouvrage, et que, par suite, le surcroît de frais résultant des nouveaux travaux, soit fr. 1,797. 67, fût éliminé du compte de construction. Après audition de notre point de vue de principe, l'Assemblée générale décida de s'opposer à la demande du Conseil fédéral, en conséquence de quoi le litige fut déferé au Tribunal fédéral.

Par jugement du 27 décembre 1893, ce dernier a débouté le Conseil fédéral de ses conclusions, en qualifiant celles-ci de mal-fondées.

Ce jugement constituant une sentence de principe, nous sommes en droit d'inscrire, à l'avenir également, au compte de construction le *coût réel* des renforcements exécutés aux ponts métalliques.

Ainsi qu'il est dit plus haut, ce coût s'élève pour les 7 ponts à treillis renforcés en 1893, à fr. 40,288. 04, excédant de fr. 11,600. 12 la somme qu'il eût fallu porter au compte de construction selon le mode de calculer du Conseil fédéral.

ad 2. Les dépenses *d'entretien et de réfection de la superstructure* se subdivisent comme suit:

	1893	1892	Différence
a) coût du matériel de superstructure pour l'entretien courant . . . . .	fr. 119,069. 88	fr. 132,684. 85; —	fr. 13,614. 97
b) salaires pour dressement et réfection de la voie . . . . .	„ 204,985. 63	„ 204,561. 41; +	„ 424. 22
c) entretien des installations mécaniques . . . . .	„ 45,760. 02	„ 38,288. 99; +	„ 7,471. 03
d) réfections totales de la voie . . . . .	„ 505,434. 30	„ 467,581. 71; +	„ 37,852. 59
total	fr. 875,249. 83	fr. 843,116. 96; +	fr. 32,132. 87
moins: la valeur du vieux matériel retiré	„ 130,298. 06	„ 273,553. 58; —	„ 143,255. 52
dépense nette	fr. 744,951. 77	fr. 569,563. 38; +	fr. 175,388. 39

Les chiffres des lettres *a*, *b* et *c* se rapportent à l'entretien courant de la voie de fer et des installations mécaniques (branchements et croisements, plaques tournantes, chariots transbordeurs, appareils de centralisation des aiguilles, etc.); les chiffres de *d* concernent les réfections totales, sur de grandes longueurs, de voies principales en stations, ainsi que de la superstructure en pleine voie.

Nous donnons ci-après quelques détails sur ces différentes rubriques :

*ad a.* Le matériel changé en 1893 pour cause de détérioration comporte: 12,660 traverses (13,566 en 1892) savoir: 4,508 traverses en mélèze (6,916 en 1892), 7,176 traverses en chêne (6,043) et 976 traverses métalliques (607); de ces dernières, 780 sont du type de la première acquisition, avec plaque supérieure de 9 mm. d'épaisseur et sans rétrécissement latéral (la plaque supérieure des traverses à rétrécissement actuellement employées a une épaisseur de 12 mm).

Ce matériel (12,660 traverses) a été remplacé par 11,661 traverses en chêne et 999 traverses métalliques.

On a renouvelé en outre 385 traverses de stations et 511 traverses de ponts.

En fait de rails pour l'entretien courant de la voie, on a utilisé en 1893 2754.5 m de rails en acier et 1970 m de rails en fer (1892: 1548 et 1619 m); ce matériel a été affecté au remplacement de rails mis au rebut par suite de forte usure, d'exfoliation ou de fendillement; cette dernière cause s'est présentée sur 48 points comprenant 391 m de rails (8.3 % de la réfection totale). Il y a lieu de remarquer que parmi les rails brisés il ne s'en trouve *aucun* du type IV, très lourd, comme on sait.

Parmi les rails endommagés, il s'en trouvait 71 (746,74 m), pour lesquels la période de garantie n'était pas encore expirée, et dont le remplacement a été exigé des fournisseurs.

Pour consolider la superstructure des parcours pourvus de la voie système de 1882, on a employé 19856 crampons et 5911 selles (en 1892: 27,289 crampons et 8170 selles).

*ad b.* La dépense afférente aux *salaires pour dressements* et autres travaux d'entretien de la superstructure, ainsi qu'aux traitements des ouvriers réguliers, atteint en 1893 le chiffre de fr. 204,985. 63, qui ne dépasse que de peu le montant correspondant de 1892, bien que l'année dernière, par suite de la seconde voie, il y eût à entretenir et à dresser 26.5 kilomètres de plus que pendant l'exercice précédent.

*ad c.* La dépense pour *installations mécaniques* porte sur l'entretien et le renouvellement des branchements et croisements, sur l'entretien des plaques tournantes pour locomotives, voitures et wagons, des chariots transbordeurs et appareils de centralisation des aiguilles; elle se monte à fr. 45;760. 02; l'excédent par rapport à 1892 (fr. 7,471. 03) provient en majeure partie de travaux exceptionnels pour le raccordement de la seconde voie aux appareils de centralisation ainsi qu'aux têtes de voies dans les stations. Le nombre des branchements sur voies s'est accru, durant l'exercice, de 38 (de 501 à 539), celui des croisements de 41 (de 564 à 605); cette augmentation est due partie au raccordement de la seconde voie aux stations, partie aux agrandissements de gares énumérés au chapitre III. La réfection comporte 19 branchements (16 en 1892); en outre 28 croisements détériorés ont été renouvelés.

Les autres travaux d'entretien ne nous suggèrent aucune observation spéciale.

ad d. Les réfections totales de la superstructure ont eu lieu sur les tronçons ci-après :

dans le tunnel de Hochfluh . . . . .	600 m	} en tout 11018.5 m avec rails d'acier type IV <sub>a</sub> , dont 852 m sur traverses en chêne et 10166.5 sur traverses en fer fondu.
" " " du Stutzeck . . . . .	600 m	
" " " du Pfaffensprung . . . . .	312 m	
" " " de Wattingen . . . . .	328 m	
" " " du Leggistein . . . . .	212 m	
" " " du Naxberg . . . . .	404 m	
" " " du St-Gothard . . . . .	7081 m	
" " " de La Lume . . . . .	380 m	
" " " du Piano-tondo . . . . .	330 m	
" " " de Travi . . . . .	235 m	
" " " de Precassino et celui de Meg- giagra avec le tronçon intermédiaire . . . . .	536.5 m	

Sur le tronçon de Giubiasco à Cadenazzo, 4872 m, avec rails d'acier type II<sup>1</sup> sur traverses en fer fondu.

La dépense se subdivise comme suit :

		En tout	Par mètre de voie
réfections avec rails d'acier type IV <sup>a</sup> sur traverses en fer fondu . . . . .	10166.5 m	fr. 327,014. 20	fr. 32. 16
réfections avec rails d'acier type IV <sup>a</sup> sur traverses en chêne . . . . .	852.0 m	" 22,930. 56	" 29. 91
réfections avec rails d'acier type II <sup>1</sup> sur traverses métalliques . . . . .	4872.0 m	" 131,680. 15	" 27. 03
<i>total</i>		fr. 481,624. 91	
plus: matériel approvisionné (traverses métalliques, rails d'acier types II <sup>1</sup> et attaches pour la réfection des deux voies principales de la gare de bifurcation de Giubiasco . . . . .		" 23,809. 39	
<i>total</i>		fr. 505,434. 30	

Il y a lieu de remarquer que sur les lignes en exploitation depuis 1882, les réfections totales se limitent à la superstructure du tunnel du St-Gothard et des autres tunnels d'une certaine longueur. Le tronçon Giubiasco-Cadenazzo, réfectionné en 1893, avait jusqu'alors une superstructure datant de l'année 1874.

Avec les travaux exécutés au cours du dernier exercice, s'est terminée la première réfection totale des deux voies du tunnel du St-Gothard.

Ce travail, commencé en 1890, s'est accompli d'une manière successive, savoir :

en 1890	5487 m. de voie
en 1891	8524 m. de voie
en 1892	8268 m. de voie
en 1893	7081 m. de voie
<i>total</i>	29360 m. de voie,

Comme on sait, la première voie du parcours Göschenen-Airolo a été livrée à l'exploitation le 1<sup>er</sup> janvier 1882 et la seconde voie le 1<sup>er</sup> juin 1883; les deux voies se composaient de rails d'acier sur traverses en chêne; la durée moyenne de cette superstructure a donc été de 9 ans et 3 mois. Nous évaluons à 15 ans la durée de la voie actuelle plus lourde, type IV<sup>a</sup>.

La quotité statutaire, à prélever en 1893 sur le *fonds de renouvellement* pour suffire aux dépenses d'entretien et de réfection de la superstructure, s'élève à fr. 636,476.50 (en 1892: fr. 470,632.75).

Nous donnons ci-après un tableau comparatif indiquant la répartition de notre superstructure selon ses différents types et l'augmentation de la longueur des voies par rapport à 1892 et 1883:

	1893		1892		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales Rothkreuz- Immensee - Chiasso, Giubiasco - frontière près Pino et Cadenazzo-Locarno . . . . .	340061	100	319364	100.0	259571	100.0
dont:						
voies de rails en fer . . . . .	16843	5.0	21842	6.8	34638	13.3
" " " " acier, type I . . . . .	11525	3.4	11525	3.6	18736	7.2
" " " " " " II . . . . .	219468	64.5	223375	70.0	206197	79.5
" " " " " " III . . . . .	17492	5.1	16957	5.3	—	—
" " " " " " IV . . . . .	74733	22.0	45665	14.3	—	—
voies sur traverses en mélèze . . . . .	6207	1.8	10564	3.3	88975	34.3
" " " " " chêne . . . . .	137326	40.4	141489	44.3	170596	65.7
" " " " " métalliques . . . . .	196528	57.8	167311	52.4	—	—

D'après ce relevé, la longueur des voies principales s'est accru comparativement à l'exercice 1892 de 20697 m = 6.1 % du développement total; cette augmentation provient de l'ouverture à l'exploitation, en 1893, de la seconde voie sur les tronçons Erstfeld-Amsteg-Gurtellen et Wasen-Göschenen.

Il y a lieu de signaler ici le fait que la lourde voie du type IV est déjà posée sur 74733 m soit le 22 % de la longueur totale du réseau et qu'à la clôture de l'exercice, le développement des voies principales sur traverses en fer fondu comportait 196528 m, soit le 57.8 % de la longueur totale.

ad 3. Les frais *d'entretien des bâtiments* accusent un excédent de fr. 8,102.02; parmi ces dépenses figurent de nouveau un certain nombre de travaux importants dont le coût, dans lequel l'entretien n'est pas compris, a dû être mis à la charge du compte d'exploitation; nous allons en citer les principaux:



construction de deux hangars provisoires pour l'emmagasiner de céréales à Fluelen (200 wagons environ)	fr. 20,446. 27
transformation de la remise à voitures d'Erstfeld et de divers locaux à Bellinzone en magasins pour céréales	„ 4,656. 15
divers travaux à l'ancienne remise à locomotives d'Erstfeld, par suite de la construction d'un nouveau dépôt (voir chap. III, pos. c. 4. d.)	„ 3,433. 50
travaux analogues dans le dépôt de Bellinzone, par suite de son agrandissement (voir chap. III, pos. c. 9. a.) et transfert d'un hangar à combustible	„ 6,337. 18
aménagement dans le dépôt de Lugano de dortoirs pour le personnel de la traction, ainsi que d'autres locaux de service	„ 4,492. 01
transformation de la halle aux marchandises de la ci-devant station de Gordola en une maisonnette de garde-voie avec magasin d'outils	„ 3,489. 80
transfert de la maisonnette n° 106 de l'embouchure du tunnel de Prato au kilom. 117.6; par suite de son exposition à la fumée sortant du tunnel, cette maisonnette était devenue inhabitable	„ 3,619. 65
dépense totale pour ces travaux	fr. 46,473. 56

Il reste donc pour l'entretien proprement dit des bâtiments une somme de fr. 75,598. 41 qui comprend entre autres fr. 7,806. 35 pour le bâtiment d'administration à Lucerne, fr. 3,727. 56 pour les halles d'entrepôt à Brunnen et fr. 12,506. 70 pour les bâtiments de la gare internationale de Chiasso. Si l'on considère que la valeur de tous nos bâtiments (le bâtiment d'administration non compris) se monte à fr. 8,300,000 en chiffre rond, on voit que les frais d'entretien comportent le 0,8 % de cette valeur, taux qui peut être qualifié de tout à fait normal, étant donné l'utilisation intense de ces édifices, les exigences du public et le fait que beaucoup de ces bâtiments sont construits en bois ou en galandage.

Quant au chiffre assez élevé des frais d'entretien du bâtiment d'administration à Lucerne, il s'explique par la circonstance qu'en 1893 on a introduit dans les installations de chauffage central divers perfectionnements ayant pour conséquence une notable économie de combustible.

ad 4. Les frais *d'entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures* (y compris le renouvellement de celles-ci) sont de fr. 904. 49 plus élevés qu'en 1892 et se répartissent de la manière suivante:

	1893	1892	Différence
entretien du télégraphe	fr. 26,649. 80	fr. 23,484. 89; +	fr. 3,164. 91
entretien des signaux dans les gares et en pleine voie	„ 5,654. 53	„ 6,388. 66; —	„ 734. 13
entretien et renouvellement des clôtures, barrières, etc.	„ 41,961. 11	„ 43,487. 40; —	„ 1,526. 29
total	fr. 74,265. 44	„ 73,360. 95; +	fr. 904. 49



En fait de travaux exceptionnels de cette catégorie, nous citerons : le remplacement des anciens appareils de contact pour le contrôle de la vitesse des trains, par de nouveaux contacts à mercure, système Siemens, entre Faido et Biasca (fr. 4,612. 87) et le remplacement de haies déperies par des clôtures en fers d'angle (en terrain rocheux) et par des dalles de pierre (environ 6400 m de clôtures coûtant fr. 18,890. 65).

Nous mentionnerons aussi la pose en 1893 d'un câble de télégraphe à 5 conducteurs et de 3 câbles de signaux à 1 conducteur, de la station d'Amsteg par le tunnel des Windgellen et les deux tunnels de Bristen jusqu'au delà du pont de l'Inschireuss, soit sur une longueur de 2690 m; ces câbles remplacent les lignes aériennes qui existaient sur ces points; en outre, le téléphone a été installé, avec appareils de conversation, dans toutes les maisonnettes, sur les parcours Erstfeld-Göschenen, Airolo-Giornico et Bellinzzone-Giubiasco. Le coût de ces installations (câble Amsteg — pont de l'Inschireuss et téléphone) a été inscrit au compte de construction des lignes primitives (voir chap. III, pos. 2. e. 1 et 2).

Les lignes télégraphiques et de signaux avaient fin 1893 le développement ci-après :

<i>Lignes de télégraphe, de téléphone et de signaux.</i>	Lignes appartenant à la Compagnie.		Fils de service sur poteaux de l'Etat.		Total.	
	<b>Kilomètres</b>					
	Ligne	Fils	Ligne	Fils	Ligne	Fils
Lignes aériennes . . . . .	43.610	180.609	192.680	771.960	236.290	952.560
Câbles . . . . .	54.869	301.921	—	—	54.869	301.921
Total fin 1893	98.479	482.521	192.680	771.960	291.159	1254.481
Total fin 1892	107.279	487.437	183.360	725.240	290.639	1212.677

Les modifications qu'a subies ce développement ont pour cause tant les nouvelles installations décrites plus haut que le fait qu'après l'achèvement de la seconde voie entre Erstfeld et Göschenen, les lignes provisoires ont été remplacées le long du chemin de fer sur ce parcours.

ad 5. La dépense pour le *déblayage des neiges et de la glace* est montée au chiffre de fr. 35,326. 81, dépassant ainsi de fr. 6,048. 86 celle de l'exercice précédent. Ce surcroît de frais porte exclusivement sur le mois de janvier pendant lequel il régnait sur le côté nord du Gothard un temps excessivement mauvais, accompagné de gel, de vents violents et de chutes de neige; les journées du 23 au 26 furent particulièrement critiques; depuis quelque temps il neigeait abondamment; sur un grand nombre de points du tronçon Gurtellen-Göschenen, les masses de neige accumulées se détachèrent des hauteurs et recouvrirent la voie à tel point qu'il fallut suspendre le service; l'interruption dura du 23 janvier à 4 heures du soir jusqu'au 24 à midi 20 minutes. Pour déblayer la voie, on dut requérir les équipes du côté sud vu que du côté nord il était impossible, à cause des avalanches, d'atteindre le point de l'interruption.

Le tableau ci-après indique la répartition comparative de ces dépenses sur les diverses sections :

	1893		1892	
	Fr.	C.	Fr.	C.
<i>Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.</i>				
Côté nord: 65 kilom. de ligne à ciel ouvert . . . . .	21,405	25	15,767	50
<i>par kilomètre</i> . . . . .	330	—	239	50
Côté sud: 60 kilom. de ligne à ciel ouvert jusqu'à Giu-				
biasco . . . . .	12,658	36	11,590	05
<i>par kilomètre</i> . . . . .	210	—	193	20
Monte-Ceneri, avec les autres sections:				
81 kilom. de ligne à ciel ouvert . . . . .	1,263	20	2,120	40
<i>par kilomètre</i> . . . . .	15	60	26	20
Total pour 228 kilom. de ligne à ciel ouvert . . . . .	35,326	81	29,477	95
<i>par kilomètre</i> . . . . .	155	—	130	—

Nous terminons cet exposé par un tableau récapitulant les journées de travail des *journaliers* employés à l'exécution des travaux et prestations rentrant dans ce chapitre :

	Journées de travail des journaliers.	
	1893	1892
<b>Catégories des travaux et prestations.</b>		
1. Auxiliaires, surveillance extraordinaire et suppléances aux jours de repos	25475	24423
2. Suppléances dans les cas de maladie . . . . .	3640	3581
3. Jours de repos légaux des journaliers . . . . .	3824	3387
4. Entretien de la ligne:		
Infrastructure . . . . .	35076	38673
Superstructure et installations mécaniques . . . . .	55858	53887
Bâtiments . . . . .	4005	3734
Télégraphe, signaux et clôtures . . . . .	4385	4631
Déblayage de la neige et de la glace . . . . .	6397	6873
Total . . . . .	138660	139189

Ainsi donc, en sus du personnel régulier, il y avait en moyenne journallement, pendant 300 jours ouvrables, 462 journaliers occupés au service de surveillance et d'entretien de la ligne.

ad C. Les *autres dépenses* se montent à fr. 70,694. 38, dépassant de fr. 6,948. 90 celles de 1892 (fr. 63,745. 48); l'excédent provient en majeure partie (fr. 4,014. 45) de l'entretien et du re-

nouvellement de l'inventaire et de l'outillage pour l'entretien de la ligne; le reste concerne les fournitures de bureau (fr. 1,723. 04) et les dommages aux cultures (fr. 1,255. 20), notamment les incendies allumés par les étincelles des locomotives.

L'augmentation des dépenses d'entretien de l'inventaire provient de ce qu'en 1893 on a mis à la charge du compte de construction l'amortissement de la valeur (fr. 8,340. 33) de deux vieux chasse-neige mis au rebut. Le coût des nouveaux chasse-neige (fr. 16,800. —) figure également au compte de construction (voir chap. III, page 12).

### ad III. Expédition et Mouvement.

La *dépense totale* afférente à ce service se monte en 1893 à fr. 1,741,404. 07 contre fr. 1,633,948. 14 en 1892.

L'augmentation de fr. 107,455. 93 comprend fr. 101,474. 67 pour le personnel et fr. 5,981. 26 pour les autres dépenses.

L'excédent des *dépenses du personnel* provient de diverses augmentations de traitements, et de l'accroissement du personnel des gares et des trains; ce surcroît d'effectif a été nécessité par la mise en marche des nouveaux trains directs de nuit et par la densité considérable du trafic des marchandises pendant une période assez longue.

Quant aux *autres dépenses*, l'augmentation porte sur l'éclairage des gares, conséquence naturelle du nombre plus grand de trains circulant la nuit.

### ad IV. Traction (locomotives, voitures et wagons).

Les *dépenses totales* du service de la traction, qui étaient en 1892 de fr. 2,696,834. 67, se montent en 1893 à fr. 2,816,640. 21 se répartissant comme suit:

	1893	1892
personnel . . . . .	fr. 754,958. 73	fr. 677,987. 15
matières pour locomotives, voitures et wagons . . . . .	„ 1,336,717. 20	„ 1,365,671. 75
entretien et renouvellement du matériel roulant . . . . .	„ 707,113. 76	„ 632,898. 90
autres dépenses . . . . .	„ 17,850. 52	„ 20,276. 87
<i>total</i>	<u>fr. 2,816,640. 21</u>	<u>fr. 2,696,834. 67</u>

L'excédent provient essentiellement de l'augmentation de dépense pour le personnel des locomotives ainsi que de celle afférente à l'entretien et au renouvellement du matériel roulant.

*Parc des locomotives* (tableau n° 14). Des 7 machines à six roues couplées et tender séparé, série C<sup>3T</sup>, pour trains express sur fortes rampes, commandées en 1892 à la fabrique de locomotives et de machines à Winterthour, 5 ont été livrées dans le courant de l'exercice 1893; la livraison des 2 autres aura lieu cette année.

En fait de *combustibles*, les locomotives ont brûlé des charbons de la Sarre et des briquettes (principalement des houillères de la Ruhr). De même qu'en 1892, l'emploi de briquettes s'est étendu aux locomotives de tous les trains de voyageurs.

Le prix des combustibles a subi en 1893 une notable réduction par le fait de la mise en vigueur au 1<sup>er</sup> mai du nouveau règlement concernant la taxation des charbons de service, dont le transport, aux termes de ce règlement, s'effectue gratuitement sur nos lignes.

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

en 1883, à	26,545,556 kg.	coûtant fr.	870,455. 95
" 1884, "	25,756,670 "	" "	689,032. 42
" 1885, "	26,087,430 "	" "	652,920. 92
" 1886, "	26,469,325 "	" "	661,168. 40
" 1887, "	32,506,350 "	" "	822,479. 43
" 1888, "	34,689,440 "	" "	839,864. 30
" 1889, "	38,121,712 "	" "	912,644. 36
" 1890, "	39,050,500 "	" "	1,049,696. 22
" 1891, "	43,425,210 "	" "	1,283,852. 38
" 1892, "	44,418,980 "	" "	1,301,109. 18
" 1893, "	48,166,950 "	" "	1,279,124. 20

ce qui donne par kilomètre de locomotive :

en 1883, 11, <sup>58</sup> kg.	au prix de	cts. 37, <sup>97</sup>
" 1884, 12, <sup>06</sup> "	" " "	32, <sup>26</sup>
" 1885, 11, <sup>58</sup> "	" " "	28, <sup>98</sup>
" 1886, 11, <sup>44</sup> "	" " "	28, <sup>57</sup>
" 1887, 12, <sup>23</sup> "	" " "	30, <sup>96</sup>
" 1888, 12, <sup>41</sup> "	" " "	30, <sup>04</sup>
" 1889, 12, <sup>61</sup> "	" " "	30, <sup>18</sup>
" 1890, 13, <sup>09</sup> "	" " "	35, <sup>19</sup>
" 1891, 14, <sup>10</sup> "	" " "	41, <sup>69</sup>
" 1892, 13, <sup>72</sup> "	" " "	40, <sup>20</sup>
" 1893, 13, <sup>65</sup> "	" " "	36, <sup>26</sup>

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

en 1883, de	82,175, <sup>5</sup> kg.	coûtant fr.	71,782. 25
" 1884, "	54,316, <sup>5</sup> "	" "	45,162. 25
" 1885, "	54,682, <sup>7</sup> "	" "	42,246. 79
" 1886, "	56,458, <sup>5</sup> "	" "	36,435. 36
" 1887, "	68,113, <sup>9</sup> "	" "	38,363. 39
" 1888, "	91,513, <sup>3</sup> "	" "	45,184. 30
" 1889, "	105,606, <sup>7</sup> "	" "	44,712. 94
" 1890, "	111,305, <sup>2</sup> "	" "	45,106. 77
" 1891, "	127,024, <sup>8</sup> "	" "	48,287. 84
" 1892, "	151,881, <sup>6</sup> "	" "	61,414. —
" 1893, "	169,801, <sup>45</sup> "	" "	62,836. 18

soit par kilomètre de locomotive :

en 1883,	0,036	kg.	au	prix	de	cts.	3,13
" 1884,	0,025	"	"	"	"	"	2,11
" 1885,	0,024	"	"	"	"	"	1,87
" 1886,	0,024	"	"	"	"	"	1,57
" 1887,	0,026	"	"	"	"	"	1,44
" 1888,	0,033	"	"	"	"	"	1,62
" 1889,	0,035	"	"	"	"	"	1,48
" 1890,	0,037	"	"	"	"	"	1,51
" 1891,	0,041	"	"	"	"	"	1,57
" 1892,	0,047	"	"	"	"	"	1,90
" 1893,	0,048	"	"	"	"	"	1,78

Les *frais de réparations et d'entretien des locomotives* (tableau n° 24) se montent à fr. 473,350. 58 (fr. 448,875. 53 en 1892), soit par kilomètre de locomotive à 13,417 centimes (13,869 cts).

En 1893, le *parc des voitures et wagons* (tableau n° 20) a subi les modifications suivantes :

Augmentation: 46 wagons couverts (6 de la série K<sup>RC1</sup>, 10 de la série G<sup>RC1</sup> et 30 de la série G<sup>R1</sup>).

Le plancher de 20 wagons à gravier, série S<sup>2</sup>, a été pourvu de longrines métalliques aux fins de transformer ceux-ci en wagons pour le transport des pierres, série M<sup>2</sup>. 12 wagons à gravier, série S, ont été affectés au service des gares et stations. L'accroissement de l'inventaire d'agrès des 3 wagons de secours a nécessité le remplacement de ces derniers par des véhicules de plus grandes dimensions; ces 3 wagons ont donc été remplacés dans la série K<sup>C</sup> du parc des wagons servant aux transports et comme wagons de secours on a pris 3 véhicules de la série K<sup>RC1</sup>.

La *consommation de matières de graissage pour les voitures et wagons* (tableau n° 23) s'est élevée en 1893 à 23,250.10 kg ayant coûté fr. 5,071. 05 (en 1892: 19,511.5 kg et fr. 4,131. 55), ce qui fait par kilomètre d'essieu de voitures et wagons 0,295 gramme pour 0,006 centime (en 1892: 0,279 gramme pour 0,006 centime).

Les *frais de réparations des voitures et wagons* (tableau n° 24) se montent à fr. 260,612. 28 contre fr. 203,724. 05 en 1892.

#### ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses figurant sous cette rubrique pour *loyers et affermages* sont supérieures de fr. 115,881. 25 à celles de l'exercice précédent, dont fr. 11,407. 86 pour loyers de gares et sections de lignes, fr. 103,398. 72 pour matériel roulant (location de wagons) et fr. 1,074. 67 pour loyers de bureaux et magasins. Le surcroît de dépense pour loyers de gares et sections de lignes provient notamment de ce que la quote-part du Sud de l'Argovie aux recettes sur transports du tronçon Rothkreuz-Immensee dépasse de beaucoup celle de 1892, par suite de l'accroissement du trafic sur ledit tronçon, L'excédent de dépense sur matériel roulant est dû à une majoration du taux de location des wagons suisses sur le réseau du Gothard, mais principalement à l'augmentation très notable de la circulation de matériel par rapport à l'année 1892.

La sous-rubrique *Pertes sur les services auxiliaires* accuse relativement à 1892 une augmentation de dépense se montant à fr. 559. 82.

*Assurances contre l'incendie.* Le régime de nos assurances mobilière et immobilière n'a pas subi de changement durant l'exercice écoulé.

L'augmentation des dépenses y afférentes est due exclusivement à l'assurance des approvisionnements de céréales dans les entrepôts de la Compagnie; à la fin de l'année, la valeur de ces approvisionnements s'élevait à environ fr. 5,700,000 et ce n'est pas sans difficulté que nous avons réussi à assurer ces quantités considérables de marchandises auprès des sociétés d'assurances concessionnaires en Suisse.

*Dommages-intérêts pour accidents.* Le nombre des accidents ayant laissé aux victimes des suites durables a été extraordinairement faible pendant l'exercice écoulé, ce qui démontre une fois de plus que le chiffre des accidents graves n'est nullement en rapport avec la densité du trafic; en effet, la tension régulière des forces intellectuelles du personnel de service constitue au contraire un moyen efficace de prévenir les accidents. Dans aucun des procès qui nous ont été intentés de ce chef le demandeur n'a cherché à rejeter la faute de l'accident sur la Compagnie, ses organes ou ses installations; étant données toutefois la législation suisse sur la matière et la jurisprudence du Tribunal fédéral, nous n'avons pu décliner la responsabilité des accidents ayant atteint le personnel de service. Malgré tous nos efforts pour obtenir une sentence judiciaire sur le procès remontant à l'année 1891 et signalé déjà dans nos deux derniers rapports de gestion, ce litige est encore pendant à l'heure qu'il est. Les procès de l'année 1892 ont été liquidés à l'amiable avec les personnes lésées. Durant l'exercice écoulé il s'est produit deux accidents ayant atteint des employés de la Compagnie; pour l'un d'eux la question de l'indemnité a fait l'objet d'un arrangement amiable; quant à l'autre, les actes n'étaient pas clos à la fin de l'exercice.

L'accident survenu à un voyageur qui, pendant la marche du train, s'était avancé sur la plateforme de la voiture et en était tombé, n'a pas eu pour nous d'autres suites, attendu qu'il s'agissait d'un cas flagrant d'imprudence de la part de la victime. Nous avons de même décliné la responsabilité d'un accident arrivé à une tierce personne qui, malgré des avertissements, avait pénétré sur la voie par le passage à niveau d'un particulier et avait été tuée par un train de marchandises.

En ce qui concerne les conséquences des catastrophes de Mœnchenstein et de Zollikofen, conséquences dont nous devons, à teneur de la Convention du 5 septembre 1885 relative au payement en commun des indemnités pour accidents de chemins de fer, porter la responsabilité concurremment avec les autres grandes Compagnies suisses, l'Administration responsable, le Jura-Simplon, ne nous a adressé ni rapport ni nouveau décompte. La liquidation en est donc ajournée à l'année prochaine. D'autre part, le Nord-Est Suisse nous a soumis le décompte final des indemnités se rattachant à l'accident du 25 juin 1891 (collision de deux trains dans le tunnel du Bœtzberg); nous avons payé la part incombant à notre Compagnie, soit fr. 4832. 30.

Le nombre des *réclamations en dommages-intérêts pour pertes, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1893 à 1073.

Il a été payé en indemnités:

pour dommages et avaries . . . . .	282 cas,	fr. 10,614. 89
„ manquants, déchets, coulages . . . . .	156 „	„ 2,395. 75
„ retards et fourvoiements . . . . .	75 „	„ 3,314. 67
„ acquits en douane, etc. non déchargés . . . . .	10 „	„ 843. 95
„ divers . . . . .	44 „	„ 1,770. 44
total	567 cas,	fr. 18,939. 70



Report fr. 18,939. 70

De cette somme il faut déduire;

remboursements de Compagnies de chemins

de fer . . . . . fr. 2,951. 46

remboursements d'employés fautifs . . . . . " 38. —

produit de la vente de colis en trop . . . . . " 542. 90

" 3,532. 36

reste à notre charge fr. 15,407. 34

Le nombre des cas d'indemnités a sensiblement suivi la progression de la densité du trafic; le chiffre total des dommages-intérêts est cependant inférieur à celui de l'exercice précédent, ce qui est dû au fait qu'en 1893 aucun accident quelconque n'est survenu dans le transport des marchandises.

Parmi les indemnités payées pour transgression du délai de livraison figure une somme considérable pour le retard d'un transport de machines de l'Italie à Anvers, retard qui se produisit par le concours fortuit de diverses circonstances défavorables.

La rubrique „divers“ accuse un chiffre extraordinaire dû à la réparation d'un dommage de fr. 933. 30 pour 4 pièces de bétail qui furent écrasées par un train à l'époque où les bêtes se rendent aux pâturages.

*Droit de concession.* Ainsi que nous l'avons signalé dans de précédents rapports, des divergences de vues ont surgi entre le Conseil fédéral et nous sur le mode de calculer le droit de concession.

Se basant sur l'art. 19, alinéa 3, de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, le Conseil fédéral suisse avait réclamé de la Compagnie du St-Gothard, pour l'exercice de 1889, le paiement d'un droit de concession de fr. 200 par kilomètre, soit donc en total pour 266 kilomètres, une somme de fr. 53,200. A cela nous objectâmes que le droit de concession ne pouvait être calculé conformément à la loi du 23 décembre 1872 que pour le tronçon Cadenazzo-Pino (16 kilom.), que pour tout le reste de notre réseau concédé avant l'entrée en vigueur de ladite loi, le droit ne devait pas être fixé d'après celle-ci, mais bien selon les dispositions de la concession et qu'ainsi ce droit de concession ne saurait excéder fr. 500 par lieue. Le Conseil fédéral persista néanmoins dans sa manière de voir, sur quoi nous versâmes le montant exigé, sous toutes réserves de nos droits; mais en décembre 1890, nous intentâmes par devant le Tribunal fédéral, une action civile au Conseil fédéral suisse, en sa qualité de représentant du fisc de la Confédération; notre demande concluait à la restitution du droit de concession versé en trop ainsi qu'à la fixation à fr. 500 par lieue, au lieu de fr. 200 par kilomètre, du droit de concession désormais à percevoir. Dans sa réplique, le Conseil fédéral contesta la compétence du Tribunal fédéral et posa les conclusions suivantes: le Tribunal fédéral n'est pas compétent en l'espèce, la Compagnie du St-Gothard est déboutée de ses conclusions contre le fisc et la question déferée au Conseil fédéral qui en décidera. Par jugement du 5 décembre 1891, le Tribunal fédéral repoussa l'exception d'incompétence formulée par le Conseil fédéral et mit les frais judiciaires à la charge du fisc de la Confédération. Le Conseil fédéral répondit en soulevant le conflit d'attribution et le litige fut porté devant la haute Assemblée fédérale; le 15 décembre 1892, celle-ci reconnut la compétence du Conseil fédéral. Le 4 février 1893, le Tribunal fédéral nous a donné officiellement connaissance de cet arrêté.

D'accord en cela avec le Nord-Est Suisse, qui lui aussi était en contestation avec le Conseil fédéral sur la façon de calculer le droit de concession, nous avons renoncé à poursuivre plus avant



cette affaire; en effet, étant donnée la manière dont a été traité et discuté le conflit de compétence, un recours de fond à l'Assemblée fédérale nous paraissait ne présenter aucune chance de succès. Cette question doit donc être considérée comme définitivement liquidée.

Les *autres dépenses*, au montant de fr. 87,494. 66 excèdent de fr. 31,574. 40 celles de l'année précédente; elles comprennent entre autres:

fr. 10,302. 18	versements au dépôt de denrées alimentaires à Bellinzone,
" 3,396. 57	versements pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux,
" 12,347. 53	versements pour les écoles privées de la Compagnie,
" 49,741. 05	participation de la Compagnie à l'exposition universelle de Chicago en 1893.

En ce qui concerne nos écoles privées, nous sommes heureux de n'avoir à signaler que des faits réjouissants; nous référant d'une manière générale aux indications de notre dernier rapport, nous pouvons ajouter que nous nous sommes toujours davantage convaincus que la création de ces écoles répondait à un besoin réel et que nos agents les envisagent comme un véritable bienfait. Pendant l'exercice, les écoles que nous énumérions l'an passé se sont augmentées de deux nouvelles, savoir: à *Erstfeld*, où sont forcément stationnés un grand nombre d'employés, nous avons inauguré au printemps une école secondaire et en automne une école primaire allemande à *Biasca*, où les conditions de nos agents sont analogues.

A l'heure qu'il est, nous ne saurions dire avec certitude si notre action dans ce domaine doit encore s'étendre, notamment par la création d'une seconde place de régent à l'école primaire allemande de Bellinzone, qui compte près de soixante élèves. Il y a lieu également de considérer que l'institution d'une école complémentaire pour les apprentis de nos ateliers serait désirable à tous égards et ce aussi bien pour ceux parlant allemand que pour ceux de langue italienne. Les dépenses sont relativement peu élevées; d'autre part, l'intérêt que nous avons à parfaire le développement intellectuel de ce personnel, est considérable.

## E. Divers.

### 1. Accidents.

Durant l'exercice 1893, nous avons eu à enregistrer dans le service d'exploitation proprement dit, 77 accidents, savoir:

a. déraillements: sur branchements . . . . .	3	
" en pleine voie . . . . .	—	
b. collisions: en gares . . . . .	2	
c. accidents de personnes . . . . .	69	
d. accidents divers . . . . .	3	77

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

1. par déraillement ou collision:	tués	blessés
voyageurs . . . . .	—	—
employés . . . . .	—	1
autres personnes . . . . .	—	—
A reporter	—	1

	Report	—	1	
2. par d'autres causes:				
voyageurs . . . . .	1		1	
employés . . . . .	2		63	
autres personnes . . . . .	1	4	1	66

Nous résumons ci-après les causes des accidents suivis de mort:

Le 21 janvier, un voyageur du nom de Fontana Giacomo tomba du train 5 entre Rivera-Bironico et Taverne et succomba le même jour à ses blessures.

Le 6 mars, le garde-freins Waller Gaspard traversait une voie à Erstfeld, lorsqu'il fut atteint par une locomotive de manœuvre; la mort a été instantanée.

Le 1<sup>er</sup> juillet, le garde-station Caradini Pietro a été tamponné pendant une manœuvre à la gare de Chiasso; il est mort de ses blessures le 5 du même mois.

Le 13 novembre, un agriculteur nommé Francini Défendente traversait la voie en dessous de la station de Bodio, lorsqu'il fut saisi par le train 507 et tué sur le coup.

## 2. Caisses de prévoyance.

### a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

Ainsi qu'il ressort des relevés statistiques imprimés plus loin, l'augmentation du chiffre tant des agents secourus que de ceux admis à la pension, a été relativement faible en 1893. Le nombre des pensionnés s'est accru principalement par le fait que certains agents ont passé de la catégorie des secourus à celle des pensionnés; sauf cela, cette dernière ne s'est augmentée que de la seule famille d'un employé décédé. Sur la totalité des membres, trois sont morts pendant l'exercice écoulé; la mortalité est encore moindre parmi les secourus et pensionnés; il semble donc que les conditions dans lesquelles se trouve notre institution confirment aussi la règle sanctionnée par l'expérience, que la mortalité chez les rentiers est de beaucoup plus faible que celle de la population en général.

Le résultat des comptes de la caisse de secours pour 1893 est défavorable en ce sens que les effets et valeurs ont subi des pertes de cours au montant de fr. 118,985. Les pertes concernent exclusivement les valeurs italiennes se composant principalement d'obligations de chemins de fer qui souffrent également de la crise générale.

Ce mécompte nominal et passager ne saurait d'ailleurs avoir pour le moment d'autres conséquences, puisque, selon leur destination, les titres servent de capital de garantie et ne doivent pas être négociés. Aussi longtemps qu'on ne sera pas obligé de les vendre et que leur rendement ne subit pas de réduction, les oscillations du cours des capitaux de garantie n'influeront nullement sur le bilan dressé d'après les règles techniques des assurances et qui, on le sait, est basé sur la rémunération au 4 % des réserves existantes.

Par suite des amortissements effectués au cours de ces dernières années sur la valeur nominale des titres, le rendement en intérêt a dépassé le 4 1/2 % de l'état justifié par le bilan. Lors de la prochaine vérification du bilan, l'excédent en sus du 4 % devra donc constituer une réserve de nature à compenser, tout au moins partiellement, les pertes de cours, en tant que celles-ci n'auront pas été réparées dans l'intervalle.

### Effectif des membres de la caisse de secours.

Année	Au commencement de l'année	Entrés pendant l'année	Sortis sans secours (avec remboursement)	Sortis avec secours ou pension	Sortis par suite d'accident en service	Décédés	A la fin de l'année
1891	980	83	36	5	1	9	1012
1892	1012	178	38	8	4	8	1132
1893	1132	87	42	5	3	3	1166

### Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au commencement de l'année		Augmentation pendant l'année		Diminution pendant l'année										A la fin de l'année	
					Secourus					Pensionnés						
	Secourus	Pensionnés	Secourus	Pensionnés	Par retour de la capacité de travail	Par l'octroi d'une pension	Par l'octroi d'une indemnité unique	Décédés	Total	Par l'octroi d'une indemnité unique	Par suite de mort d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés	Total	Secourus	Pensionnés	
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52	
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62	
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68	

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

### Relevé des opérations de la caisse de secours.

Recettes.								
Année	Solde	Cotisations des sociétaires	Allocations de la Compagnie	Recettes diverses	Total			
1891	fr. 1,176,213.28	fr. 64,853.45	fr. 465,367.80	fr. 84,993.50	fr. 1,791,428.03			
1892	„ 1,675,888.17	„ 99,261.88	„ 245,122.47	„ 79,271.51	„ 2,099,544.03			
1893	„ 2,036,018.38	„ 101,676.—	„ 143,954.76	„ 92,898.05	„ 2,374,547.19			
Dépenses								
Année	Secours et pensions				Rem- boursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Total				
1891	fr. 21,475.13	fr. 21,781.62	fr. 2,600.—	fr. 45,856.75	fr. 5,903.06	fr. 63,780.05	fr. 115,539.86	fr. 1,675,888.17
1892	„ 25,099.69	„ 27,798.31	„ 3,626.65	„ 56,524.65	„ 6,093.75	„ 907.25	„ 63,525.65	„ 2,036,018.38
1893	„ 32,696.18	„ 31,443.55	—	„ 64,139.73	„ 7,271.05	„ 121,465.04	„ 192,875.82	„ 2,181,671.37

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

Nous n'avons rien de particulier à signaler relativement à la *caisse de secours des ouvriers du service de surveillance et d'entretien de la ligne*. Les réserves accusent cette année aussi une plus-value.

La *caisse de secours des ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers* est de nouveau en déficit. Une revision des statuts, tendant à mieux équilibrer les cotisations et les prestations de la caisse, est à l'étude, mais n'a pu être terminée en 1893, ayant été encore retardée par l'incertitude qui règne sur les principes à mettre à la base de la législation fédérale projetée en matière d'assurance contre la maladie et à laquelle nos nouveaux statuts doivent s'adapter. Au surplus, nous avons l'intention de procéder dans le courant de cette année à la réforme du régime de nos assurances contre la maladie, sans attendre pour cela la réglementation de cette question par l'Etat.

La *caisse de secours (en liquidation) des ouvriers occupés aux travaux de la seconde voie* accuse à fin 1893 la situation suivante:

*Recettes.*

Solde au 31 décembre 1892	fr.	15,639. 23	
Cotisations mensuelles des membres	"	702. 20	
Produit de la vente de mobilier	"	1,800. 60	
Intérêts	"	510. 25	
<b>Total</b>			fr. 18,652. 28

*Dépenses.*

Frais d'administration	fr.	101. 02	
Frais de transport	"	21. 20	
Honoraires des médecins	"	193. 30	
Médicaments	"	325. 95	
Frais de traitement	"	235. 90	
Frais d'inhumation	"	6. —	
Divers	"	247. 40	
<b>Total</b>			fr. 1,130. 77
Solde au 31 décembre 1893			<u>fr. 17,521. 51</u>

Le solde ci-dessus se justifie comme suit:

Créance n° 14524 sur la caisse d'épargne du canton d'Uri	fr.	15,890. —
Créance en compte-courant sur la caisse d'épargne du canton d'Uri	"	1,345. 25
Espèces	"	286. 26
<b>Somme égale</b>	<u>fr.</u>	<u>17,521. 51</u>

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

Pendant le dernier exercice, ce fonds s'est accru du montant de ses intérêts, soit de fr. 2,820. 78; il n'en a été prélevé aucune somme.

Au 31 décembre, le fonds atteignait le chiffre de fr. 73,509. 18; sa situation en titres est montée de fr. 67,500. — (val. nom.) obligations 4 % du Gothard, à fr. 69,500. —; l'augmentation comporte ainsi fr. 2000. —.

## F. Services auxiliaires.

### 1. Ateliers.

Le chiffre des employés s'est accru d'un nouvel aide-contre-maitre dont l'engagement est définitif. L'effectif des ouvriers a oscillé dans les limites ci-après :

Nombre total d'ouvriers au 1 <sup>er</sup> janvier	334
"          "          "          " 31 décembre	363

Le maximum d'une fin de mois a été 367, le minimum 335, savoir :

chefs-ouvriers	8 — 8	peintres et vernisseurs	8 — 7
ajusteurs et monteurs	134 — 119	aide-peintre	1 — 1
tourneurs	28 — 28	selliers et aides	4 — 4
forgerons et frappeurs	15 — 16	apprentis	41 — 38
chaudronniers	6 — 6	manœuvres	103 — 89
chaudronniers sur cuivre	3 — 3	faiseur d'outils	1 — 1
ferblantier	1 — 1	fondeurs	2 — 2
menuisiers et vitriers	11 — 11	veilleur de nuit	1 — 1

Les ateliers centraux ont réparé en tout 127 locomotives, 551 voitures et 2022 wagons.

Au 1<sup>er</sup> janvier il y avait en réparation : 16 locomotives, 28 voitures et 87 wagons ; au 31 décembre : 17 locomotives, 40 voitures et 52 wagons.

En sus de ces réparations du matériel roulant, on a exécuté encore divers travaux, tels que : confection de pièces de rechange pour locomotives, voitures et wagons ; adaptation du frein Westinghouse à 7 locomotives, 15 voitures, 10 fourgons et 86 wagons et du chauffage à vapeur à 2 voitures et 8 fourgons ; augmentation du nombre des récipients de chauffage dans 15 voitures ; 4 voitures ont été pourvues d'essieux mobiles et l'écartement de leurs essieux a été augmenté ; transformation de 20 wagons S<sup>2</sup> en wagons pour le transport des pierres, série M<sup>2</sup> ; installation du chauffage à vapeur dans les ateliers centraux ; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir : écrous en bronze, composition, boulons, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux de laiton, plombs de douane, etc. De plus, les ateliers ont exécuté toute sorte de réparations et transformations pour d'autres branches de service.

Les *ateliers des dépôts* se sont principalement occupés des réparations courantes et du petit entretien des locomotives ; en outre ils ont exécuté des travaux de tout genre pour les diverses branches de service.

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

le 1 <sup>er</sup> janvier à	52
le 31 décembre à	52

Le maximum d'une fin de mois a été 55 ouvriers, le minimum 47.

Les ouvriers étaient répartis comme suit sur les trois dépôts :

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
ajusteurs	14 — 18	7 — 8	5 — 6
tourneurs	0 — 1	0 — 1	—
forgerons et frappeurs	1 — 3	—	—
ferblantier	0 — 1	1	—
apprentis	3 — 4	7 — 9	—
chauffeur de machine fixe	0 — 1	—	—
menuisier	1	—	—
manœuvres	1 — 2	3	1 — 2

## 2. Usine à gaz.

<i>L'usine à gaz riche de Bellinzona</i> a produit en 1893	29,258.000 m <sup>3</sup>
de gaz; la provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1893 était de	359 000 m <sup>3</sup>
total	29,617.000 m <sup>3</sup>

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	12,998.399 m <sup>3</sup>	
"    "    "    d'autres Administrations	14,560.526 m <sup>3</sup>	27,558.925 m <sup>3</sup>
fuites pendant l'année 1893		1,803.075 m <sup>3</sup>
provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1894		255.000 m <sup>3</sup>
total comme ci-dessus		29,617 000 m <sup>3</sup>

En 1893 le prix du gaz s'est élevé:

par m <sup>3</sup> de gaz fabriqué, à	fr. 1. 69
"    m <sup>3</sup> "    "    utile, à	" 1. 80

Le gaz a été livré au prix de fr. 1. 80 le m<sup>3</sup>.

Durant l'exercice on a employé pour la fabrication du gaz 54,245 kg de matières premières; 100 kg de matières premières ont fourni 53.94 m<sup>3</sup> de gaz.

## *G. Etat du personnel.*

En suite de l'accroissement considérable des opérations des entrepôts de Brunnen, on a disjoint les fonctions de chef des entrepôts et de chef de gare.

*Moyenne de l'année.*

### 1. Administration générale.

	1893	1892
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	13	13
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	7	7
Bureau de la comptabilité	5	5
Caisse principale	6	6
Bureau commercial	12	12
Agents commerciaux	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	33	31
Bureau des réclamations (contentieux)	3	3
Inspection des télégraphes et télégraphistes	3	3
Huissiers	7	7
Ateliers de reliure et de lithographie, concierges et chauffeur	8	8
Economat	16	15
Economat: ouvriers, etc. dans les dépôts	10	8
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	6	4
A reporter	—134	—127



## 2. Surveillance et entretien de la ligne.

	Report	1893	1892
		134	127
Ingénieur en chef et bureau central . . . . .	14	14	14
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux . . . . .	12	12	12
Chefs de districts et surveillants . . . . .	20	20	20
Chefs d'équipe, chefs de districts et aides-chefs d'équipe . . . . .	38	38	38
Gardes-voie . . . . .	95	94	94
Veilleurs de nuit et ouvriers réguliers . . . . .	142	142	142
Gardes-barrières (femmes) . . . . .	121	120	120
Employés divers . . . . .	6	6	6
Journaliers . . . . .	462	448	448
		910	894

## 3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau . . . . .	12	12	12
Contrôle des voitures et wagons . . . . .	8	8	8
Inspecteur de l'exploitation . . . . .	1	1	1
Chefs de gares . . . . .	7	8	8
Chefs de stations . . . . .	34	33	33
Sous-chefs de gares . . . . .	8	9	9
Sous-chefs de stations . . . . .	56	55	55
Contrôleurs . . . . .	13	12	12
Receveurs . . . . .	9	9	9
Agents aux bagages . . . . .	4	4	4
Télégraphistes . . . . .	10	10	10
Remplaçants ambulants . . . . .	9	9	9
Chef des entrepôts . . . . .	1	—	—
Agents aux marchandises . . . . .	3	3	3
Sous-agents aux marchandises . . . . .	51	48	48
Gardes-marchandises . . . . .	16	16	16
Chefs-manœuvres . . . . .	7	7	7
Aides-chefs-manœuvres . . . . .	4	4	4
Portiers et aides-portiers . . . . .	6	6	6
Volontaires . . . . .	11	18	18
Gardes-stations . . . . .	95	89	89
Surveillant des machines de l'éclairage électrique . . . . .	1	1	1
Chefs de trains principaux . . . . .	2	2	2
Chefs de trains . . . . .	46	44	44
Conducteurs . . . . .	74	65	65
Gardes des wagons-lits . . . . .	3	3	3
Gardes-freins . . . . .	131	134	134
Traducteurs . . . . .	2	2	2
A reporter	623	1044	613 1021



	Report	1893 623 1044	1892 613 1621
Imprimeur des billets . . . . .		1	1
Facteurs . . . . .		2	2
Lampistes . . . . .		8	8
Laveuses de voitures, etc. . . . .		2	2
Veilleurs de nuit . . . . .		6	4
Hommes d'équipe . . . . .		44	41
Ouvriers aux transports . . . . .		120	115
Aide-surveillant de machines . . . . .		1	1
		— 808 —	786

#### 4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides . . . . .	16	15
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides . . . . .	11	12
Mécaniciens . . . . .	79	73
Chauffeurs . . . . .	71	57
Chauffeurs provisoires . . . . .	33 *)	27 *)
Chefs nettoyeurs . . . . .	3	3
Nettoyeurs de locomotives . . . . .	54	48
Lampistes . . . . .	4	4
Préposé à la surveillance des voitures et wagons . . . . .	1	1
Visiteurs des voitures et wagons . . . . .	6	6
Aides-visiteurs . . . . .	13	12
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons . . . . .	33	33
	— 324 —	291

#### 5. Service des ateliers.

##### *Ateliers centraux.*

Chef des ateliers et son personnel de bureau . . . . .	8	8
Contre-mâtres (3) et aides-contre-maitre (2) . . . . .	5	4
Chefs-ouvriers . . . . .	8	9
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, faiseurs d'outils, veilleurs de nuit, menuisiers . . . . .	212	184
Manœuvres . . . . .	96	78
Apprentis . . . . .	39	31

##### *Ateliers des dépôts de locomotives.*

Chefs-ouvriers . . . . .	3	3
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillant de machine fixe . . . . .	31	30
Manœuvres . . . . .	6	6
Apprentis . . . . .	11	9
	— 419 —	362

A reporter      2555      2460

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

### 6. Usine à gaz.

	1893	1892
Report.	2555	2460
Contre-maitre . . . . .	1	1
Ouvriers . . . . .	4	4
	<hr/> 5	<hr/> 5
<i>Total</i>	2600	2465

### Récapitulation.

	1893	1892
Nombre des fonctionnaires et employés de l'exploitation . . . . .	1392, soit par kilom. de ligne 5,23	1351, soit par kilom. de ligne 5,08
Nombre des journaliers . . . . .	1208, " " " " " 4,54	1114, " " " " " 4,18
<i>Total</i>	2600, soit par kilom. de ligne 9,77	2465, soit par kilom. de ligne 9,26

## V. Finances.

**Bilan annuel.** Le *capital-subventions*, au montant de . . . . . fr. 119,000,000. —  
n'a subi aucun changement.

Il en est de même du *capital-actions* versé, au chiffre de . . . . . fr. 45,000,000. —  
attendu que le dernier versement de 5 millions de francs effectué le 1<sup>er</sup> janvier 1894 sur les actions de la III<sup>e</sup> émission, ne figurera que dans le compte de l'année prochaine.

Quant au *capital-obligations*, il ne s'est modifié durant l'exercice écoulé que par le remboursement, au 31 décembre 1893, d'une somme de fr. 170,000, à la suite du tirage annuel d'obligations de l'emprunt 4%.

A la fin de l'année, il y avait donc encore en circulation:

a) obligations 5% du Monte-Ceneri . . . . .	fr. 1,138,500. —
b) " 4% . . . . .	" 97,214,000. —
ensemble	<hr/> fr. 98,352,500. —

Nous ferons observer ici que dans l'intervalle les obligations 5% du Monte-Ceneri ont été dénoncées au remboursement pour le 1<sup>er</sup> octobre 1894.

La totalité des capitaux versés, subventions, actions et obligations comportait ainsi à la clôture de l'exercice 1893 . . . . . fr. 262,352,500. —  
auxquels il faut ajouter le fonds de construction . . . . . " 1,114,902. 25  
formé du tiers de ses intérêts accumulés depuis 1882

*total des capitaux* fr. 263,467,402. 25

De cette somme il a été *dépensé* jusqu'ici:

pour chemin de fer et installations fixes . . . . .	fr. 216,573,746. 16
" matériel roulant . . . . .	" 12,621,316. 76
" mobilier et ustensiles . . . . .	" 2,029,136. 96
<i>total pour le compte de construction</i>	<hr/> fr. 231,224,199. 88
pour pertes de cours sur actions . . . . .	" 2,970,150. —
" " " " " obligations et pertes sur ouvrages et installations disparus, après déduction des fr. 1,525,000 amortis . . . . .	" 15,242,322. 54

A reporter fr. 249,436,672. 42 fr. 263,467,402. 25