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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 31 (1902)

Artikel: Le mouvement des salaires de l'hiver 1902/1903

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-622973

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: 20.08.2025

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

4° Dans notre 29e rapport de gestion, comprenant l'exercice 1900, nous expliquions (pages 47 et 48) comme quoi nous avions extourné du solde actif du compte de profits et pertes et inscrit sous rubrique spéciale au passif du bilan une somme de fr. 1,894,983. 91, représentant les réserves exigées par le Conseil fédéral en faveur du fonds de renouvellement pour les exercices 1896, 1897 et 1898 et qui ont donné lieu à un procès actuellement encore pendant. L'autorité de surveillance avait d'abord contesté la correction de ce mode de comptabilisation dudit montant, toutefois le Conseil fédéral approuva plus tard, sans restriction aucune, tant le bilan que les comptes. Lors du dressement du bilan de 1901, nous procédâmes naturellement de la même façon, mais le Conseil fédéral demanda alors que cette somme fût inscrite sous lettre „E. Fonds spéciaux: 4. Fonds divers". Comme nous estimions, par motifs de forme et de fond, ne pas pouvoir obtempérer à cette demande, nous avons déféré le cas au Tribunal fédéral. Ce dernier n'a pas encore rendu son arrêt sur le litige et nous maintenons, cela va de soi, notre manière de voir en ce qui regarde également le bilan de 1902.

III. Le mouvement des salaires de l'hiver 1902/1903.

Le mouvement des salaires de notre personnel a pris naissance en 1902, mais ne s'est accentué et terminé qu'au commencement de cette année. Si nous le retraçons néanmoins dans ses grandes lignes, c'est parce que la solution intervenue influera sur les années prochaines d'une façon notable au point de vue financier.

Le 9 novembre dernier, une assez nombreuse réunion de fonctionnaires et d'employés de notre Compagnie avait tenu conseil sur les moyens d'améliorer la situation du personnel et chargé un comité des démarches nécessaires; une délégation de ce comité nous remit le 26 décembre un mémoire renfermant toute une série de vœux et revendications de portée considérable.

Ces faits étaient, d'une part, de nature à nous surprendre, car il n'y a pas longtemps (ce fut en 1896/97 à la suite du mouvement des salaires du personnel de tous les réseaux principaux suisses) que nous avions remanié les conditions de salaires et nous étions conformés en toute bienveillance aux prescriptions qui furent édictées à cette époque; d'un autre côté ils s'expliquaient par la circonstance que les corps législatifs avaient établi, au regard des traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer suisses, des principes qui s'écartaient sensiblement des normes appliquées jusqu'ici par les Compagnies. L'écart ne porte pour ainsi dire point sur les appointements les plus élevés, mais bien sur le traitement minimum de fr. 1200 et surtout sur l'avancement entre ces deux extrêmes. Sous le régime des Compagnies, l'augmentation de traitement avait lieu à termes assez longs, deux ans dans la règle, et comportait 36, 45, 60, 90, 120, 150, 180 francs, voire même au Gothard 240 et 300 francs mais seulement à titre exceptionnel; pour les chemins de fer fédéraux on a introduit d'une façon toute générale l'avancement *triennal* à raison de *300 fr. chaque fois.* Cette forte différence saute aux yeux. Le système des Compagnies est essentiellement celui de l'économie individuelle: relèvement constant, mais lent du traitement ou salaire, le maximum n'étant atteint qu'au bout d'un grand nombre d'années. Les chemins de fer fédéraux par contre ont adopté le système de l'administration fédérale, dans laquelle le fonctionnaire obtient le plus souvent le maximum au bout de 3, 6 ou 9 ans, très exceptionnellement de 12 ou 15 ans et ne peut ensuite s'attendre à une nouvelle promotion que s'il parvient avec le temps à acquérir les aptitudes le qualifiant pour un poste plus élevé. Il est évident qu'avec le système choisi par la Confédération, le

personnel touche une plus forte somme d'argent; quant à savoir si ce système est plus rationnel et avantageux, c'est ce que nous n'avons pas à rechercher ici.

La marche suivie par les autorités fédérales devait forcément provoquer à divers égards de grandes appréhensions et des desiderata chez le personnel de la Compagnie du Gothard qui doit passer en mains de la Confédération non le 1er mai 1903 comme les autres réseaux principaux, mais seulement le 1er mai 1909, soit six ans plus tard.

Il est vrai que la loi fédérale concernant les traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux est entrée en vigueur immédiatement à l'expiration du délai référendaire (17 octobre 1900), mais pour le personnel des réseaux rachetés de gré à gré elle ne doit exercer ses effets plus favorables que dès le 1er mai 1903, terme de rachat selon les concessions, car il y est dit à l'art. 14:

„Les fonctionnaires et employés qui passeront avant le 1er mai 1903 des chemins de fer à racheter au service des chemins de fer fédéraux auront droit jusqu'à cette date au traitement qui leur était garanti par contrat jusqu'au moment de leur mutation."

Plus cette date du 1er mai se rapprochait, plus aussi devaient augmenter ces appréhensions et desiderata qu'on peut en substance résumer comme suit:

1. Si le personnel des chemins de fer fédéraux avance deux fois de 300 francs du 1er mai 1903 au 1er mai 1909, tandis que celui du Gothard n'avance que trois fois de 60, 90, 120, etc. francs, ce dernier est devancé et se trouvera au moment de son passage au service des chemins de fer fédéraux, désavantagé par rapport au personnel nationalisé avant lui.

2. Du moment que — abstraction faite du rachat — les autorités législatives de la Confédération ont admis comme juste pour tous les agents l'avancement triennal à raison de 300 francs, on ne peut refuser le bénéfice de ce privilége au personnel du Gothard.

3. Puisqu'on a adopté les promotions triennales à raison de 300 francs, ce système avait sans doute sa raison d'être antérieurement aussi. Les fonctionnaires et employés au service de l'entreprise depuis un certain nombre d'années sont devancés par le personnel plus jeune. Le droit et l'équité exigent un nouveau classement.

C'est sur la base de ces considérants que furent établies tout un groupe de revendications connexes auxquelles vinrent se souder encore d'autres demandes de nature plutôt subsidiaire. Avant d'entrer dans le détail du sujet, nous devons mentionner un fait qui ne joua qu'un rôle secondaire lors du mouvement des salaires de 1896, mais eut une grande importance dans l'hiver 1902: les nombreux journaliers, qui étaient restés à l'écart du mouvement de 1896, se joignirent immédiatement à celui inauguré en novembre dernier. En premier lieu, la loi fédérale sur les traitements stipule la création de règlements pour les ouvriers aussi, de même que la promotion successive des ouvriers réguliers des catégories de service à ce qualifiées aux fonctions d'employés commissionnés; en seconde ligne, l'établissement de dispositions plus avantageuses pour le fonctionnaire et l'employé implique tout naturellement une amélioration des conditions de l'ouvrier également.

Il n'est pas possible, cela va de soi, d'énumérer ici toutes les revendications et prétentions formulées ni la solution que chacune d'elles a reçue; nous devons nous borner à énoncer les *points principaux.*

I. Traitement général. Le personnel s'est plaint que certains fonctionnaires supérieurs prennent vis-à-vis de leurs subordonnés un ton blessant, que les refus opposés à telle ou telle

demande ne sont pas motivés et que dans les rapports de service, le droit de justification n'est pas toujours suffisamment garanti.

Nous avons de tout temps strictement recommandé aux fonctionnaires supérieurs d'user de tact envers leurs subordonnés, mais exigé simultanément, c'est vrai, une rigoureuse discipline. Quant aux rapports de service, nous avons, lorsque demande en était faite, autorisé l'agent en cause à prendre connaissance du dossier, en lui garantissant toujours le droit de recours à la Direction. Nous continuerons à observer ces principes et avons encore ordonné à toutes les divisions que dans tous les cas de fautes ou d'indiscipline non parfaitement élucidés, l'infliction d'amendes ne soit proposée qu'après déposition contradictoire des agents coupables.

II. Règlements sur les traitements. Aux chiffres 1 et 2 de l'avant-propos ci-dessus, nous avons brièvement énoncé deux des points de vue auxquels le personnel s'est placé; nous déclarons d'emblée que nous avons dû tenir ces arguments pour justifiés. L'intérêt et les revendications du personnel, tout comme l'autorité de fond que possède une prescription émanant du Conseil fédéral, ne permettent pas à une compagnie de chemin de fer qui, en matière économique, ne le cède en rien à aucune autre entreprise similaire du pays et sera elle-même nationalisée dans un délai rapproché, de faire opposition aux nouveaux principes et ce d'autant moins qu'elle doit exiger aussi de son personnel des prestations considérables. Depuis la promulgation de la loi, nous savions à quoi nous en tenir sur ce point et si nous n'avons pas pris spontanément l'initiative, c'est uniquement parce que nous attendions que les organes des chemins de fer fédéraux eussent décrété encore d'autres mesures d'exécution, en particulier l'importante réglementation des allocations supplémentaires.

Les revendications sont en substance les suivantes:

1. Relèvement des traitements minima et maxima. Quant aux minima, nous avions déjà dans presque toutes les catégories ceux des chemins de fer fédéraux; exception n'avait été faite que pour une partie du personnel attaché au service de surveillance et d'entretien de la ligne où, eu égard aux conditions des salaires dans quelques contrées, nous étions en-dessous du minimum légal de 1200 fr.; un relèvement s'imposait ici. Pour le reste nous adoptâmes le règlement des chemins de fer fédéraux, en n'y dérogeant que là où nous allouions déjà des traitements plus élevés et avions par ce fait contracté des engagements fermes ou bien lorsque certaines conditions spéciales du service l'exigeaient, p. ex. pour les piqueurs, pour une fraction du personnel des stations, des trains, etc.

2. Réduction du nombre des classes et des degrés. Pour ce qui regarde les degrés de traitement, nous avons déjà fait droit à cette revendication acceptant les prescriptions de la loi fédérale relatives à l'avancement triennal de 300 fr., mais étant donnée la simplicité du régime de notre entreprise, nous avons pu également acquiescer sur beaucoup de points aux vœux concernant les classes de service.

3. Obtention du maximum au bout de 15 ans. Grâce à l'avancement triennal de 300 fr., l'agent obtient tout naturellement le maximum plus tôt qu'avec le système actuel, mais la disposition revendiquée est, même avec l'avancement triennal, inexécutable; elle l'est surtout, lorsque le fonctionnaire ou employé passe à une classe ou à une fonction supérieure, p. ex. lorsque le garde-freins est promu conducteur et plus tard chef de train.

4. Augmentation de fr. 300 tous les 3 ans, c'est-à-dire jusqu'à concurrence du maximum de la classe respective. Ainsi qu'il est dit plus haut, nous avons fait droit à cette revendication, de portée matérielle considérable, sauf en ce qui regarde les agents de l'administration centrale, dont le

règlement a été maintenu pour autant que les dispositions en étaient déjà plus avantageuses et, pour le reste, adapté au nouveau système d'avancement plus rapide.

5. *Pour les mutations et les déplacements, pour les promotions d'agents provisoires à des fonctions définitives, il doit être tenu compte du chiffre total des années de service.* Il nous était impossible de nous lier à cet égard par une promesse formelle; par contre nous avons inséré dans les quatre règlements concernant les traitements de nos fonctionnaires et employés la disposition suivante, analogue à celle figurant dans la loi fédérale:

„Quand le fonctionnaire ou employé d'une classe inférieure dans une classe supérieure ou d'une division dans une autre, on doit, pour fixer son traitement, tenir équitablement compte de ses années de service."

En comparant l'ancien et le nouveau règlement pour les agents du service des stations, ainsi que de ceux des expéditions et des trains, il ne faut pas perdre de vue qu'autrefois les chefs de gare et de station disposaient de logements sans payer aucun loyer. D'après le système, adopté par nous, des chemins de fer fédéraux, tout agent logé de cette manière doit payer un loyer équivalent, dont il a naturellement fallu tenir compte pour la fixation du traitement.

III. Allocations supplémentaires. Ces allocations sont fort importantes en ce qui regarde le personnel des trains et de la traction. Nous eussions vivement désiré connaître les décisions et prescriptions des chemins de fer fédéraux, afin de pouvoir les utiliser pour notre propre règlement; les travaux des organes de cette administration ne sont malheureusement pas encore terminés, de sorte que nous avons dû procéder indépendamment de toute influence.

Depuis quelques années déjà, nous garantissons ces allocations sous la forme d'un minimum représenté par une somme *annuelle*. La demande de ces deux catégories d'agents tendait à ce que le montant garanti fût calculé pour chaque jour, ce qu'il ne nous était pas possible d'accorder; en revanche nous avons consenti à garantir un minimum *mensuel* à partir du 1er mai 1903, ce qui occasionnera pareillement un surcroît de frais, mais permet aussi un décompte plus rapide, ce qui est dans l'intérêt commun.

Au personnel des trains nous avons en outre accordé, à partir également du 1er mai 1903, une prime (20 cts. par heure) pour le triage des trains de détail et la même prime kilométrique pour les parcours à vide et les parcours en charge; par contre, nous avons écarté le surplus de ses revendications, primes sur les billets retirés, commission sur les billets de supplément, etc.

Parmi les concessions faites au personnel de la traction, nous citons en particulier le relèvement général de 1 centime, à dater du 1er mai 1903, de la prime kilométrique.

Toutes ces augmentations des allocations supplémentaires entraînent des sacrifices qui ne sont point insignifiants; il faut reconnaître d'autre part que précisément notre personnel des trains et de la traction est mis à plus forte contribution que celui d'autres réseaux.

Les allocations supplémentaires constituant non seulement une compensation pour surcroît de débours, mais aussi une partie du traitement effectif, il faut en évaluer une fraction pour la participation à l'assurance par la caisse de secours; le personnel réclamait une évaluation notablement plus forte, mais nous n'avons pu aller aussi loin qu'il le voulait.

IV. Indemnité pour le service de nuit. Une demande de portée financière considérable était celle tendant à l'obtention pour le service de nuit d'une indemnité de 30 cts. par heure pour l'intervalle de 10 heures du soir à 5 heures du matin. Les agents régulièrement astreints au service de nuit sont ceux des services de surveillance de la ligne, des stations, des expéditions, des trains

et des dépôts. D'après les renseignements que nous avons recueillis, le service de nuit n'est rémunéré dans les proportions demandées sur aucun autre réseau; les chemins de fer autrichiens accordent p. ex. une modique bonification. Il est vrai d'un autre côté que l'industrie, de même que les Administrations fédérales des douanes, postes et télégraphes rémunèrent le service de nuit à part, circonstance que le personnel invoquait en faveur de son postulat. Ce dernier n'est d'ailleurs pas nouveau, car il figurait déjà parmi les revendications du personnel lors du mouvement des salaires de 1896. Sur nos lignes, l'augmentation du trafic a eu pour conséquence une grande extension du service de nuit et il faut reconnaître que celui-ci ne se laisse pas uniformément répartir sur le personnel, de sorte qu'une compensation générale est irréalisable. Eu égard à tous ces facteurs, nous avons tenu à faire partiellement droit à cette demande du personnel qui, sur ce point notamment, se sentait appuyé par l'opinion publique et consenti une indemnité de 20 cts. par heure pour l'intervalle de 11 heures du soir à 4 heures du matin.

V. Extension de la distribution d'uniformes. Les chemins de fer fédéraux ont étendu la distribution d'uniformes à certaines catégories d'agents qui, dans notre Administration, n'en recevaient autrefois point ou n'en obtenaient que dans une mesure relativement moindre; s'il s'agit en particulier du personnel de surveillance et d'entretien de la ligne, des visiteurs du matériel et des agents du service des manœuvres. Ici également, nous avons cru devoir suivre l'exemple des chemins de fer fédéraux.

VI. Nouveau classement du personnel. Dans notre avant-propos, nous avons exposé au chiffre 3 une troisième plainte et demande du personnel basée essentiellement sur le fait que les agents depuis longtemps au service de l'entreprise auraient l'impression d'être devancés par leurs collègues plus jeunes; de là est né le postulat tendant à ce que tout le personnel des fonctionnaires et employés soit, dès le 1er janvier 1903, classé à nouveau dans les règlements, il va de soi avec une notable augmentation des traitements. Entre autres motifs à l'appui, on a allégué que, lors du mouvement des salaires de 1896, le classement dans les nouveaux règlements ne s'était pas opéré d'une façon correcte et que lesdits règlements avaient grandement déçu le personnel. Nous n'eûmes pas de peine à prouver que nos normes de traitements étaient parfaitement claires, compréhensibles et sur beaucoup de points plus avantageuses que celles des autres réseaux suisses. Le personnel toutefois maintint en dépit de tout sa revendication et demanda finalement que les agents qui faisaient déjà partie des lignes tessinoises de plaine soient classés avec le **nouveau** traitement maximum et que ceux engagés depuis 1882 soient classés avec le maximum prévu aux règlements de **1896.** Nous démontrâmes que cette demande équivalait à donner aux règlements postérieurs un effet rétroactif, ce qui, en règle générale, ne saurait être équitablement exigé et déclarâmes qu'au 1er janvier 1903, date à laquelle commence la période triennale d'avancement, chaque fonctionnaire et employé serait classé selon ses droits acquis en vertu des anciens règlements et que nous remédierions aux inégalités qui se produiraient, ce que nous fîmes effectivement; une partie du personnel persistait néanmoins à croire que les agents plus âgés étaient désavantagés par rapport à ceux plus jeunes. Cet état d'esprit, une des conséquences du *système* appliqué aux chemins de fer fédéraux en matière de traitements, n'avait en soi-même rien de nouveau. Nous promîmes d'examiner derechef en toute bienveillance le classement déjà opéré, afin, le cas échéant, d'en éliminer les rigueurs qu'il pourrait présenter.

VII. Durée et extension du service provisoire. On nous a fait le reproche que le personnel provisoire n'est nulle part aussi nombreux qu'au Gothard et demandé qu'il soit établi en

principe que tout fonctionnaire, employé et ouvrier occupant régulièrement un poste provisoire, ait droit au bout d'un an à sa nomination définitive à ces fonctions avec le traitement ou salaire qu'elles comportent et que les agents qui ne sont appelés que périodiquement en service soient commissionnés au bout de deux ans.

La Direction répondit qu'il n'était point dans ses intentions d'étendre le service provisoire plus que de raison; les oscillations du chiffre des trains et partant des agents nécessaires sont toutefois plus fortes au Gothard que sur n'importe quel autre réseau; sur les lignes de montagne ces conditions sont encore plus difficiles, parce que le transport du même train exige une double équipe de machines et un chiffre triple ou même plus considérable encore de gardes-freins; malgré cela le rapport entre l'effectif des agents provisoires et celui du personnel régulier n'est pas plus défavorable au Gothard qu'ailleurs; pour ce qui regarde l'engagement définitif on ne peut se lier par des normes rigides; le passage de l'état provisoire à l'état définitif ne peut non plus s'opérer que successivement. Les chefs de service ont été invités à examiner la question de savoir si un certain nombre de gardes-freins auxiliaires, de suppléants provisoires au contrôle du matériel et des écritures, de mécaniciens et chauffeurs provisoires, de suppléants réguliers du service d'entretien, etc., ne pourraient déjà maintenant être engagés à titre définitif. Sur les rapports de nos chefs de service nous avons procédé à la nomination de plusieurs agents provisoires à des fonctions régulières.

Nous ne pouvions aucunement méconnaître l'importance de cette question, au point de vue surtout de la sécurité du service.

VIII. Revendications du personnel des ateliers. 1. A l'origine, ce personnel réclamait pour tous les agents le composant l'engagement définitif au bout de deux ans, mais cette demande fut plus tard restreinte aux seuls chefs-ouvriers. Suivant l'exemple des chemins de fer fédéraux, nous avons adhéré à ce postulat; la nouvelle disposition est entrée en vigueur le 1er mai 1903. Comme nous l'avions fait précédemment dans des cas analogues, un délai plus long sera départi pour le versement du capital de garantie de la caisse de secours.

2. Par mémoire spécial le personnel avait demandé pour les contremaîtres et aides-contremaîtres l'augmentation du degré le plus élevé de traitement; nous avons de même acquiescé à ce postulat.

3. Les ouvriers des ateliers réclamaient notamment la réduction du nombre des classes de salaire et le relèvement du salaires minimum; nous avons fait droit à cette demande dans la mesure du possible et accordé en outre aux ouvriers employés depuis plus d'un an un délai de trois mois pour la résiliation du contrat.

IX. Revendications des ouvriers de l'exploitation. 1. Pour le personnel tout entier comprenant: ouvriers aux marchandises et bagages, lampistes, veilleurs de nuit, commissionnaires, chefs-nettoyeurs, gardes de plaques tournantes et de chariots transbordeurs, nettoyeurs de locomotives et de voitures, ajusteurs et ouvriers de l'usine à gaz, surveillants de machines fixes, ouvriers de l'éclairage, les règlements sur les traitements des fonctionnaires et employés doivent prévoir des salaires permettant ainsi à ce personnel d'obtenir l'engagement à titre définitif. A l'instar des chemins de fer fédéraux, nous avons adhéré à cette demande. Il y a lieu d'observer à ce propos que dans le courant déjà des années dernières nous avions admis l'engagement définitif pour une série d'agents qui précédemment n'étaient occupés que comme journaliers, de sorte que la nouvelle disposition s'adaptait à la pratique suivie par nous-mêmes.

2. Pareillement à ce qui a été fait pour les ouvriers permanents à la journée des chemins de fer fédéraux, il sera élaboré un règlement prévoyant un salaire minimum de fr. 3. 50 par jour avec augmentation biennale de 20 cts. par jour jusqu'à concurrence de fr. 5 au bout de 15 ans. Il nous était impossible d'accepter intégralement cette combinaison, vu qu'en regard du taux des salaires dans certaines contrées, le minimum de fr. 3 admis par nous est déjà élevé; il a fallu créer cinq classes de salaires; le maximum que nous avons consenti est de fr. 5. 10 pour la classe supérieure et de fr. 4 pour la classe inférieure.

3. Aux termes du règlement des chemins de fer fédéraux, les ouvriers à la journée employés depuis au moins quinze ans au service de l'exploitation touchent un subside quotidien de fr. 1. 50 en cas d'incapacité de travail causée par la maladie ou par l'âge. Sur ce point aussi nous avons adopté le système des chemins de fer fédéraux, en mettant également au bénéfice de cette faveur les ouvriers des ateliers.

4. Une autre concession importante de notre part est celle-ci: „Une augmentation de 20 cts. par jour est allouée aux ouvriers à la journée entrés avant le 1er janvier 1901, restés au service de la Compagnie du Gothard et qui n'ont reçu depuis cette date aucune augmentation de salaire. Quant à ceux ayant déjà obtenu postérieurement au 1er janvier 1901 une augmentation de salaire n'atteignant toutefois pas le taux de 20 cts. par jour, le reliquat leur en est également accordé à partir du 1er mai 1903.

Le maximum de fr. 4 fixé à l'art. 3 du règlement n° 81 pour la Ve classe des ouvriers permanents à la journée ne peut être dépassé par le fait de l'augmentation accordée, en d'autres termes, un salaire de fr. 3. 90 ne peut être exceptionnellement relevé que de 10 cts., un salaire de fr. 4 et davantage n'est plus susceptible d'aucune augmentation. Les journaliers entrés au service du Gothard le 1er janvier 1901 ou postérieurement à cette date ne reçoivent aucune augmentation extraordinaire."

L'exposé ci-dessus donne, nous le croyons, une image fidèle des questions principales que nous avons liquidées. Notre prochain compte annuel en montrera le résultat financier.

Les manifestations extérieures du mouvement des salaires ont été la remise de la pétition du personnel du 14 décembre 1902, notre réponse du 31 janvier 1903, la grande assemblée du personnel à Brunnen le 22 février, la réplique du personnel du 1er mars et notre duplique du 21 mars; la solution définitive est intervenue dans les conférences des 31 mars, 7 et 8 avril.

IV. Organes de la Compagnie.

L'*état du personnel des organes de la Compagnie* n'a subi aucun changement en 1902.

En ce qui concerne par contre *l'effectif des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale,* nous avons nommé:

a) ingénieur en chef en remplacement de M. Schrafl élu directeur, son adjoint, M. l'ingénieur *R. Salomon,* de et à Lucerne;

b) adjoints de l'ingénieur en chef: M. l'ingénieur *Fréd. Küpfer,* de Berne, rapporteur technique de notre ingénieur en chef, et M. l'ingénieur *A. Schrafl,* de Bellinzona, ci-devant conducteur des travaux des chemins de fer Rhétiens;

c) ingénieur-mécanicien attaché au bureau du chef de la traction, en remplacement du second adjoint, M. von Waldkirch, actuellement fonctionnaire des chemins de fer fédéraux, M. *Louis Beriger,* d'Oftringen, ci-devant chef du dépôt d'Erstfeld.