

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 29 (1900)
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: 29.12.2025

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

3. Embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau.

Quant à la mise au point du compte de construction et aux pourparlers avec le département des chemins de fer, notre dernier rapport de gestion contient pages 16, 17 et 50 tous les renseignements nécessaires. La dépense nette de fr. 18,560,424. 47 afférente à ces embranchements figure au compte de construction de 1900.

En ce qui concerne notre procès avec l'entreprise du 1^{er} lot de la section Lucerne-Immensee, dont nous parlions dans notre rapport de 1899 (page 17), nous avons à mentionner qu'à l'instigation de la commission d'instruction du Tribunal fédéral, les parties sont convenues de faire trancher le litige par un tribunal d'arbitres; ce dernier se compose de trois juges fédéraux et des deux experts techniques précédemment désignés par le juge instructeur. Les parties ont été tout d'abord invitées à fournir une récapitulation de leurs thèses et moyens de preuve.

Notre contestation avec le chemin de fer Arth-Rigi au sujet de sa quote-part aux frais d'exploitation et au capital d'établissement de la gare d'Arth/Goldau, est pendante devant le Tribunal fédéral.

Relativement au coût de construction de la gare de Lucerne, le décompte n'en a pu être achevé par le Central-Suisse en 1900, d'où suit que notre quote-part à ces frais figure encore au compte des „constructions inachevées“.

4. Seconde voie Immensee-Brunnen.

Pour compléter notre exposé à ce sujet (voir plus haut page 8), nous ajouterons ici qu'en 1900 on a commencé les levés ainsi que l'élaboration du projet relatif à la partie la plus difficile de la section, savoir du tronçon sur le territoire de la commune d'Arth, allant du pt. km 2.s jusqu'à la gare d'Arth/Goldau pt. km 8.s. Près du tunnel de Rinderfluh, où le tracé est projeté du côté opposé à la montagne, on a mis à nu la roche, afin de déterminer la nature du terrain.

Les travaux seront mis en œuvre également sur ce tronçon.

Les dépenses énumérées plus haut aux sous-chapitres 2 et 3 et colloquées définitivement au compte de construction, sont les suivantes:

a. Coût net du parachèvement et de l'équipement des lignes exploitées	fr.	372,713. 27
b. Coût net d'exécution des embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau		
	„	18,560,424. 47
	Total	fr. 18,933,137. 74

somme égale au chiffre des dépenses nettes du 29^e compte de construction (voir ce compte, page 67).

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. Service des voyageurs et des bagages. Un pointage opéré dans nos trains nous a permis de constater que l'usage des *cartes d'abonnements généraux* suisses et, en particulier, de celles

valables 15 jours, est sur notre réseau beaucoup plus fréquent et comporte de plus longs parcours que nous ne l'avions supposé lors des négociations relatives à l'introduction du tarif respectif, d'où suit également que nos parts kilométriques au produit de cette catégorie de trafic sont inférieures à nos prévisions. Nous avons en conséquence réclamé de l'Association une répartition plus avantageuse pour nous des recettes totales des abonnements généraux et proposé en même temps une augmentation du prix, selon nous absolument trop peu élevé, des abonnements généraux de 15 jours. Notre demande tendant à la modification de la répartition fut toutefois écartée et notre proposition de relever les taxes rencontra d'abord une vive opposition. Mais comme l'admission au tarif des abonnements était sollicitée par un certain nombre d'entreprises de transport, dont quelques-unes devaient être acceptées, l'augmentation de prix s'imposait dans l'intérêt même des recettes réalisées jusqu'ici par les administrations intéressées; dans ces conditions l'Association décida de relever proportionnellement les taxes non seulement des cartes valables 15 jours, mais aussi de tous les autres abonnements et simultanément d'admettre au tarif les entreprises de transport ci-après; chemins de fer Berthoud-Thoune, Berne-Neuchâtel (ligne directe), Fribourg-Morat, Pont-Brassus, Porrentruy-Bonfol, compagnies de navigation sur le lac des Quatre-Cantons, la partie inférieure du lac de Constance et le Rhin, les lacs de Neuchâtel et de Morat, le lac Léman. Ces mesures sont devenues exécutoires avec le nouveau tarif entré en vigueur le 1^{er} janvier 1901. Les nouveaux abonnements généraux sont émis aux prix suivants:

a) pour une personne:

durée de validité	1 ^e classe	2 ^e classe	3 ^e classe
	fr.	fr.	fr.
de 15 jours	70	50	35
de 30 jours	110	75	55
de 3 mois	270	190	135
de 6 mois	420	295	210
de 12 mois	670	470	335

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

durée de validité	1 ^e classe	2 ^e classe	3 ^e classe
	fr.	fr.	fr.
de 12 mois	900	630	450

Au cours de l'exercice 25 tarifs et 18 suppléments ont été mis en vigueur.

En 1900 il nous est parvenu du fait de ce service 958 *réclamations* qui, avec les 15 en suspens au 1^{er} janvier 1900, forment le total de 973, dont 134 ont été repoussées; d'autre part, nous avons fait droit, intégralement ou partiellement, à 839 demandes de remboursements pour la somme totale de fr. 13,699. 96; 21 réclamations pendantes à la fin de l'année ont été reportées à l'exercice 1901.

2. Service des marchandises et des animaux. 26 tarifs et 53 suppléments ont été mis en vigueur.

Au cours de ce même exercice, il nous est parvenu 2724 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 334 en suspens au 1^{er} janvier 1900, forment le total de 3058, dont 2763 ont été liquidées et 295 reportées à l'exercice suivant.

B. Horaires et circulation des trains.

a. Service d'été.

Le service d'été, régulièrement inauguré le 1^{er} juin, accuse les innovations suivantes par rapport à celui de 1899 :

1^o Ligne Lucerne-Chiasso.

Déférant aux sollicitations réitérées du gouvernement du canton de Schwyz tendant à la création d'une communication plus matinale avec Göschenen, nous avons étendu au parcours Goldau-Fluelen la marche du train-marchandises 509 qui, en été, faisait le service des voyageurs entre Fluelen et Bellinzona; ce train comportait en conséquence sur la section Goldau-Fluelen également une voiture de 3^e classe.

En suite d'une ordonnance du département fédéral des chemins de fer, le service des voyageurs par le train-marchandises 519 Goldau-Erstfeld a été étendu au parcours Brunnen-Erstfeld; pendant l'été 1899, ce train, en correspondance au train 157 du Sud-Est Suisse, ne transportait des voyageurs que de Goldau à Brunnen.

Les trains 52 et 58, qui ne s'arrêtaient à Airolo que pour les besoins du service, ont été mis à la disposition des voyageurs à destination et en provenance de cette localité, modifications qu'il a fallu par conséquent faire figurer sur l'horaire-affiche.

Grâce à de nouveaux pourparlers avec les administrations italiennes, nous avons réussi à rétablir la continuation immédiate de Milan à Venise du direct de nuit 57 qui porte le n^o 49 sur le parcours Chiasso-Milan; ainsi que nous le disions dans notre dernier rapport, cette combinaison était entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1899, mais avait été supprimée le 1^{er} février 1900 en suite d'un changement apporté à l'horaire des chemins de fer de l'Adriatique. Pour atteindre le but proposé, nous avons dû avancer de 20 minutes l'arrivée du train 57 à Chiasso; la marche de ce train entre Lucerne et Venise est maintenant la suivante :

Lucerne	départ	11 ¹⁵ soir
Zurich	départ	10 ³⁵ „
Chiasso	arrivée	5 ⁴⁰ matin
Chiasso	départ	6 ⁰⁸ „
Milan	arrivée	7 ²⁰ „
Milan	départ	7 ³⁵ „
Venise	arrivée	2 ³⁵ „

Sur la proposition du gouvernement tessinois et pour satisfaire à une demande déjà plusieurs fois formulée par la municipalité de Chiasso, nous avons intercalé dans l'horaire un train du dimanche Chiasso-Lugano, comportant les trois classes de voiture; départ de Chiasso à 1⁰⁰ soir, arrivée à Lugano à 2⁰⁰ soir.

Sur la proposition également du gouvernement tessinois, la voiture de 3^e classe qui, en été 1899, circulait dans le train-marchandises 518 entre Göschenen et Fluelen, a été ajoutée à ce train à partir déjà de Biasca.

2^o Ligne Bellinzona-Luino.

Le train 25 Bellinzona-Luino qui jusqu'ici, en correspondance avec le train 5 Lucerne-Bellinzona, partait de cette dernière gare à 6⁵⁰ soir, a été retardé de 65 minutes et quitte ainsi Bellinzona à 7⁵⁵ soir; cette modification a pour effet de faire correspondre ce train avec le direct

49 arrivant de Lucerne à Bellinzona à 7²⁸ soir; elle donne satisfaction aux instances de la colonie suisse de Luino et de la chambre de commerce de Varese, instances appuyées par plusieurs gouvernements cantonaux ainsi que par le gouvernement italien. Simultanément nous avons adjoint une voiture de 3^e classe au train-marchandises 565, dont le départ de Bellinzona a été retardé de 5¹⁸ à 6¹⁰ soir; cette mesure a pour but, d'une part de permettre aux voyageurs arrivant à Bellinzona avec le train 5 de continuer immédiatement sur Luino et de l'autre, de fournir au mouvement local un moyen de communication pour le retour de Bellinzona à une heure convenable.

A la demande du département fédéral des chemins de fer, les directs 65 Bellinzona-Luino et 66 Luino-Bellinzona, qui ne comportaient jusqu'alors que des voitures de 1^e et 2^e classe, ont été pourvus aussi de voitures de 3^e classe.

3^o Ligne Bellinzona-Locarno.

Pas de changements à signaler quant à l'horaire.

4^o Ligne Goldau-Zoug.

Le direct 249 Zoug-Goldau, qui n'était composé jusqu'ici que de voitures des deux classes supérieures, a été pourvu également de voitures de 3^e classe; cette mesure nous a été dictée par le fait que le train de correspondance Nord-Est Suisse 140/180 Zurich-Thalweil-Zoug comporte aussi des voitures des trois classes.

Tenant compte d'une demande du gouvernement du canton de Zoug, nous avons prescrit l'arrêt à Walchwil du direct 252 Goldau-Zoug.

b. Service d'hiver.

Pour le service d'hiver, entré en vigueur le 1^{er} octobre, on a conservé l'horaire d'été avec les modifications suivantes:

1^o Ligne Lucerne-Chiasso.

Le transport des voyageurs par le train-marchandises 509 Goldau-Erstfeld, a été supprimé sur le tronçon Goldau-Schwyz et limité au parcours Schwyz-Erstfeld.

Nous avons de même suspendu le transport des voyageurs par le train-marchandises 519 Goldau-Erstfeld, ce dernier n'ayant pas en hiver de correspondance à Goldau.

Les trains locaux 302 Erstfeld-Goldau et 305 Goldau-Erstfeld ont été remplacés par les trains de marchandises-voyageurs 504 Erstfeld-Goldau et 525 Goldau-Erstfeld; d'autre part et en suite d'une ordonnance du département des chemins de fer, les trains locaux 301 Goldau-Erstfeld et 306 Erstfeld-Goldau, qui jusqu'alors étaient aussi transformés pendant l'hiver en trains de marchandises-voyageurs, ont été maintenus comme trains locaux.

Le battement des trains 45 et 56 à Capolago a été limité à la période d'exploitation de la ligne du Monte Generoso.

2^o Ligne Bellinzona-Luino.

L'horaire n'a subi aucun changement sur cette section.

3^o Ligne Bellinzona-Locarno.

Pas de changement non plus à signaler.

4^e Ligne Goldau-Zoug.

Le train 201 Zoug-Goldau a été supprimé; en revanche nous avons adjoint une voiture de 3^e classe au direct 241 Zoug-Goldau qui précédemment ne comportait que les deux classes supérieures.

Le train Nord-Est Suisse 184 Zurich-Thalweil-Zoug ne circulant pas durant l'hiver, nous avons fixé à 7⁰⁰ soir, au lieu de 7¹⁵, le départ de Zoug du train correspondant 251 Zoug-Goldau.

En ce qui regarde l'horaire, il nous reste encore à parler des nombreux trains spéciaux que l'affluence extraordinaire de voyageurs en 1900 nous a obligés d'organiser.

Au printemps et en automne, le transport des ouvriers italiens et tessinois émigrant à l'étranger ou se rapatriant ne fut pas toujours possible par les directs de nuit réguliers que ces passagers risquaient d'encombrer, circonstance qui a nécessité la mise en marche fréquente de trains spéciaux d'ouvriers.

Par suite du grand courant d'étrangers qui se manifeste en avril et en mai de la Riviera vers le Gothard et l'au-delà, le rapide 58 et le direct 52 ont dû être quotidiennement doublés sur la ligne Lugano-Lucerne; à de certains jours même, il a fallu tripler ces trains sur le parcours Biasca-Airolo.

L'exposition universelle de Paris a également contribué à augmenter la densité du mouvement des voyageurs sur notre réseau; la conséquence en a été le doublement à plusieurs reprises, pendant les mois de juin à octobre, du train 52 à partir soit de Chiasso, soit de Bellinzona.

Enfin l'„année sainte“ a provoqué un courant exceptionnellement intense de pèlerins à destination de Rome. Tandis que les trains réguliers suffirent pour le transport de la foule de pèlerins voyageant isolément ainsi que de nombreux groupes composés de 60 à 300 pèlerins, il a fallu, en avril, mai, septembre et octobre, mettre des trains spéciaux à la disposition des grands pèlerinages de 500 à 800 personnes.

Les trains spéciaux organisés pour Rome en 1900 sont les suivants:

De la Belgique	7 trains spéciaux
„ „ France	4 „ „
„ l'Allemagne	14 „ „
„ l'Irlande	1 train spécial
„ la Suisse	3 trains spéciaux
Total	29 trains spéciaux

Dans la direction inverse:

Pour la Belgique	4 trains spéciaux
„ „ France	4 „ „
„ l'Allemagne	9 „ „
Total	17 trains spéciaux

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1900 (276 kilomètres)				1899 (276 kilomètres)				Comparé à 1899			
									plus	moins		
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	8,513,062	73	42,28	40,48	7,457,793	40	38,52	36,90	1,055,269	33		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	761,524	65	3,78	3,62	660,705	58	3,41	3,27	100,819	07		
b) animaux	515,747	26	2,56	2,45	581,875	34	3,01	2,88			66,128	08
c) marchandises de toute nature	10,344,957	31	51,38	49,19	10,661,537	45	55,06	52,75			316,580	44
Ensemble	20,135,291	95	100,00		19,361,911	77	100,00		773,380	18		
B. Recettes diverses	895,904	11		4,26	848,596	34		4,20	47,307	77		
Total des Recettes	21,031,196	06		100,00	20,210,508	11		100,00	820,687	95		

En 1900, le développement des lignes exploitées était de 276 km, comme l'année précédente.

Le résultat de l'exercice peut être taxé de très satisfaisant. La recette sur voyageurs et bagages a subi une augmentation de fr. 1,156,088. 40; celle sur animaux et marchandises a diminué par contre de fr. 382,708. 22. Les quatre catégories de trafic accusent ensemble une plus-value de fr. 773,380. 18, soit 3.99 %, et de fr. 2,393,967. 19, soit 13.49 %, par rapport à 1898. La recette totale sur transports par chemin de fer s'élève :

	1900	1899
par kilomètre-ligne	fr. 72,953. 96	fr. 70,151. 85
„ kilomètre-train	„ 6. 28	„ 6. 13
„ jour	„ 55,165. 18	„ 53,046. 33

Tous les mois, sauf février, octobre et décembre, présentent une augmentation de recette; c'est le mois d'avril qui a la plus forte recette, fr. 1,965,964. 51 et le mois de janvier la plus faible, fr. 1,259,332. 59. La recette moyenne mensuelle se chiffre par fr. 1,677,941. — contre fr. 1,613,492. 65 en 1899.

Selon l'usage, nous avons annexé à ce rapport 8 tableaux statistiques du trafic et des recettes, dont les données nous suggèrent les observations ci-après au sujet des quatre catégories de trafic.

1. Voyageurs.

Ce service, qui se développe d'une façon réjouissante depuis un certain nombre d'années, a pris en 1900 des dimensions extraordinaires; le chiffre total des personnes transportées est monté de 2,465,280 à 2,636,344 et le nombre des voyageurs ramené à la longueur totale du réseau de 430,532 à 502,178; tous les trafics importants sont en augmentation: en tête viennent les voyages circulaires et de sociétés, sous l'influence essentiellement de l'exposition universelle de Paris et des solennités de Rome à l'occasion du changement de siècle. Le chiffre total des abonnements généraux émis par l'Association des chemins de fer suisses s'élève à 59,501 contre 54,648 en 1899 et la recette de ce chef est montée de fr. 3,980,824. 85 à fr. 4,432,112. 15. D'après les décomptes mensuels provisoires, notre part à cette recette est de fr. 580,682. — plus une bonification complémen-

taire de fr. 7,834. — pour 1899, ce qui relève à fr. 588,516. — notre part figurant au compte. En 1899 les parts provisoires étaient de fr. 510,193. — et le compte définitif accusait fr. 518,027. —, soit le 13.01 % de la recette totale sur les abonnements généraux. Vu la plus-value considérable des recettes sur voyageurs en 1900, il est probable que le décompte définitif des abonnements généraux pour 1900 nous allouera une part sensiblement plus forte que celle indiquée plus haut.

Le chiffre des kilomètres-voyageurs s'est élevé en tout de 118,826,707 à 138,601,124 et le chiffre moyen des kilomètres parcourus par chaque voyageur de 48.20 à 52.57.

La recette voyageurs s'est accrue de fr. 1,055,269. 33 = 14.15 %.

Chiffre des voyageurs transportés :

	1900	1899
I ^e classe	124,208 = 4.71 %	112,078 = 4.55 %
II ^e „	608,357 = 23.07 %	543,758 = 22.05 %
III ^e „	1,903,779 = 72.22 %	1,809,444 = 73.40 %

Chiffre des kilomètres-voyageurs :

	1900	1899
I ^e classe	15,068,276 = 10.87 %	12,727,560 = 10.71 %
II ^e „	42,731,663 = 30.83 %	33,732,405 = 28.39 %
III ^e „	80,801,115 = 58.30 %	72,366,742 = 60.90 %

Parcours moyen de chaque voyageur :

	1900	1899
I ^e classe	121.31 km	113.56 km
II ^e „	70.24 „	62.04 „
III ^e „	42.44 „	39.99 „

Chiffre moyen de voyageurs :

	1900	1899
par kilomètre-train de voyageurs	66.70	59.09
par kilomètre-essieu de voiture	4.97	4.62

Les recettes se répartissent comme suit :

	1900	1899
I ^e classe	fr. 1,881,318 = 22.10 %	fr. 1,591,620 = 21.34 %
II ^e „	„ 3,094,646 = 36.35 %	„ 2,625,839 = 35.21 %
III ^e „	„ 3,537,099 = 41.55 %	„ 3,240,334 = 43.45 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur :

	1900	1899
I ^e classe	fr. 15. 15	fr. 14. 20
II ^e „	„ 5. 09	„ 4. 83
III ^e „	„ 1. 86	„ 1. 79

Recette par kilomètre-voyageur :

	1900	1899
	6.14 cts.	6.28 cts.

2. Bagages.

Ce trafic a suivi une marche ascendante approximativement égale à celle du service des voyageurs. Les quantités transportées se montent à 8612 tonnes (1899: 7826 tonnes), en augmentation de 786 tonnes représentant une plus-value de fr. 100,819. 07 = 15.26 %; le produit atteint le chiffre de fr. 761,524. 65 (1899: fr. 660,705. 58). Presque tous les trafics, en première ligne celui de transit, participent à cette augmentation.

3. Animaux.

Par rapport à l'exercice précédent, ce service accuse un recul. Pour les quantités transportées, la diminution est de 19,233 têtes et pour le produit de fr. 66,128. 08 = 11.36 %; elle est due à la faiblesse de l'importation de bétail de boucherie en provenance de l'Italie.

4. Marchandises.

En 1900, ce service n'a pas atteint le degré de densité qu'il avait eu l'année précédente; les quantités transportées ont fléchi de 1,004,992 tonnes à 978,016 et, pour la longueur totale des lignes, de 506,297 tonnes à 505,069. Ce recul provient essentiellement de la très abondante récolte de vin et de fruits en Suisse, qui a eu pour effet de réduire d'une façon notable, comparativement à 1899, l'importation de ces articles en provenance de l'Italie. Une seconde cause réside dans la crise subie par l'industrie du bâtiment, qui a réagi défavorablement sur le transport de matériaux de construction, tandis que les autres articles de transport ne présentent pas de fluctuations considérables. Le nombre des kilomètres-tonnes a baissé de 139,738,065 à 139,398,917; en revanche, la distance moyenne de transport d'une tonne est montée de 139.04 kilomètres à 142.53. En comparant les poids des divers articles principaux, on voit que les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent le premier rang avec 373,852 tonnes = 38.22 %; viennent ensuite les matériaux de construction avec 171,843 tonnes = 17.57 % et les produits métallurgiques avec 120,830 tonnes = 12.35 %.

Les quatre catégories principales de tarifs accusent les quantités suivantes:

	1900	1899
Grande vitesse	52,884 t = 5.41 %	50,843 t = 5.06 %
Expéditions partielles	49,894 t = 5.11 %	49,849 t = 4.95 %
Wagons complets (petite vitesse)	261,631 t = 26.74 %	303,343 t = 30.19 %
Tarifs exceptionnels	613,607 t = 62.74 %	600,957 t = 59.80 %

Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après:

	1900	1899
Suisse-Italie	58,396 t	57,892 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	305,493 t	314,028 t
Allemagne, Belgique, Hollande et France-Italie	191,190 t	164,603 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre	99,643 t	118,145 t

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

Les transports en provenance et à destination de Gênes sont représentés par le chiffre de 178,498 tonnes, savoir:

	1900	1899
En provenance de Gênes	162,702 t	212,415 t
A destination de Gênes	15,796 t	12,941 t
Totaux	178,498 t	225,356 t

La recette du service des marchandises a fléchi de fr. 10,661,537. 45 à fr. 10,344,957. 31 ; la moins-value est donc de fr. 316,580. 14 = 2.97 % ; de même le produit par kilomètre-tonne a baissé de 7.63 cts. à 7.42 cts.

Comparées à celles de 1898, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit :

	1900	1899
Loyers et affermages	fr. 887,517. 06	fr. 840,456. 12
Produit de services auxiliaires	„ 4,399. 68	„ 4,452. 27
Autres recettes	„ 3,987. 37	„ 3,687. 95
Total	fr. 895,904. 11	fr. 848,596. 34

Ces recettes accusent une plus-value de fr. 47,307. 77, due essentiellement à la mise successive en service, à partir de la fin de 1899, des 225 wagons neufs G^{R1} pour marchandises en grande vitesse.

La densité extraordinaire du service des voyageurs en 1900 a eu pour résultat une plus grande affluence de ceux-ci dans les wagons-restaurant circulant dans les trains rapides et directs, et par conséquent aussi une augmentation de la quote-part de notre Compagnie au produit de ces véhicules.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

<i>Dépenses.</i>	1900 (276 kilomètres.)			1899 (276 kilomètres.)			Comparé à 1899			
							plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale	592,509	98	5.20	557,548	28	5.33	34,961	70		
II. Surveillance et entretien de la ligne	1,985,847	13	17.45	1,806,420	43	17.26	179,426	70		
III. Expédition et mouvement	2,656,847	02	23.34	2,625,819	99	25.09	31,027	03		
IV. Traction	4,762,620	22	41.87	4,122,037	70	39.38	640,582	52		
V. Dépenses diverses	1,381,098	80	12.14	1,353,959	82	12.94	27,138	98		
Total des dépenses	11,378,923	15	100.00	10,465,786	22	100.00	913,136	93		

	1900	1899
La dépense s'élève : par kilomètre-ligne	à fr. 41,227. 98	fr. 37,919. 51
" " -train	„ „ 3.5503	„ 3.3160
" " -parcours utile	„ „ 2.9583	„ 2.7324
" " -essieu de voitures et wagons	„ „ 0.1162	„ 0.1086
" " -tonne (poids brut)	„ „ 0.0179	„ 0.0169
en pour cent des recettes d'exploitation	54.10	51.78
" " " " sur transports	56.51	54.05

Le rapport des dépenses totales d'exploitation aux recettes d'exploitation, en d'autres termes le *coefficient d'exploitation*, accuse, comme nous le faisons prévoir dans notre compte-rendu de 1899 (page 48), une augmentation de 2,32 %. Dans une entreprise de l'importance de celle du chemin de fer du Gothard, de pareilles fluctuations sont inévitables; la compensation des dépenses ne peut s'effectuer dans l'espace d'une année. Pour apprécier convenablement le résultat d'un exercice, il faut par conséquent le comparer avec le résultat moyen d'une période un peu longue. Si nous considérons la décade de 1891 à 1900, nous voyons que le coefficient maximum d'exploitation, 59,08 %, a été atteint en 1897 et le minimum, 51,78 %, en 1899; la moyenne pour cette décade est de 55,11 %. Nous sommes donc en présence de ce fait qu'en dépit de la hausse du prix des charbons, en dépit des améliorations apportées à l'exploitation, le coefficient d'exploitation est encore d'un pour cent inférieur à la moyenne de dix années.

I. Administration générale.

La dépense afférente à ce service se subdivise comme suit comparativement à l'exercice 1899 :

	1900	1899
A. Personnel	fr. 475,869. 27	fr. 453,724. 27
B. Autres dépenses	„ 116,640. 71	„ 103,824. 01
Total	<u>fr. 592,509. 98</u>	<u>fr. 557,548. 28</u>

En 1900 les dépenses se sont accrues en tout de fr. 34,961. 70, soit de fr. 22,145. -- pour le „personnel“, en partie par suite des augmentations périodiques de traitements, et de fr. 12,816. 70 pour les „autres dépenses“, conséquence de plus grands frais de publicité causés principalement par l'exposition universelle de Paris.

II. Surveillance et entretien de la ligne.

La dépense afférente à ce service se décompose comme suit :

	1900	1899
A. Personnel	fr. 887,218. 28	fr. 829,279. 43
B. Entretien et réfections	„ 994,488. 14	„ 887,285. 81
C. Autres dépenses	„ 104,140. 71	„ 89,855. 19
Total	<u>fr. 1,985,847. 13</u>	<u>fr. 1,806,420. 43</u>
Augmentation	fr. 179,426. 70	

A. Personnel.

	1900	1899
Fr. 887,218. 28		Fr. 829,279. 43
Augmentation „ 57,938. 85.		

Cet excédent de dépenses est dû aux causes suivantes: augmentation du personnel de bureau des ingénieurs de la voie (un commis par bureau); augmentations de traitement stipulées contractuellement pour le 1^{er} janvier selon le tour de rotation biennal; frais de surveillance extraordinaire

lorsque le temps était mauvais; renouvellement des uniformes; augmentation des frais de suppléances, les conditions sanitaires du personnel ayant été moins favorables que l'année précédente.

En moyenne annuelle et comparativement à l'exercice 1899 (voir état du personnel page 41), le personnel auxiliaire s'est accru de 36 ouvriers; ce renforcement du personnel a été nécessité par de plus nombreux travaux d'entretien et par les prestations supplémentaires déjà signalées des agents du service de surveillance.

B. Entretien et réfections.

Ce chapitre se subdivise comme suit:

	1900	1899
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris	fr. 218,648. 44	fr. 211,353. 11
2. Entretien et réfection de la superstructure (voie), y compris le coût du matériel	„ 562,150. 36	„ 507,274. 61
3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	„ 105,258. 16	„ 70,793. 95
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures	„ 81,573. 56	„ 75,011. 96
5. Déblayage de la neige et de la glace	„ 26,857. 62	„ 22,852. 18
Total	fr. 994,488. 14	fr. 887,285. 81
Augmentation	fr. 107,202. 33	

ad 1. La tablelle ci-dessus montre que la dépense pour *l'entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris*, est en 1900 de fr. 7,295. 33 supérieure à celle de 1899; elle se rapporte aux prestations suivantes:

	1900	1899
Entretien des remblais et tranchées	fr. 20,351. 85	fr. 22,595. 20
Inspection et déblayage des flancs de montagne, talus et parois rocheux, entretien et parachèvement des ouvrages de protection	„ 35,354. 35	„ 29,476. —
Inspection des tunnels, renformis des parties non revêtues, entretien de la maçonnerie de revêtement	„ 3,740. 35	„ 5,107. 55
Entretien de la maçonnerie des murs de soutènement et de revêtement, ainsi que de celle des ponts et ponceaux	„ 12,256. 35	„ 6,841. 55
Inspection, entretien et peinture des charpentes métalliques de ponts, réparations des tabliers de ponts	„ 30,315. 80	„ 40,072. 15
Curage des torrents, entretien des travaux de rives	„ 29,891. 05	„ 6,916. 55
Entretien et cailloutage des routes et cours d'arrivée	„ 17,018. 80	„ 20,441. 05
Entretien et réfection du ballast de la voie	„ 70,598. 70	„ 76,094. 65
Total	fr. 219,527. 25	fr. 207,544. 70
Différence entre les dépenses et les recettes pour l'entretien (chap. II. B. 1) des gares communes, frais divers	„ — 878. 81	„ + 3,808. 41
Total comme ci-dessus	fr. 218,648. 44	fr. 211,353. 11

Quant au surcroît de dépenses, nous ferons remarquer que les frais d'entretien de la maçonnerie de murs et de ponts comprend en 1900 le coût de l'élargissement d'un ponceau sous

le remblai de Seebourg (pt. km 6.^{s13} de la ligne de Lucerne); soit fr. 3,904. 05; l'augmentation sur la rubrique „curage des torrents, etc.“ est le fait des violents orages qui se sont abattus sur le canton du Tessin tout entier du 23 au 27 août; en plusieurs points, d'énormes masses charriées par les torrents ont envahi et recouvert la voie ferrée; ce fut le cas notamment pour le torrent Lagasca près de la station de Rodi-Fiesso, pour celui de Pentima près Gordola, de plus entre Quartino et Magadino et sur la ligne de Lugano-Chiasso; en aval de Lugano, il se produisit même une rupture du remblai au pt. km 181.^s. Pareillement, les pluies orageuses des mois de juillet et d'août ont remis en mouvement les éboulis du Sasso rosso au-dessus d'Airolo; les torrents qui croisent la ligne furent comblés de masses terreuses et rocheuses.

ad 2. Entretien et réfection de la superstructure (voie, aiguilles, plaques tournantes et chariots transbordeurs).

	1900	1899
	Fr. 562,150. 36	Fr. 507,274. 61
Augmentation fr.	54,875. 75	
Cette dépense se répartit comme ci-après:		
	1900	1899
a) Coût des matériaux affectés à l'entretien courant des voies	fr. 145,923. 55	fr. 130,800. 44
b) Main-d'œuvre des réfections partielles et autres réparations des voies	„ 86,973. 93	„ 83,267. 72
c) Dressement et relèvement des voies dans les gares et en pleine ligne	„ 136,224. 70	„ 150,748. 19
d) Réfections de la superstructure dans les gares et en pleine ligne	„ 251,699. 47	„ 200,954. 15
e) Réfection et entretien des aiguilles; entretien et réparation des autres installations mécaniques	„ 41,102. 35	„ 15,461. 50
f) Différence entre les dépenses et les recettes pour l'entretien (chap. II. B. 2) des gares communes, frais divers	„ - 1,935. 78	„ + 1,562. 86
Total	fr. 659,988. 22	fr. 582,794. 86
Moins: remboursement par l'usine de rails défectueux avant l'expiration du délai de garantie et produit de la vente de vieux matériel	„ 97,837. 86	„ 75,520. 25
Dépense nette	fr. 562,150. 36	fr. 507,274. 61

Il ressort de la tablelle ci-dessus que le surcroît de dépense pour la superstructure en 1900 porte sur la plus grande quantité des matériaux nécessaires à l'entretien courant des voies, sur les réfections de la superstructure, ainsi que sur la réfection et l'entretien des aiguilles, etc.; en observant l'ordre de ces rubriques. nous ferons remarquer ce qui suit:

L'entretien courant des voies a entraîné le remplacement des matériaux usés ou endommagés que nous énumérons ci-après:

	1900	1899
traverses mélèze	952 pièces	2159 pièces
traverses chêne	9853 „	10337 „
traverses métalliques	1155 „	384 „

	1900	1899
rails fer	1045 m	1451 m
rails acier, type I	926 m	66 m
” ” ” II	3162 m	1731 m
” ” ” III	1284 m	1896 m
” ” ” IV	88 m	344 m
” ” ” IV ^a	416 m	116 m

soit en total 11960 traverses et 6921 m de rails contre 12880 traverses et 5604 m de rails en 1899.

Le remplacement du petit matériel d'attache a coûté fr. 45,451. 55 (1899: fr. 44,821. 85), dont 20 % seulement pour le tunnel du St-Gothard (1899: 50 %); ce sont les tunnels hélicoïdaux qui, en 1900, accusent la majeure partie des réfections des accessoires de la voie.

En 1900, on a procédé aux *réfections de la superstructure* par section sur les points ci-après:

1. Continuation du remplacement des vieilles traverses métalliques du tunnel du St-Gothard, en partie par des traverses neuves en chêne, en partie par des traverses de hêtre imprégnées, savoir:

entre les points kilom. 72.525—73.525, voie de droite	1000 m
„ „ „ „ 76.096—79.460, „ „ gauche	3364 m
„ „ „ „ 80.788—84.480, „ „ droite	3071 m
total	7435 m

2. Remplacement des vieux rails acier, type III, du tunnel du St-Gothard par des rails acier, type IV ^a, savoir:

entre les points kilom. 79.460—80.948, voie de gauche	.	.	.	.	1488 m
„ „ „ „ 81.201—84.510, „ „ „	.	.	.	.	3309 m
				total	4797 m

- | | |
|--|-------|
| 3. Réfection totale de la superstructure type III de la voie de droite du tunnel de Pianotondo, pt. km. 115.500—115.704, avec rails acier type IV ^a sur traverses métalliques | 204 m |
| 4. Réfection totale des voies I, II et III de la gare de Bellinzona avec rails acier type II sur traverses métalliques | 600 m |
| 5. Remplacement des vieilles traverses métalliques du tunnel du Monte Cenere, entre les points kilom. 163.380—163.740, par des traverses neuves en chêne | 360 m |

Ces réfections comportent donc en 1900:

remplacement de traverses sur 7795 m (1899: 4960 m);

remplacement de rails sur 4797 m (1899: —):

réfection totale sur 804 m (1899: 1422 m);

en total sur 13396 m de voie (1899: 6382 m).

Quant au coût des réfections opérées dans le tunnel du St-Gothard, il importe de dire qu'une partie des matériaux a été achetée et décomptée en 1899 (voir page 27 du rapport de gestion de 1899); la dépense ne figure donc pas en total au compte de 1900; la dépense afférente à l'exercice 1899 est de fr. 58,735. 80.

L'excédent des frais d'entretien des aiguilles et autres installations mécaniques par rapport à 1899 provient essentiellement de la transformation des signaux d'aiguilles en conformité du nouveau

règlement suisse des signaux, du 1^{er} août 1899 (fr. 13,103. 40), ainsi que du transfert d'une plaque tournante à locomotives du dépôt de Bellinzona à celui d'Erstfeld, où elle servira de réserve et fera le service des remises dans les moments de fort trafic; on a profité de l'occasion pour réparer à fond cette plaque tournante (fr. 6,396. 12).

En 1900, deux aiguilles (le n° 32 à Erstfeld et le n° 5 à Bodio) ont été reconstruites sur traverses métalliques; simultanément on en a remplacé les changements et croisements.

Le remplacement d'installations mécaniques de cette catégorie, par suite de détérioration, s'est limité à

2½ changements,
4 croisements,
3 " en fonte dure.

Les frais de *dressement des voies* sont inférieurs à ceux de l'année précédente; cette opération a porté sur 412,418 m de voies principales, et sur 16,353 m de voies accessoires et d'évitement, ce qui représente pour les premières le 104,5 % du développement total (1899: 123,2 %) et pour les secondes le 14,6 % (1899: 16 %); le coût moyen de ce travail par mètre courant de voie principale relevée est de 30,4 centimes (1899: 29,9 centimes).

En 1900, nous avons enregistré 69 *ruptures de rails* contre 53 en 1899.

Le tableau ci-après montre la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1900, 1899 et 1883:

	1900		1899		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales (y compris la seconde voie principale des lignes à double voie et des stations)	394770	100	394770	100	267933	100
voies de rails fer	11164	2.8	11364	2.9	49456	18.5
" " " acier, type I	10115	2.6	10115	2.6	16488	6.2
" " " " " II	198194	50.2	198350	50.2	201989	75.3
" " " " " III	12530	3.2	17070	4.3	—	—
" " " " " IV	162767	41.2	157871	40.0	—	—
voies sur traverses mélèze	—	—	—	—	88975	33.2
" " " chêne et hêtre	129269	32.7	119423	30.2	168103	62.8
" " " métalliques	265501	67.3	275347	69.8	10855	4.0

La longueur de la ligne n'a pas varié, elle est de 272,533 m, dont 122,232 ou 45 % à double voie. Les voies accessoires et d'évitement avaient fin 1900 un développement de 112,288 m contre 110,485 m fin 1899; la différence est due à l'extension de la gare d'Erstfeld.

ad. 3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie.

	1900	1899
a) Entretien courant	fr. 81,994. 73	fr. 59,902. 19
b) Démolitions à l'occasion d'agrandissements, transformations diverses	„ 23,263. 43	„ 10,891. 76
Total	fr. 105,258. 16	fr. 70,793. 95
Augmentation	fr. 34,464. 21	

L'entretien courant aussi bien que les travaux de démolition et de transformation accusent en 1900 une dépense supérieure à celle de l'exercice précédent, pour celui-là par suite de réparations urgentes et importantes de plusieurs bâtiments, pour ceux-ci par suite de transformations assez considérables à l'intérieur de quelques bâtiments, soit pour cause d'agrandissements, soit en vue d'obtenir une distribution plus convenable des pièces, comme p. ex. dans le bâtiment aux voyageurs d'Erstfeld, dans la remise à locomotives d'Airolo, dans les bâtiments du dépôt de Biasca, dans le bâtiment aux voyageurs de Lugano et dans le bâtiment des postes à Chiasso. Les frais de l'entretien courant (lettre a) comprennent aussi une somme de fr. 6412. 55 (1899: fr. 2801) afférente au bâtiment d'administration à Lucerne.

ad 4. Entretien des fils du télégraphe et de signaux, des signaux fixes, clôtures et barrières.

	1900	1899
	fr. 81,573. 56	fr. 75,011. 96
Augmentation „	6,561. 60	

Le surcroît de dépenses comparativement à 1899 porte en majeure partie sur l'entretien et l'amélioration des lignes de télégraphe ainsi que des appareils de signaux électriques. Les frais d'entretien des autres installations n'ont pas varié.

ad 5. Les frais du *déblayage de la neige* se montent à fr. 26,857. 62, soit fr. 4,005. 44 de plus qu'en 1899 (fr. 22,852. 18); ils peuvent néanmoins être taxés de relativement faibles, si l'on se souvient que la dépense de ce chef s'était élevée dans l'hiver 1895 à fr. 137,720. 89.

C. Autres dépenses.

	1900	1899
	fr. 104,140. 71	fr. 89,855. 19
Augmentation „	14,285. 52	

Les dépenses rentrant dans ce chapitre concernent principalement l'entretien et le renouvellement de l'outillage et des ustensiles, et d'autre part la ventilation artificielle du tunnel du St-Gothard. Ces deux rubriques accusent en 1900 un surcroît de frais, savoir fr. 2,146. 32 pour la première et fr. 6,252. 78 pour la seconde, la ventilation du tunnel ayant coûté fr. 44,383. 31 contre fr. 38,130. 53 l'année précédente; il faut cependant tenir compte du fait qu'en 1899 les appareils n'avaient commencé à fonctionner qu'au milieu du mois de mars et qu'ainsi la dépense y afférente n'embrasse pas l'exercice tout entier. Les travaux relatifs à la création de forces motrices à Göschenen se poursuivent activement et seront probablement terminés en automne 1901; appliquée à la ventilation du tunnel, l'énergie hydraulique constituera un mode d'exploitation moins onéreux et plus parfait que le moteur à vapeur actuel qui actionne provisoirement les appareils.

III. Expédition et mouvement.

La dépense totale de ce service se monte à fr. 2,656,847. 02 contre fr. 2,625,819. 99 pour 1899, en augmentation de fr. 31,027. 03.

Tandis que la rubrique „personnel“ accuse une diminution de fr. 7,257. 18, les „autres dépenses“ se sont accrues de fr. 38,284. 21; l'excédent porte principalement sur les frais de confection des horaires, sur l'éclairage et le chauffage des stations; il est une conséquence des nombreux trains spéciaux qui ont été mis en marche, ainsi que du relèvement des prix des matières.

IV. Traction (matériel roulant).

Les dépenses totales du service de la traction, qui étaient en 1899 de fr. 4,122,037. 70 s'élèvent pour 1900 à fr. 4,762,620. 22, en augmentation de fr. 640,582. 52.

Ces dépenses totales se répartissent comme suit:

	1900	1899
A. Personnel	fr. 1,376,328. 32	fr. 1,288,837. 18
B. Matières pour locomotives, voitures et wagons	„ 2,100,275. 26	„ 1,805,135. 62
C. Entretien et renouvellement du matériel roulant	„ 1,260,246. 63	„ 1,004,528. 90
D. Autres dépenses	„ 25,770. 01	„ 23,536. —
<i>Total</i>	<u>fr. 4,762,620. 22</u>	<u>fr. 4,122,037. 70</u>

A. Personnel.

Les dépenses se décomposent comme suit:

	1900	1899
1. <i>Chef du service de la traction et son personnel de bureau</i>	fr. 55,437. 12	fr. 55,435. 76
L'augmentation de	„ 1. 36	

peut se passer de commentaire.

2. *Personnel des machines et visiteurs du matériel.*

a) *Chefs des dépôts et leurs auxiliaires.*

Les dépenses s'élèvent à

1900	1899
fr. 70,907. 23	fr. 60,450. 57

L'augmentation de „ 10,456. 66

est due principalement à la nomination de deux sous-chefs du dépôt de Bellinzona; les titulaires, élus définitivement en 1900, avaient préalablement revêtu ces fonctions à titre provisoire pendant deux ans et leurs appointements figuraient jusqu'alors au chap. IV. A. 2. b; l'augmentation ci-dessus provient en second lieu de l'engagement d'un commis de bureau et de quelques relèvements de traitement.

b) *Mécaniciens et chauffeurs.*

	1900	1899
Dépense	fr. 1,034,591. 78	fr. 970,983. 32
Augmentation	„ 63,608. 46	

Le relèvement biennal des traitements, conforme au règlement, a coïncidé avec l'exercice écoulé; la dépense afférente est de fr. 20,382. 97

Viennent ensuite les uniformes, dont la distribution périodique a eu lieu en 1900 „ 5,024. —

Le reliquat du surplus de dépense, soit „ 38,201. 49

est dû en majeure partie à une augmentation des parcours effectués (41,433 kilom.-locomotives) et pour le reste à certaines perturbations causées dans la répartition du travail par la fréquence et l'irrégularité des trains spéciaux.

c) *Visiteurs du matériel et leurs aides.*

Il a été dépensé de ce chef:

	1900	1899
	fr. 71,311. 94	fr. 69,659. 15

L'augmentation de „ 1,652. 79

est imputable à l'engagement d'un agent auxiliaire, ainsi qu'au relèvement général des traitements.

3. *Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant (nettoyeurs de locomotives, nettoyeurs et graisseurs de voitures, fourgons et wagons).*

Dépense afférente à

	1900	1899
	fr. 144,080. 25	fr. 132,308. 38

Augmentation „ 11,771. 87

Ce surcroît de frais a sa cause dans le relèvement des salaires, les uniformes et une augmentation du personnel, principalement des agents chargés du nettoyage des locomotives.

B. *Matières consommées par les locomotives, voitures, fourgons et wagons.*

1. *Combustibles.*

a) *Pour locomotives:*

En 1900, les locomotives ont brûlé des charbons de la Sarre et de la Ruhr ainsi que des briquettes de la Ruhr; l'emploi de celles-ci a été limité aux locomotives des trains de grande vitesse.

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

en 1883, à	26,545,556 kg	coûtant fr.	870,455. 95
„ 1885, „	26,087,430 „	„ „	652,920. 92
„ 1895, „	54,611,955 „	„ „	1,298,081. 01
„ 1899, „	68,406,994 „	„ „	1,680,235. 51
„ 1900, „	73,325,680 „	„ „	1,939,943. 78

ce qui donne par kilomètre-locomotive:

en 1883,	11,58 kg	au prix de	cts. 37,97
„ 1884,	12,06 „	„ „ „ „	32,26
„ 1885,	11,58 „	„ „ „ „	28,98
„ 1886,	11,44 „	„ „ „ „	28,57
„ 1887,	12,23 „	„ „ „ „	30,96
„ 1888,	12,41 „	„ „ „ „	30,04
„ 1889,	12,61 „	„ „ „ „	30,18
„ 1890,	13,09 „	„ „ „ „	35,19
„ 1891,	14,10 „	„ „ „ „	41,69
„ 1892,	13,72 „	„ „ „ „	40,20
„ 1893,	13,65 „	„ „ „ „	36,26
„ 1894,	13,83 „	„ „ „ „	34,48
„ 1895,	14,10 „	„ „ „ „	33,51
„ 1896,	14,31 „	„ „ „ „	33,21
„ 1897,	14,40 „	„ „ „ „	34,13
„ 1898,	14,21 „	„ „ „ „	34,08
„ 1899,	14,66 „	„ „ „ „	36,01
„ 1900,	15,57 „	„ „ „ „	41,20

La dépense totale a été:

	1900	1899
	fr. 1,939,943. 78	fr. 1,680,235. 51
Augmentation „	259,708. 27	

Ce surcroît de dépense vient en partie d'une augmentation de 41,433 kilom.-locomot. des parcours effectués et conséquemment d'une augmentation des frais y relatifs de . fr. 17,070. 40

L'excédent de dépense restant, soit „ 242,637. 87
est dû à la baisse momentanée de la qualité des charbons de la Sarre ainsi qu'à leur renchérissement.

b) *Pour voitures, fourgons et wagons:*

	1900	1899
La dépense se monte pour	à fr. 9,744. 26	fr. 9,306. 37
Le surplus de „	437. 89	

est la conséquence de l'augmentation des parcours kilométriques effectués par les véhicules.

2. Graisses et huiles.

a) *Pour locomotives:*

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

en 1883, de	82,175,5 kg	coûtant fr.	71,782. 25
„ 1885, „	54,682,7 „	„ „	42,246. 79
„ 1895, „	197,132,00 „	„ „	65,072. 67
„ 1899, „	385,235.00 „	„ „	105,766. 80
„ 1900, „	417,096.00 „	„ „	109,612. 72

soit par kilomètre-locomotive:

en 1883,	0,036 kg	au prix de	cts. 3,13
„ 1884,	0,025 „	„ „ „ „	2,11
„ 1885,	0,024 „	„ „ „ „	1,87
„ 1886,	0,024 „	„ „ „ „	1,57
„ 1887,	0,026 „	„ „ „ „	1,44
„ 1888,	0,033 „	„ „ „ „	1,62
„ 1889,	0,035 „	„ „ „ „	1,48
„ 1890,	0,037 „	„ „ „ „	1,51
„ 1891,	0,041 „	„ „ „ „	1,57
„ 1892,	0,047 „	„ „ „ „	1,90
„ 1893,	0,048 „	„ „ „ „	1,78
„ 1894,	0,049 „	„ „ „ „	1,69
„ 1895,	0,051 „	„ „ „ „	1,68
„ 1896,	0,049 „	„ „ „ „	1,61
„ 1897,	0,070 „	„ „ „ „	2,24
„ 1898,	0,080 „	„ „ „ „	2,44
„ 1899,	0,083 „	„ „ „ „	2,27
„ 1900,	0,088 „	„ „ „ „	2,33

L'augmentation qui se fait sentir depuis 1897 dans la consommation par kilom.-locomotive est connexe avec la mise en service des lourdes locomotives d'express, série A^{3T}, qui, par le fait de leurs dix roues, de leurs quatre cylindres et d'un mécanisme plus compliqué, à cause aussi de leur vitesse considérable et de leur plus grande puissance de traction, consomment notablement plus de matières de graissage que les machines plus anciennes.

La dépense totale se monte pour	1900	1899
	à fr. 109,612. 72	fr. 105,766. 80
Le surplus de „	3,843. 92	

provient de l'augmentation des parcours effectués par les locomotives.

b. Pour voitures, fourgons et wagons:

Dépense afférente à	1900	1899
	fr. 8,625. 58	fr. 7,205. 45
L'excédent de „	1,420. 13	

correspond à l'augmentation des parcours effectués par les voitures et wagons dont le parc a été assez notablement renforcé en 1900.

3. Matières pour éclairage.

a) Pour locomotives:

On a dépensé en	1900	1899
	fr. 13,382. 31	fr. 12,981. 61
Augmentation	„ 400. 70	

b) Pour voitures, fourgons et wagons:

La dépense a été en	1900	1899
	fr. 73,004. 53	fr. 53,143. 97
L'augmentation de „	19,860. 56	

s'explique par les raisons ci-après:

Tandis qu'autrefois les fourgons à bagages étaient éclairés exclusivement au pétrole, on a appliqué l'éclairage au gaz aux 6 fourgons achetés vers la fin de 1899, qui en 1900 pour la première fois, ont circulé une année entière dans les trains directs 49 et 52. En plus on a mis en service, pour le trajet direct entre Berlin et Milan, 14 nouvelles voitures à quatre essieux. Ces voitures sont éclairées aux frais du Gothard tant sur le parcours allemand que sur le parcours suisse, et ce par voie de compensation en nature par rapport aux voitures allemandes que les Administrations allemandes ont, autrefois et en 1900 aussi, fait circuler dans les trains du Gothard et qu'elles éclairaient à leurs frais. Enfin, les voitures ont parcouru en 1900, sur le seul réseau du Gothard, 2,338,118 kilom.-essieux (environ 9%) de plus qu'en 1899.

4. Matières servant au nettoyage, à la désinfection et à l'étoupage, eau et sable.

a) Pour locomotives:

Dépense afférente à	1900	1899
	fr. 42,652. 28	fr. 31,964. 91
Le surcroît de „	10,687. 37	

provient des frais plus élevés pour le service commun de la gare de Lucerne, de la fourniture après coup des comptes de la gare de Luino par la *Mediterranea* italienne ainsi que d'une augmentation dans la consommation de matières et d'eau.

b) *Pour voitures, fourgons et wagons :*

La dépense est :

	1900	1899
	fr. 3,356. —	fr. 2,632. 77
L'excédent de „	723. 23	

a sa raison également dans l'augmentation des parcours effectués par les véhicules.

C. *Entretien et renouvellement du matériel roulant.*

1 *Locomotives et tenders :*

Dépense en

	1900	1899
	fr. 755,222. 44	fr. 649,668. 54
Augmentation „	105,553. 90	

En 1900, les réparations de chaudières ont été exceptionnellement longues et importantes, en outre, il y a eu quatre revisions de locomotives de plus qu'en 1899. Le relèvement des salaires des ouvriers employés dans les ateliers est également un facteur de l'augmentation des dépenses de cette rubrique.

2. *Voitures :*

Dépenses en

	1900	1899
	fr. 267,197. 41	fr. 204,811. 30
Augmentation „	62,386. 11	

A proprement parler, l'entretien des voitures n'accuse pas un notable surcroît de frais. L'augmentation des dépenses est essentiellement le fait de virements de comptes exigés par le département des chemins de fer et relatifs aux frais de transformation des voitures C² 938 à 961, ainsi qu'à l'adaptation de raccords à soufflet aux six voitures A² n^{os} 61 à 66 qui circulent dans les rapides.

3. *Wagons :*

Dépense en

	1900	1899
	fr. 237,826. 78	fr. 150,049. 06
Augmentation „	87,777. 72	

En 1900, on a procédé à la première révision d'une grande partie des 260 wagons couverts de grande vitesse achetés l'année précédente, ainsi qu'à de nombreuses et exceptionnellement importantes réparations de wagons couverts (remplacement de panneaux de caisse) et de wagons à charbon en fer (remplacement des planchers).

D. *Autres dépenses.*

La dépense afférente à toutes les sous-rubriques de cette catégorie se monte en

	1900	1899
	fr. 25,770. 01	fr. 23,536. —
Le surplus de „	2,234. 01	

concerne principalement l'éclairage, le chauffage et le nettoyage des locaux de service, remises, etc. ; il est dû à l'augmentation des besoins du service, en partie aussi à l'agrandissement de ces locaux.

V. Dépenses diverses.

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

	1900	1899
1. Pour gares et sections de ligne	fr. 172,468. 05	fr. 180,867. 04
2. Pour matériel roulant (échange et location) „	531,432. 94	„ 583,731. 74
3. Pour locations diverses	„ 4,869. 68	„ 4,102. 60
<i>Total</i>	<u>fr. 708,770. 67</u>	<u>fr. 768,701. 38</u>

La dépense pour loyers de gares et de sections de ligne est de fr. 8,398. 99 inférieure à celle de 1899; cette diminution est due essentiellement au fait que le Central-Suisse a extourné du capital d'établissement de la gare de Lucerne et des lignes d'accès les frais de construction du remblai allant de la Sentimatt au pont de la Reussinsel; ces frais, qui se chiffrent par fr. 276,370. 38, ont été colloqués au capital d'établissement de la communauté Central-Suisse, Nord-Est Suisse et Jura-Simplon.

Pour le matériel roulant (location de wagons), la dépense s'est réduite de fr. 52,298. 80, conséquence de la moindre densité des transports de fruits en automne 1900.

La dépense pour „locations diverses“ ne nous suggère aucune remarque spéciale.

A la rubrique „*pertes sur les services auxiliaires*“ figure en 1900 une dépense de fr. 730. 65, représentant la perte subie sur la vente de matériaux dont la Compagnie n'avait plus l'emploi.

Assurance-incendie. Au cours de l'exercice 1900, nous avons renouvelé les contrats d'assurance des meubles (mobilier, inventaire, matériel roulant, marchandises, etc.), ces contrats expirant le 1^{er} juillet. Au moment de la passation des actes y relatifs, les risques totaux embrassant les lignes du réseau et la gare de Chiasso qui fait l'objet d'un contrat spécial, s'élevaient à la somme de fr. 28,187,200, dans laquelle les locomotives ne figurent que pour le 80 % de leur valeur d'inventaire; six compagnies d'assurance sont intéressées à ces contrats.

Dommages-intérêts pour accidents. Les prétentions formulées à raison de la responsabilité civile en matière d'accidents dans l'exploitation du chemin de fer ou pendant les travaux accessoires s'y rattachant, ont pu être, en substance, liquidées à l'amiable. A la clôture de l'exercice, trois procès de cette nature étaient pendants devant les tribunaux tessinois.

En vertu de la convention du 5 septembre 1885, par laquelle les réseaux suisses principaux se sont engagés à supporter en commun les conséquences financières (indemnités) d'accidents de chemins de fer, notre Compagnie a été mise à contribution en 1900 pour l'accident arrivé le 1^{er} juin 1899 à la gare d'Aarau. Au commencement de l'année, le Nord-Est Suisse a transmis aux administrations intéressées le décompte relatif à un cas grave de blessures liquidé par voie de transaction; notre quote-part à l'indemnité versée de fr. 71,997. 25 se monte à fr. 7,912. 61.

Quant à la catastrophe de Mönchenstein en 1891, nous avons payé de ce chef fr. 733. 13; la liquidation n'en est toutefois pas encore terminée.

Le nombre des *réclamations en dommages et intérêts pour pertes, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1900 à 2991.

Il a été payé en indemnités :

pour dommages et avaries	482 cas, fr. 17,132. 29
„ manquants, déchets, coulages	433 „ „ 8,095. 21
„ retards et fourvoiements	633 „ „ 10,062. 93
„ acquits en douane, etc., non déchargés	15 „ „ 261. 92
„ autres causes	65 „ „ 915. 90
	<hr/> 1628 cas, fr. 36,468. 25

De cette somme il faut déduire :

remboursements de Compagnies de chemins de fer	fr. 11,877. 48
remboursements d'employés fautifs	„ — —
produit de la vente de colis en trop	„ 1,865. 50
	<hr/> fr. 13,742. 98
Reste à notre charge	fr. 22,725. 27

Droit de concession, impôts et contributions. Le droit de concession à payer à la Confédération pour l'exercice 1899, a été de fr. 55,200 (fr. 200 par kilomètre) comme l'année précédente. Quant au litige portant sur la question de savoir si nos entrepôts de céréales sont imposables pour la valeur à laquelle ils sont estimés, le tribunal d'arbitres l'a tranché défavorablement pour nous, les entrepôts n'étant pas en connexité immédiate et nécessaire avec le chemin de fer proprement dit. D'autre part, une décision du Conseil fédéral nous a conféré le droit d'expropriation pour l'acquisition des terrains destinés à nos entrepôts, attendu que ces derniers forment partie intégrante du chemin de fer.

Les *autres dépenses*, au montant de fr. 70,145. 15, sont de fr. 20,131. 66 supérieures à celles de 1899; cette différence provient essentiellement de la subvention de fr. 10,000. — votée par le Conseil d'administration en faveur de la caisse pour les veuves et orphelins du corps enseignant du Polytechnicum fédéral, ainsi que d'une somme de fr. 6000. — représentant le don d'honneur de notre Compagnie au tir fédéral de 1901 à Lucerne. Le total ci-dessus de fr. 70,145. 15 comprend entre autres les positions suivantes:

- fr. 13,277. 81 versements au magasin de consommation à Bellinzona,
- „ 7,279. 99 versements en faveur des buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux,
- „ 23,182. 60 versements en faveur des écoles privées de la Compagnie.

E. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice 1900 nous avons eu à enregistrer dans le service d'exploitation proprement dit, 88 accidents, savoir :

1 ^o déraillements: en gare	1
en pleine voie	1
2 ^o collisions: en gare	1
en pleine voie	—
3 ^o accidents de personnes	85
4 ^o accidents divers	—
total des accidents	88

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

1 ^o par déraillements ou collisions:	tués	blessés
voyageurs	—	—
employés	—	1
autres personnes	—	—
2 ^o par d'autres causes:		
voyageurs	—	4
employés	3	76
autres personnes	1	1
	4	82

Suicides 2

Nous avons à rappeler ce qui suit quant aux accidents mortels:

Par une cause restée inconnue, le garde-freins Camenzind Aloïs tomba, le 10 janvier, entre Castione et Bellinzona, d'un véhicule du train 503 qu'il desservait et fut écrasé; la mort a été instantanée.

Le 10 mai, le chef-manœuvre Prestini Giovanni fut atteint en gare de Bellinzona par un train de manœuvre et succomba le lendemain à ses blessures.

Le 8 juin, pendant une manœuvre du train 522 à la gare de Faido, le garde-freins Schreiber Emile eut la tête prise entre les tampons de deux véhicules et fut tué sur le coup.

Dans la nuit du 1^{er} au 2 octobre, l'ouvrier Piotti Pietro descendit, à la gare de Biasca, du train 55 alors que ce dernier était déjà en marche; en sautant, Piotti tomba en arrière et se fit à la tête de si graves blessures qu'il y succomba le 4 même mois.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

La marche de cette institution en 1900 a été entièrement normale; les opérations de la caisse ne comportent aucune circonstance spéciale digne d'être relatée.

Aux termes de la loi fédérale concernant les caisses de secours des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur, nous devons faire établir le bilan technique d'assurance au 31 décembre 1899; après avoir terminé les travaux préparatoires assez complexes, nous avons chargé de l'établissement de ce bilan les experts qui avaient dressé le bilan de 1894; ce travail n'était pas encore livré à la clôture de l'exercice 1900.

La caisse de secours accusait au 31 décembre 1900 un avoir de fr. 5,214,294. 73, en augmentation de 519,694. 42 sur la situation au 1^{er} janvier.

Les opérations de la caisse ressortent des relevés ci-dessous:

Effectif des membres actifs de la caisse de secours.

Année	Au commencement de l'année	Entrés pendant l'année	Sortis sans secours (avec remboursement)	Sortis par suite d'accident en service	Sortis pour cause d'invalidité	Décédés	A la fin de l'année
1891	980	83	36	1	5	9	1012
1892	1012	178	38	4	8	8	1132
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	26	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	3	7	14	1592

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	
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79	
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82	
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109	
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129	
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144	
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154	
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178	

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

Relevé des opérations de la caisse de secours.

Recettes.					
Année	Solde précédent	Cotisations des sociétaires	Allocations de la Compagnie	Recettes diverses	Total
1891	fr. 1,176,213.28	fr. 64,853.45	fr. 465,367.80 *)	fr. 84,993.50	fr. 1,791,428.03
1892	„ 1,675,888.17	„ 99,261.88 **)	„ 245,122.47 **)	„ 79,271.51	„ 2,099,544.03
1893	„ 2,036,018.38	„ 101,676.— **)	„ 143,954.76	„ 92,898.05	„ 2,374,547.19
1894	„ 2,181,671.37	„ 100,389.08 **)	„ 151,881.48	„ 141,586.38 †)	„ 2,575,528.31
1895	„ 2,491,899.76	„ 122,234.28 **)	„ 267,554.27 ***)	„ 141,962.19 †)	„ 3,023,650.50
1896	„ 2,935,802.22	„ 94,288.95	„ 346,530.95 ††)	„ 158,941.72 †)	„ 3,535,563.84
1897	„ 3,443,950.52	„ 106,954.54	„ 226,114.58	„ 152,671.61	„ 3,929,691.25
1898	„ 3,833,065.13	„ 105,533.42	„ 247,457.29	„ 164,666.06	„ 4,350,721.54
1899	„ 4,243,346.56	„ 122,144.27	„ 274,258.11	„ 177,374.38	„ 4,817,123.32
1900	„ 4,694,600.31	„ 151,655.39	„ 306,810.41	„ 205,437.50	„ 5,358,503.61

*) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 348,813 pour combler le déficit.

**) Y compris les allocations pour l'admission d'employés d'un certain âge.

***) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 100,000.—.

†) Intérêts et bénéfices de cours.

††) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 103,881. 69.

Dépenses.								
Année	Secours et pensions				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
1894	„ 39,182.75	„ 34,056.08	„ 4,250.—	„ 77,488.83	„ 3,260.—	„ 2,879.72	„ 83,628.55	„ 2,491,899.76
1895	„ 34,442.25	„ 39,152.30	„ 8,100.—	„ 81,694.55	„ 4,075.20	„ 2,078.53	„ 87,848.28	„ 2,935,802.22
1896	„ 32,710.05	„ 44,846.92	„ 8,470.—	„ 86,026.97	„ 3,108.80	„ 2,477.55	„ 91,613.32	„ 3,443,950.52
1897	„ 36,393.51	„ 56,128.96	—	„ 92,522.47	„ 1,662.65	„ 2,441.—	„ 96,626.12	„ 3,833,065.13
1898	„ 39,989.31	„ 63,240.42	—	„ 103,229.73	„ 1,585.20	„ 2,560.05	„ 107,374.98	„ 4,243,346.56
1899	„ 47,238.36	„ 70,306.55	—	„ 117,544.91	„ 2,340.40	„ 2,637.70	„ 122,523.01	„ 4,694,600.31
1900	„ 51,804.72	„ 80,895.98	„ 4,000.—	„ 136,700.70	„ 4,859.33	„ 2,648.85	„ 144,208.88	„ 5,214,294.73

*) Pertes de cours.

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

En ce qui concerne cette institution, nous nous bornons à nous référer aux chiffres des comptes figurant aux pages 78 à 85 de ce rapport. Actuellement nous étudions la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de relever modérément le taux des cotisations des membres de la caisse de secours pour les ouvriers du service de surveillance et d'entretien de la ligne.

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

Pendant le dernier exercice ce fonds s'est accru du montant de ses intérêts, fr. 3,128. 28; il en a été prélevé fr. 400. — pour gratifications allouées à divers agents des services de surveillance, des stations et de la traction.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Mr Carl Straumann, ingénieur, d'Olten, ci-devant 2^e adjoint du Chef de la Traction, a été promu au poste de Chef des ateliers, qui était vacant depuis le décès de Mr F. Bezzola; Mr Straumann est entré en fonctions au mois de février 1900.

L'effectif des agents réguliers de ce service s'est accru d'un commis de bureau.

Le chiffre des ouvriers, répartis par catégories de métiers, a oscillé dans les limites ci-après:

total au 1 ^{er} janvier	.	.	.	487
" " 31 décembre	.	.	.	537

Le maximum d'une fin d'un mois a été de 538, le minimum de 497, savoir:

chefs-ouvriers	.	.	11— 10	menuisiers et vitriers	32— 29
aides-chefs-ouvriers	.	.	3— 2	peintres et vernisseurs	17— 15
ajusteurs et monteurs	192—182			selliers	9— 8
tourneurs	.	.	41— 36	apprentis	40— 35
forgerons et frappeurs	28— 28			manœuvres	144—131
chaudronniers	.	.	9— 9	fondeurs	3— 4
chaudronniers en cuivre	4— 4			veilleurs de nuit	5— 3
ferblantier	.	.	1— 1		

Les ateliers centraux ont réparé en tout: 165 locomotives, 740 voitures et 2849 wagons.

Le 1^{er} janvier il y avait en réparation: 24 locomotives, 24 voitures et 50 wagons; le 31 décembre; 21 locomotives, 28 voitures et 41 wagons.

En sus de ces réparations du matériel roulant, les ateliers ont encore exécuté divers travaux, tels que: confection de pièces de rechange pour locomotives, voitures et wagons; adaptation du frein de bogie à 2 locomotives; fabrication de matériel pour l'Economat: composition, écrous en bronze, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux en laiton, plombs de douane, etc.

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

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

le 1 ^{er} janvier à	81
le 31 décembre à	84

et a oscillé durant l'année entre 76 et 85.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
ajusteurs	11—25	12—13	12—13
tourneur	1	—	—
forgeron et frappeur	2	—	—
ferblantiers	2	—	—
apprentis	7—9	2—3	—
chauffeur de machine fixe	1	—	—
menuisier	0—1	—	—
manœuvres	7—11	3	7—8

2. Usine à gaz.

<i>L'usine à gaz riche de Bellinzona</i> a produit en 1900	56,129.000 m ³
de gaz; la provision au 1 ^{er} janvier 1900 était de	300.000 m ³
total	56,429.000 m ³

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	29,286.724 m ³	
„ „ „ d'autres Administrations	22,385.413 m ³	51,672.137 m ³
fuites en 1900		4,431.863 m ³
provision au 1 ^{er} janvier 1901		325.000 m ³
total comme ci-dessus		56,429.000 m ³

En 1900 le prix du gaz s'est élevé:

par m ³ de gaz fabriqué, à	fr. 1. 38
par m ³ de gaz utile, à	„ 1. 50

On a employé pour la fabrication du gaz 91,170 kg de matières premières; 100 kg de celles-ci ont fourni 61.56 m³ de gaz.

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1900	1899
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	15	14
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	6	7
Bureau de la comptabilité	6	6
Caisse principale	6	6
Bureau commercial	13	13
Agents commerciaux	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	41	40
Bureau des réclamations (contentieux)	4	3
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes	3	3
Huissiers	7	7
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et chauffeur	8	8
Economat (y compris le magasin de consommation)	21	21
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins et celui de consommation	27	27
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	11	10
	— 173	— 170

2. Surveillance et entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	20	20
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	14	12
Chefs de district et surveillants	24	25
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe	44	44
Gardes-voie	104	103
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	158	162
Gardes-barrières (femmes)	120	122
Employés divers	7	7
Journaliers	503	467
	— 994	— 962
A reporter	1167	1132

3. Expédition et mouvement.

	Report	1900 1167	1899 1132
Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	14	13	
Contrôle des voitures et wagons	11	10	
Inspecteur de l'exploitation	1	1	
Chefs de gare	8	8	
Chefs de station	36	36	
Sous-chefs de gare	14	13	
Sous-chefs de station	71	69	
Contrôleurs	25	24	
Receveurs	12	11	
Agents aux bagages	7	7	
Télégraphistes	18	18	
Remplaçants ambulants	16	16	
Chef des entrepôts	1	1	
Agents aux marchandises	6	6	
Sous-agents aux marchandises	62	62	
Gardes-marchandises	22	21	
Chefs-manœuvre	12	12	
Aides-chefs-manœuvre	6	6	
Portiers et aides-portiers	9	9	
Volontaires	17	20	
Gardes-station	129	128	
Surveillant des machines de l'éclairage électrique . .	1	1	
Chefs de train principaux	2	2	
Chefs de train	62	62	
Conducteurs	107	103	
Gardes des wagons-lits	3	3	
Gardes-freins	151	147	
Traducteurs	2	2	
Imprimeur des billets	1	1	
Facteurs	3	3	
Lampistes	13	13	
Laveuses de voitures, etc.	3	2	
Veilleurs de nuit	8	8	
Hommes d'équipe	83	71	
Ouvriers aux transports	166	185	
Aides du surveillant de machines	4	3	
		<hr/> 1106	<hr/> 1097
A reporter		2273	2229

4. Traction.

	Report	1900 2273	1899 2229
Chef du service de la traction et ses aides (y compris un commis provisoire)	18		17
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides (y compris un commis provisoire et 4 commissionnaires) .	23		21
Mécaniciens	133		127
Chauffeurs	135		126
Chauffeurs provisoires	51 *)		48 *)
Chefs nettoyeurs	3		3
Nettoyeurs de locomotives	94		91
Lampistes	4		4
Préposé à la surveillance des voitures et wagons .	1		1
Visiteurs des voitures et wagons	7		7
Aides-visiteurs (dont 7 provisoires)	23		23
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	41		40
Surveillant de l'éclairage électrique des trains . .	1		1
Ouvriers de la station de chargement des accumulateurs	3		3
		537	512

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau (y compris un commissionnaire)	11	10
Contre-mâîtres (3) et aides-contre-mâîtres (5) . . .	8	8
Chefs-ouvriers	13	13
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, faiseurs d'outils, veilleurs de nuit, menuisiers, ferblantiers	327	317
Manœuvres	139	144
Apprentis	37	37

Ateliers des dépôts de locomotives.

Aide du chef des dépôts pour le service des ateliers	1	1
Chefs-ouvriers	3	3
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes	49	51
Manœuvres	20	17
Apprentis	11	10
	619	611

6. Usine à gaz.

Contre-maître	1	1
Aide-contre-maître	1	1
Ouvriers	4	4
	6	6
Total	3435	3358

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

Récapitulation.

	1900	1899
Agents de l'exploitation . . .	1815, soit par kilom.-ligne 6,57	1765, soit par kilom.-ligne 6,39
Journaliers	1620, " " " " 5,87	1593, " " " " 5,77
<i>Total</i>	3435, soit par kilom.-ligne 12,44	3358, soit par kilom.-ligne 12,16

III. Finances.

En 1900, la nécessité de réunir de nouvelles ressources ne s'est fait sentir que dans une faible mesure; pour faire face à tous les besoins, il a suffi d'émettre des obligations de l'emprunt 4 % pour une somme de fr. 600,000. —, que nous avons affectée en partie au fonds de réserve pour remplacer des titres vendus, en partie à la caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

Quant au **bilan annuel**, nous avons à rappeler ce qui suit:

La situation du <i>capital-subventions</i> de	fr. 119,000,000. —
et celle du <i>capital-actions</i> de	fr. 50,000,000. —

accusent les mêmes chiffres que l'an dernier.

En revanche, le *capital-obligations* a subi les modifications ci-après:

D'après le dernier rapport de gestion, il y avait en circulation au 31 décembre 1899	fr. 118,050,000. —
somme qui s'est accrue, comme il est dit plus haut, de	" 600,000. —
total	fr. 118,650,000. —
dont à déduire le montant des obligations sorties au tirage du 30 septembre 1900 et remboursées	" 360,000. —

Il restait donc en circulation au 31 décembre 1900 fr. 118,290,000. —
savoir: fr. 116,690,000. — de l'emprunt 3½ %,
et " 1,600,000. — " " 4 %.

La totalité des capitaux versés, subventions, actions et obligations, s'élevait ainsi au 31 décembre 1900 à	fr. 287,290,000. —
auxquels vient s'ajouter le fonds de construction formé jadis des intérêts de capitaux disponibles	" 1,114,902. 25
total	fr. 288,404,902. 25

D'autre part il a été dépensé:

pour chemin de fer et installations fixes	fr. 250,648,265. 34
" matériel roulant	" 20,170,049. 06
" mobilier et ustensiles	" 2,808,710. 52
total pour le compte de construction	fr. 273,627,024. 92
A reporter	fr. 273,627,024. 92 fr. 288,404,902. 25