

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 33 (1904)

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: 14.01.2026

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

ce dernier était terminé vers la fin de 1904; le décompte a pu s'opérer sans difficulté avec tous les entrepreneurs sauf celui du III^e lot, qui a formulé des exigences tout à fait mal fondées et exagérées, dépassant de beaucoup les chiffres du décompte dressé par nous et les concessions qu'il renfermait.

Le coût d'exécution de la seconde voie Immensee-Brunnen figure au compte des „constructions inachevées“, parce que les comptes n'étaient pas encore bouclés à la clôture de l'exercice.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. *Service des voyageurs et des bagages.* Nous disions dans notre dernier rapport que la mise en vigueur des nouvelles taxes-voyageurs des chemins de fer fédéraux nécessitait la refonte des tarifs-voyageurs avec l'Etranger et en transit par le Gothard; ce travail n'a pu être terminé durant l'exercice écoulé et sera continué en 1905.

A la suite de démarches de la société du commerce et de l'industrie de Neuchâtel appuyées par la municipalité de cette ville, le gouvernement neuchâtelois avait adressé à l'association de chemins de fer suisses une demande tendant à ce que le délai de validité des billets d'aller et retour soit porté à 45 jours. L'association a repoussé cette demande à cause de la diminution de recettes inhérente à cette prolongation de délai et parce que celle-ci augmenterait encore les occasions d'employer abusivement les billets d'aller et retour et d'en faire le commerce.

En 1904, 16 tarifs et 8 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice, nous avons eu à traiter 1518 *réclamations*, chiffre qui comprend les 17 cas non liquidés au 1^{er} janvier 1904; de ces 1518 réclamations, 140 ont été écartées et 1378 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 20 732. 66; 29 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. *Service des marchandises et des animaux.* Conformément à la loi du 1^{er} juin 1901, les chemins de fer fédéraux ont introduit le 1^{er} juillet leur tarif-marchandises interne comportant de nouvelles taxes; il a fallu par suite refondre aussi tous les tarifs pour le trafic direct des marchandises entre les autres réseaux et les chemins de fer fédéraux et en transit par ces derniers. En ce qui concerne notre Compagnie, la plupart des nouveaux tarifs directs sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet; c'est le cas également pour la majeure partie des tarifs exceptionnels généraux suisses; le reste sera introduit dans le courant de 1905.

On a créé en 1904 54 tarifs et 27 suppléments.

Au cours du dernier exercice il nous est parvenu 3150 *demandes de détaxes* qui, ajoutées aux 454 cas pendants au 1^{er} janvier 1904, forment le total de 3 604, dont 3 201 ont été liquidées en 1904 et 403 reportées à l'exercice 1905.

B. Horaire et circulation des trains.

a. Service d'été.

L'horaire d'été, entré en vigueur le 1^{er} mai, a été établi sur la base de celui de 1903.

Le train matinal 7 Lucerne-Gösgen, mis en marche du 1^{er} juillet au 14 septembre 1903, a

circulé également en 1904; il prenait à Goldau la correspondance de Zoug du train 551 et cédait à Gœschenen ses voyageurs au train 509.

En fait d'innovations importantes nous avons à signaler:

1^o La création du train 8 circulant le soir de Gœschenen à Lucerne et qui formait le train en retour du train matinal 7; de même que ce dernier, le train 8 a marché du 1^{er} juillet au 14 septembre. Il prenait à Gœschenen la correspondance du train 518 de Biasca et cédait à Goldau ses voyageurs au train 556 pour Zoug, où celui-ci atteignait le direct 2145 des chemins de fer fédéraux arrivant à Zurich à 11¹² du soir.

2^o Le doublement entre Milan et Goldau et durant la période du 1^{er} juillet au 15 septembre du direct RM 52/GB 118 quittant Milan à 7¹⁰ du matin. Cette mesure s'imposait par suite de l'encombrement de ce train en été et avait pour but de supprimer les fréquents retards en résultant. Pendant la période de doublement de ce train, le mouvement vers Lucerne a été scindé de celui vers Zurich; le premier train ne transportait que les voyageurs pour Lucerne et l'au-delà, tandis que le second 118b, qui suivait le premier à distance d'une station à l'autre, ne transportait que des voyageurs à destination de Goldau-Zoug-Zurich et l'au-delà, tout en desservant aussi le mouvement local entre les stations d'arrêt du premier train 118. Par suite de cette disposition il a fallu retarder un peu le départ du train 218 Goldau-Zoug et les voyageurs arrivant par ce train à Zoug et n'y atteignant pas la correspondance du train CFF 179 venant de Lucerne continuaient sur Zurich avec un nouveau direct 181 intercalé à cet effet dans l'horaire des chemins de fer fédéraux.

b. Service d'hiver.

L'horaire d'hiver, entré en vigueur le 1^{er} octobre, comportait deux améliorations notables des communications entre l'Italie d'une part, la France et l'Allemagne d'autre part.

1^o Auparavant le direct RM 52/GB 118 quittant Milan à 7¹⁰ du matin n'avait pas à Bâle de correspondance directe pour Paris; depuis le 1^{er} octobre, cette lacune est comblée au moyen d'un nouveau direct Bâle-Paris via Mulhouse-Belfort, partant de Bâle à 5⁰⁸ soir et arrivant à Paris à 11³⁵ soir.

2^o La seconde de ces améliorations consiste dans la création d'un nouveau rapide 128 Chiasso-Lucerne. Ce train, qui vient de Milan et continue de Lucerne sur Bâle, prend à Milan la correspondance des trains directs principaux y arrivant après 2 heures soir de Rome, Florence, Brindisi et Venise et correspond directement à Bâle aux directs qui en partent entre 11 heures et minuit pour la France, l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne.

Nous indiquons ci-après les plus importantes communications internationales créées par le nouveau rapide :

Rome	dép.	11 ¹⁰ soir	Paris	arr.	7 ⁴⁰ matin
Florence	"	6 ¹⁰ matin	Londres	"	3 ⁴⁵ soir
Brindisi	"	5 ⁰⁸ soir	Bruxelles	"	8 ¹⁸ matin
Venise	"	8 ²⁰ matin	Francfort	"	5 ²⁵ "
Milan	"	2 ³⁵ soir	Berlin	"	4 ⁵⁶ soir
Lucerne	"	8 ⁵⁷ "	Brême	"	4 ²² "
Bâle	arr.	10 ⁵⁵ "	Hambourg	"	4 ³⁸ "

Relativement à l'horaire, il nous reste à signaler le fait que le transport des ouvriers italiens et tessinois émigrant ou se rapatriant, ainsi que des nombreux voyageurs venant du sud via Gothard en avril et en mai, a nécessité comme l'année dernière la mise en marche de trains supplémentaires.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer:	1904 (276 kilomètres)				1903 (276 kilomètres)				Comparé à 1903			
			Pour cent				Pour cent		plus		moins	
	Fr.	C.			Fr.	C.			Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	9 310 915	39	41,20	39,09	8 909 988	87	40,19	38,49	400 926	52		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	893 477	91	3,95	3,75	837 208	19	3,78	3,62	56 269	72		
b) animaux	367 388	05	1,63	1,54	664 075	73	3,00	2,87			296 687	68
c) marchandises de toute nature	12 028 860	49	53,22	50,51	11 756 269	24	53,03	50,78	272 591	25		
Ensemble	22 600 641	84	100,00		22 167 542	03	100,00		433 099	81		
B. Recettes diverses	1 217 286	77		5,11	981 450	09		4,24	235 836	68		
Total des recettes	23 817 928	61		100,00	23 148 992	12		100,00	668 936	49		

La longueur exploitée du réseau, 276 km, n'a pas varié en 1904.

Généralement parlant, le trafic et les recettes de l'exercice écoulé ont continué leur marche ascendante, de sorte que le résultat total peut être taxé de satisfaisant. La recette sur voyageurs, bagages et marchandises a augmenté de fr. 729 787. 49, sur les transports d'animaux il y a par contre diminution de fr. 296 687. 68. Pour les quatres catégories de trafic, la plus-value de 1904 par rapport à l'exercice précédent est de fr. 433 099. 81 = 1,95 % et de fr. 2 213 828. 99 = 10,86 % comparativement à l'exercice 1903. La recette totale sur transports par chemin de fer s'élève :

	1904	1903
par kilomètre-ligne	à fr. 81 886. 38	fr. 80 317. 18
" kilomètre-train	" " 6. 55	" 6. 45
" jour	" " 61 750. 39	" 60 732. 99

Les cinq mois de mai, juin, août, octobre et novembre accusent vis-à-vis de 1903 une diminution de recette, les sept autres mois une augmentation; c'est le mois d'avril qui a la plus forte recette, fr. 2 209 119. 58 et celui de janvier la plus faible, fr. 1 379 480. 13; la recette mensuelle moyenne se chiffre par fr. 1 883 386. 82 contre fr. 1 847 295. 17 en 1903.

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:

1. Voyageurs.

En 1904 le mouvement des voyageurs tant local que de transit a encore progressé. L'augmentation porte notamment sur les billets de sociétés, les livrets combinables, les abonnements généraux suisses et les billets ordinaires d'aller et retour. Ainsi que nous le disions déjà dans notre rapport de 1903, la forte augmentation sur les livrets combinables doit être en partie attribuée à la suppression du tarif des billets circulaires internationaux à itinéraires fixes ainsi qu'à l'adhésion des réseaux italiens principaux au service des livrets combinables de l'association d'administrations allemandes de chemins de fer. D'autre part le chiffre soit des billets ordinaires de simple course,

soit de la recette en dérivant a considérablement diminué. Le nombre total des personnes transportées est monté de 2 949 736 à 3 106 488, le nombre des voyageurs ramené à la longueur totale du réseau de 523 377 à 549 779 et celui des kilomètres-voyageurs de 144 452 084 à 151 739 076. Le chiffre moyen des kilomètres parcourus par chaque voyageur a par contre reculé de 48,97 à 48,85. En 1904, la proportion de l'utilisation des trois classes ne s'est non plus sensiblement modifiée.

Chiffre des voyageurs transportés :

	1904	1903
I ^e classe	162 066 = 5,22 %	144 835 = 4,91 %
II ^e "	651 379 = 20,97 %	619 598 = 21,01 %
III ^e "	2 293 043 = 73,81 %	2 185 303 = 74,08 %

Chiffre des kilomètres-voyageurs :

	1904	1903
I ^e classe	16 938 178 = 11,16 %	15 950 350 = 11,04 %
II ^e "	44 952 402 = 29,63 %	43 095 238 = 29,88 %
III ^e "	89 848 496 = 59,21 %	85 406 496 = 59,13 %

Parcours moyen de chaque voyageur :

	1904	1903
I ^e classe	104,51 km	110,13 km
II ^e "	69,01 "	69,55 "
III ^e "	39,18 "	39,08 "

Chiffre moyen de voyageurs :

	1904	1903
par kilomètre-train de voyageurs	67,28	66,88
par kilomètre-essieu de voiture	4,74	4,81

Le produit du transport des voyageurs est monté de fr. 8 909 988. 87 à fr. 9 310 915. 39, soit de fr. 400 926. 52 = 4,50 % et se répartit comme suit :

	1904	1903
I ^e classe	fr. 2 097 036 = 22,52 %	fr. 1 990 886 = 22,34 %
II ^e "	" 3 299 481 = 35,44 %	" 3 183 201 = 35,73 %
III ^e "	" 3 914 398 = 42,04 %	" 3 735 902 = 41,93 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur :

	1904	1903
I ^e classe	fr. 12. 94	fr. 13. 75
II ^e "	" 5. 07	" 5. 14
III ^e "	" 1. 71	" 1. 71

Recette par kilomètre-voyageur :

	1904	1903
	6,14 cts.	6,17 cts.

La recette-voyageurs kilométrique est montée de fr. 32 282. 57 à fr. 33 735. 20.

2. Bagages.

En 1904, le service des bagages s'est encore accru, principalement en trafic local et en transit international. Le total des tonnes transportées est monté de 9 293 à 9 766 et, ramené à la longueur entière du réseau, de 4 043 à 4 303. La plus-value de recette est de fr. 56 269. 72 = 6,72 %.

3. Animaux.

Le trafic des animaux a subi une diminution très considérable qui affecte tous les mois de l'exercice et qu'il faut attribuer à une rerudescence de la production de bétail de boucherie indigène, au renchérissement du bétail de boucherie italien, ainsi qu'à l'élévation du change en Italie. Le chiffre total des animaux transportés a reculé de 158 356 à 103 266, soit de 55 090 et la recette de fr. 664 075. 73 à fr. 367 388. 05, soit de fr. 296 687. 68 = 44,68 %.

4. Marchandises.

Ce trafic s'est encore développé en 1904 soit pour les quantités transportées, soit pour le produit; l'augmentation porte sur presque tous les articles principaux; le vin et les fruits frais, dont l'importation de l'Italie avait atteint en 1903 des proportions extraordinaires, accusent cependant une diminution qui s'explique par la bonne qualité de la récolte en Suisse. Le total des tonnes transportées est monté de 1 135 608 à 1 165 593 et, pour la longueur entière du réseau, de 579 982 à 598 269; quant aux kilomètres-tonnes, le chiffre en est de 165 122 355 (160 074 898 en 1903); la distance moyenne de transport d'une tonne est de 141,66 km contre 140,96 en 1903. En ce qui regarde le poids des articles principaux transportés, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent comme précédemment le premier rang avec 425 369 t = 36,49 %; viennent ensuite les matériaux de construction avec 174 938 t = 15,01 % et les produits métallurgiques avec 169 284 t = 14,52 %.

Les quatre catégories principales de tarifs accusent les quantités suivantes:

	1904	1903
Grande vitesse	48 101 t = 4,12 %	48 639 t = 4,28 %
Expéditions partielles	57 323 t = 4,91 %	54 873 t = 4,88 %
Wagons complets (petite vitesse)	311 800 t = 26,76 %	295 996 t = 26,07 %
Tarifs exceptionnels	748 369 t = 64,21 %	736 100 t = 64,82 %

Les tarifs principaux comportent les chiffres ci-après:

	1904	1903
Suisse-Italie	80 075 t	73 927 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	353 814 t	342 317 t
Allemagne, Belgique, Hollande et France-Italie	250 631 t	239 723 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre	110 376 t	117 706 t

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

Les transports à destination et en provenance du port de Gênes sont représentés par le chiffre de 230 760 tonnes, savoir:

	1904	1903
A destination de Gênes	17 514 t	16 539 t
En provenance de Gênes	213 246 t	225 649 t

La recette du service des marchandises est montée de fr. 11 756 269.24 à fr. 12 028 860.49; l'augmentation comporte donc fr. 272 591.25 = 2,82 %; le produit moyen par kilomètre-tonne a reculé de 7,84 ets. à 7,28 ets.; la recette-kilométrique est également montée de fr. 42 595.18 à fr. 43 582.83.

Comparées à celles de 1903, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit:

	1904	1903
Loyers et affermages	fr. 1 203 677.62	fr. 970 665.38
Produit de services auxiliaires	" 7 125.68	" 5 965.79
Autres recettes	" 6 483.47	" 4 818.92
Total	<hr/> fr. 1 217 286.77	<hr/> fr. 981 450.09

La plus-value est donc de fr. 235 836.68 et provient en majeure partie de notre créance sur les administrations allemandes et italiennes du chef de la circulation de voitures directes du Gothard sur leurs réseaux.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

<i>Dépenses.</i>	1904 (276 kilomètres.)			1903 (276 kilomètres.)			Comparé à 1903					
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	plus	Fr.	C.	moins
I. Administration générale	653 659	56	4.72	608 167	34	4.67	45 492	22				
II. Surveillance et entretien de la ligne	2 570 476	13	18.57	2 333 962	48	17.91	236 513	65				
III. Expédition et mouvement	3 473 056	44	25.08	3 203 942	17	24.60	269 114	27				
IV. Traction	5 591 403	05	40.37	5 304 552	01	40.73	286 851	04				
V. Dépenses diverses	1 561 110	66	11.26	1 576 019	38	12.09						
<i>Total des dépenses</i>	<i>13 849 705</i>	<i>84</i>	<i>100.00</i>	<i>13 026 643</i>	<i>38</i>	<i>100.00</i>	<i>837 971</i>	<i>18</i>	<i>14 908</i>	<i>72</i>		

	1904	1903
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne	à fr. 50 180.09	fr. 47 197.98
" " -train	" " 4.0181	" 3.7888
" " -parcours utile	" " 3.2639	" 3.0787
" " -essieu de voitures et wagons	" " 0.1254	" 0.1187
" " -tonne (poids brut)	" " 0.0188	" 0.0177
en pour cent des recettes d'exploitation	58.15	56.27
" " " " " sur transports	61.28	58.76

I. Administration générale.

La dépense afférente à ce service se subdivise comme suit comparativement à l'exercice 1903:

	1904	1903
A. Personnel	fr. 525 089. 72	fr. 498 330. 73
B. Autres dépenses	<u>fr. 128 569. 84</u>	<u>fr. 109 836. 61</u>
	fr. 653 659. 56	fr. 608 167. 34

Les frais de personnel se sont accrus de fr. 26 758. 99 et les autres dépenses de fr. 18 733. 23, en total de fr. 45 492. 22; cet excédent est dû soit au relèvement périodique des traitements, soit à l'augmentation des frais de publicité.

II. Surveillance et entretien de la ligne.

D'après le compte d'exploitation, la dépense afférente à ce service se décompose ainsi :

	1904	1903
A. Personnel	fr. 1 071 543. 74	fr. 999 505. 47
B. Entretien et réfections	<u>fr. 1 417 818. 30</u>	<u>fr. 1 255 670. 71</u>
C. Autres dépenses	<u>fr. 81 114. 09</u>	<u>fr. 78 786. 30</u>
Total	<u>fr. 2 570 476. 13</u>	<u>fr. 2 333 962. 48</u>
Augmentation	fr. 236 513. 65	

A. Personnel.

L'excédent de dépense se monte pour ce chapitre à fr. 72 038. 27 dont la moitié est due au fait qu'on a porté en compte pour travaux neufs une somme plus faible qu'en 1903 et que par conséquent la part afférente à la direction technique a été moindre également; l'autre moitié de l'excédent s'explique par une augmentation de personnel inhérente à la loi sur la durée du travail et par l'amélioration des salaires, facteurs dont les effets ne s'étaient pas encore intégralement exercés en 1903 (voir pages 21 et 22 du dernier rapport).

B. Entretien et réfections.

Ce chapitre se subdivise comme suit :

	1904	1903
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris	fr. 262 303. 02	fr. 191 380. 68
2. Entretien et réfection de la superstructure, y compris le coût des matériaux	<u>fr. 782 917. 20</u>	<u>fr. 783 979. 26</u>
3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	<u>fr. 215 462. —</u>	<u>fr. 134 546. 39</u>
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures	<u>fr. 102 139. 65</u>	<u>fr. 82 446. 28</u>
5. Enlèvement des neiges et de la glace	<u>fr. 54 996. 43</u>	<u>fr. 63 318. 10</u>
Total	<u>fr. 1 417 818. 30</u>	<u>fr. 1 255 670. 71</u>
Augmentation	fr. 162 147. 59	

Ad 1. Les frais d'entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris, ont augmenté de fr. 70 922. 34; il y a lieu de remarquer à ce sujet qu'ils avaient été particulièrement peu élevés en 1902 et 1903, exercices où rien d'extraordinaire n'était venu influencer les dépenses de cette catégorie; en 1904 par contre, les frais d'entretien des charpentes métalliques des ponts et ponceaux (suppression de défectuosités constatées au cours des inspections et nouveau peinturage) ainsi que le coût du ballastage ont dépassé respectivement de fr. 20 551. 48 et fr. 10 445. — ceux de 1903; en outre il se produisit au mois de septembre, sur un remblai de la ligne de Zoug (au-dessus de Walchwil) qui jusqu'alors n'avait présenté aucune déformation, un éboulement considérable dont le relèvement provisoire en vue d'assurer le service des trains a entraîné une dépense de fr. 11 309. 40 (la consolidation et la reconstruction définitive de ce remblai sont en cours d'exécution); enfin on a décompté en 1904 une somme de fr. 11 589. 75 représentant les frais de déblayage et de reconstruction de nos installations à Airolo par suite de l'éboulement de 1898, frais que le syndicat du „Sasso Rosso“ n'avait pas pris à sa charge.

Le reste de l'excédent de dépense se fractionne sur les autres rubriques de l'entretien.

Ad 2. Entretien et réfection de la superstructure (voie, aiguilles, plaques tournantes, chariots transbordeurs). La dépense se répartit de la manière suivante:

	1904	1903
a) Coût des matériaux employés	fr. 554 258. 06	fr. 609 409. 48
moins: produit de la vente de vieux matériel remplacé, restitution de matériel neuf non employé	„ 93 097. 56	„ 155 695. 45
	Coût net des matériaux	fr. 461 160. 50
b) Forfaits, main-d'œuvre et réparations (artisans et ateliers)	„ 321 756. 70	fr. 453 714. 03
	Total	„ 330 265. 23
	Diminution	fr. 782 917. 20
		fr. 783 979. 26
		fr. 1 062. 06

Quant à la moins-value sur le produit de la vente de vieux matériel, nous ferons remarquer qu'une partie des meilleurs matériaux provenant de réfections ont été remployés à augmenter de 10 à 12 par 8 m, distance entre deux joints, le nombre des traverses sur quelques sections de la première voie, Immensee-Fluelen, ainsi qu'à transformer la voie entre les points kilom. 159,7 et 161,9 de la ligne Cadenazzo-Locarno, mais que la valeur de ces matériaux remployés n'a pas été portée en compte.

Comme précédemment nous indiquons plus bas les réfections par section des voies et de leurs parties intégrantes, auxquelles on a procédé en 1904.

1. Remplacement d'anciennes voies du type II par du matériel neuf type IV:

Sur traverses fer:

km 1,404 — 2,946	voie de droite	{	entre Immensee et Goldau	1 542 m de voie
„ 4,284 — 6,505	„ „ „			2 221 „ „ „
„ 16,050 — 16,730	„ „ „	gauche entre Steinen et Schwyz	Schwyz et Brunnen	680 „ „ „
„ 17,247 — 18,520	„ „ „			1 273 „ „ „
„ 102,382 — 102,790	„ „ „	droite du tunnel de Pardorea	A reporter 6 352 m de voie	408 „ „ „

Sur traverses bois:

km 59,352 — 59,580	voie de gauche du tunnel du Kirchberg	228 „ „ „
A reporter 6 352 m de voie		

Report 6 352 m de voie

2. Remplacement d'anciennes voies du type I par du matériel type II sur traverses fer:

voie V de la gare de Brunnen	140	"	"
km 159,747 — 161,874 de la ligne Cadenazzo-Locarno	2 127	"	"
Ensemble	8 619	m de voie	

Pour la réfection de cette dernière section on a remployé en majeure partie le matériel encore utilisable provenant des réfections mentionnées au chiffre 1 ci-dessus (voir plus haut l'observation concernant le vieux matériel).

3. Remplacement de vieilles traverses fer par des traverses bois neuves:

km 61,662 — 61,818 voie de gauche du tunnel de Wattingen	156	m de voie
" 71,400 — 72,000 " " droite " " du Gothard	600	" "
" 160,474 — 160,762 de la ligne du Cenere (tunnels de Meggiagra et de Precassino)	288	" "
Ensemble	1 044	m de voie

4. Remplacement de rails usés:

km 72,592 — 73,000 voie de droite	408	m de voie
" 77,024 — 79,304 " " " du tunnel du Gothard	2 280	" "
" 84,752 — 85,592 " " gauche	840	" "
" 197,763 — 197,943 entre Capolago et Mendrisio	180	" "
Ensemble	3 708	m de voie

Les trois premières sections ont été pourvues de rails neufs type IV^a et la dernière de rails type II.

Les réfections en 1904 comportent:

réfections totales sur 8 619 m de voie (1903: 8 892 m),
remplacement de traverses sur 1 044 m de voie (1903: 1 431 m),
" de rails sur 3 708 m de voie (1903: 6 874 m),

représentant ainsi un total de 13 371 m de voie contre 17 197 m en 1903.

Par suite d'usure il a fallu en outre reconstruire complètement 6 aiguilles simples (1903: 10 aiguilles simples et 1 branchement-traversée).

Le tableau ci-dessous montre la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1904, 1903 et 1883:

	1904		1903		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales (y compris la seconde voie principale Immensee-Brunnen et Fluelen-Giubiasco)	415 419	100	394 770	100	267 933	100
voies de rails fer	7 887	1,9	10 114	2,5	49 456	18,5
" " acier, type I	9 196	2,2	9 376	2,4	16 488	6,2
" " " " II	193 730	46,6	192 954	48,9	201 989	75,3
" " " " III	240	0,1	240	0,1	—	—
" " " " IV	204 366	49,2	182 086	46,1	—	—
voies sur traverses mélèze	—	—	—	—	88 975	33,2
" " chêne et hêtre	147 301	35,5	146 706	37,2	168 103	62,8
" " fer	268 118	64,5	248 064	62,8	10 855	4,0

La longueur de la ligne n'a pas varié en 1904, elle est de 272 533 m; en revanche, la longueur des voies s'est accrue de 20 650 m par suite de l'ouverture à l'exploitation de la seconde voie Immensee-Brunnen; à la fin de l'exercice la longueur totale des lignes à double voie était donc de 142 886 m, soit le 52,4 % de la longueur du réseau. Les voies accessoires et d'évitement avaient à la clôture de l'exercice un développement de 116 830 m contre 117 929 m en 1903; la réduction provient de ce que les secondes voies principales des gares du nouveau tronçon à double voie Immensee-Brunnen ne figurent plus parmi les voies d'évitement, mais sont des voies principales pour la circulation des trains.

Ad 3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie. La dépense de cette rubrique comporte :

	1904	1903
a) Entretien du bâtiment d'administration à Lucerne	fr. 3 705. —	fr. 5 264. 10
b) Entretien courant des bâtiments des gares et stations ainsi que de la pleine voie	„ 126 026. 49	„ 87 778. 44
c) Transformations diverses, démolition et reconstruction à l'occasion d'agrandissements	„ 16 390. 35	„ 11 902. 05
d) Halles provisoires pour l'emmagasinement de céréales à Brunnen et Altdorf	„ 69 340. 16	„ 29 601. 80
Total	fr. 215 462. —	fr. 134 546. 39
Augmentation	fr. 80 915. 61	

Ad b. Le surcroît de dépense de fr. 38 248. 05 comparativement à 1903 est dû principalement à d'importants travaux de restauration à l'extérieur et à l'intérieur des bâtiments des gares

et stations; de même l'entretien des bâtiments des ateliers centraux et des installations hydrauliques a été plus coûteux qu'en 1903.

Ad d. Nous nous référerons à l'exposé de notre dernier rapport (pages 24 et 25); les dépenses portent sur le reliquat des constructions pour la période de 1903/1904 et sur la première étape des constructions pour la période de 1904/1905; dans la première décade du mois de janvier 1905, le volume des céréales emmagasinées s'est élevé à 5 619 wagons complets, le plus haut chiffre atteint jusqu'ici (1904: 5 532 wagons).

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

	1904	1903
	fr. 102 139. 65	fr. 82 446. 28
Augmentation	fr. 19 693. 37	

L'excédent de dépense a été causé en premier lieu par l'entretien des fils de télégraphe et de signaux, le nombre de ces fils ayant été augmenté et beaucoup de poteaux ayant dû être remplacés; en seconde ligne il a fallu remplacer de nombreuses clôtures en bois et haies vives par des clôtures formées de dalles en pierre et de fil de fer.

Ad 5. Enlèvement des neiges et de la glace.

	1904	1903
	fr. 54 996. 43	fr. 63 318. 10
Diminution	fr. 8 321. 67	

La dépense de cette rubrique a un peu diminué, bien que Gœschenen et le tronçon d'Airolo à Ambri aient eu de fortes chutes de neige au commencement de l'année; du reste ni la neige fraîche ni les avalanches n'ont causé de sérieuses interruptions de service.

C. Autres dépenses.

	1904	1903
	fr. 81 114. 09	fr. 78 786. 30
Augmentation	fr. 2 327. 79	

Ce surcroît de dépenses provient d'une grosse réparation du chasse-neige rotatif, réparation qui a coûté fr. 7 909. 09.

III. Expédition et mouvement.

La dépense totale de ce service se monte à fr. 3 473 056. 44, dépassant de fr. 269 114. 27 celle de l'exercice précédent, savoir fr. 248 921. 03 pour le „personnel“ et fr. 20 193. 24 pour les „autres dépenses“.

L'augmentation des frais de personnel provient en majeure partie d'un renforcement de l'effectif nécessaire par la nouvelle loi sur la durée du travail entrée en vigueur dans le courant de 1904.

Quant aux „autres dépenses“, l'excédent est dû à l'accroissement du trafic et porte essentiellement sur les rubriques: imprimés, papier, formulaires, billets, combustibles et matières pour éclairage.

IV. Traction (matériel roulant).

Les frais du service de la traction se chiffrent comme suit:

	1904	1903
A. Personnel	fr. 1 652 897. 40	fr. 1 542 132. 52
B. Matières consommées par le matériel roulant	„ 2 408 284. 53	„ 2 407 134. 66
C. Entretien du matériel roulant	„ 1 485 932. 49	„ 1 317 597. 83
D. Autres dépenses	„ 44 288. 63	„ 37 687. —
Total	<u>fr. 5 591 403. 05</u>	<u>fr. 5 304 552. 01</u>
Augmentation	fr. 286 851. 04	$= 5,4\%$

Les locomotives ont parcouru:

	Kilomètres-locomotives	Kilomètres-tonnes (poids brut)
En 1904	5 151 090	775 757 340
„ 1903	<u>5 105 007</u>	<u>755 804 480</u>
Augmentation	$46 083 = 0,9\%$	$19 952 860 = 2,64\%$

Les dépenses se répartissent de la manière suivante:

A. Personnel.

1. Chef du service de la traction et ses aides:

	1904	1903
fr.	53 092. 64	fr. 39 089. 86
augmentation	„ 14 002. 78	

2. Personnel des locomotives et visiteurs du matériel:

a) Chefs des dépôts et leurs aides :

	1904	1903
fr.	84 944. 60	fr. 78 488. 86
augmentation	„ 6 455. 74	

b) Mécaniciens et chauffeurs :

	1904	1903
fr. 1 231 246. 71	fr. 1 166 463. 35	
augmentation	„ 64 783. 36	

c) Visiteurs du matériel :

	1904	1903
fr. 96 409. 39	fr. 87 557. 70	
augmentation	„ 8 851. 69	

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

	1904	1903
fr. 187 204. 06	fr. 170 532. 75	
augmentation	„ 16 671. 31	

L'excédent de dépense, au total de fr. 110 764. 88 pour les positions IV. A. 1 à 3 et comparativement à 1903, provient essentiellement d'une augmentation de personnel nécessitée par la nouvelle loi sur la durée du travail,

B. Matières consommées par le matériel roulant.

1. Combustibles:

a) Pour les locomotives:

	1904	1903
	fr. 2 112 380. 47	fr. 2 162 888. 50
diminution	,, 50 508. 03	

b) Pour les voitures, fourgons et wagons:

	1904	1903
	fr. 8 670. 82	fr. 10 060. 13
diminution	,, 1 389. 31	

2. Graisses et huiles:

a) Pour les locomotives:

	1904	1903
	à fr. 89 977. 85	fr. 88 857. 99
augmentation	,, 1 119. 86	

b) Pour les voitures, fourgons et wagons:

	1904	1903
	fr. 13 556. 49	fr. 11 224. 13
augmentation	,, 2 332. 36	

3. Matières pour éclairage:

a) Pour les locomotives:

	1904	1903
	fr. 15 355. 02	fr. 15 561. 98
diminution	,, 206. 96	

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

a) Pour les locomotives:

	1904	1903
	fr. 32 453. 94	fr. 31 720. 73
augmentation	,, 733. 21	

b) Pour les voitures, fourgons et wagons:

	1904	1903
	fr. 4 626. 93	fr. 4 309. 62
augmentation	,, 317. 31	

Comparativement à 1903, la dépense pour les combustibles et matières figurant aux positions IV. B. 1 à 4

a diminué de fr. 48 861. 92 pour les locomotives
et augmenté de fr. 50 011. 79 pour les voitures, fourgons et wagons

augmentation nette fr. 1 149. 87

La réduction de frais pour les locomotives est la conséquence d'une diminution de la consommation de combustible, pour lequel on a dépensé fr. 50 508. 03 de moins, malgré un accroissement des kilomètres parcourus.

La consommation de combustible a été

	1904	1903
Par kilomètre-locomotive	de 15,78 kg	16,29 kg, soit 3,14 % de moins
" kilomètre-tonne (poids brut)	,, 0,105 ,	0,110 , " 4,55 % , "

Cette diminution de consommation a été obtenue par la création pour les chauffeurs d'un service d'instruction sur la conduite du feu combinée avec l'appareil fumiyore Langer, qui est maintenant adapté à 111 locomotives.

L'excédent des dépenses pour les voitures, fourgons et wagons provient essentiellement de ce que nous avons payé aux administrations italiennes des redevances pour l'éclairage de leurs voitures affectées au service direct, redevances qui remontent jusqu'à l'année 1901, les négociations à ce sujet n'ayant abouti qu'en 1904; ces redevances figurent pour la première fois au compte de l'exercice écoulé et comportent fr. 50 336. 70 pour les années 1901—1904.

C. Entretien et réfection du matériel roulant.

1. *Locomotives et tenders:*

	1904	1903
	fr. 936 956. 92	fr. 795 889. 91
augmentation	„ 141 067. 01	

2. *Voitures:*

	1904	1903
	fr. 341 511. 24	fr. 308 358. 51
augmentation	„ 33 152. 73	

3. *Fourgons et wagons:*

	1904	1903
	fr. 207 464. 33	fr. 213 349. 41
diminution	„ 5 885. 08	

L'excédent de dépense de fr. 168 334. 66 sur les positions IV. C. 1 à 3 par rapport à 1903 a été occasionné par le fait que le parc du matériel roulant ayant été renforcé, un nombre plus grand de locomotives, voitures, etc. ont dû être réparées; il est à noter aussi que le service intense des locomotives de grande vitesse a nécessité de grosses réparations de chaudières et qu'un chiffre plus considérable de voitures à quatre essieux ont subi d'importantes réparations; enfin le relèvement des salaires contribue également à l'accroissement des dépenses.

D. Autres dépenses.

La dépense afférente aux quatre sous-rubriques se monte en

	1904	1903
	à fr. 44 288. 63	fr. 37 687. —
augmentation	„ 6 601. 63	

Cet excédent porte principalement sur le complément et l'entretien des objets d'inventaire du service de la traction.

V. Dépenses diverses.

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

		1904	1903
1. Pour gares et sections de ligne	.	fr. 177 418. 76	fr. 184 097. 74
2. Pour matériel roulant (location)	.	" 645 033. 57	" 605 373. 07
3. Pour locations diverses	.	" 6 583. 48	" 5 664. 52
		<hr/>	<hr/>
		fr. 829 035. 81	fr. 795 135. 33

La dépense pour loyers de gares et sections de ligne est inférieure de fr. 6 678. 98 à celle de 1903.

L'excédent de dépense pour matériel roulant (location), fr. 39 660. 50, est dû principalement à la circulation sur notre réseau, jusqu'à fin 1904, de voitures allemandes et italiennes.

La rubrique „pertes sur les services auxiliaires“ accuse par rapport à l'exercice précédent une dépense de fr. 453. 54 pour diminutions constatées sur le compte des matériaux.

Assurance-incendie. En 1904 cette catégorie d'assurance n'a nécessité aucune mesure spéciale. Eu égard cependant au stock considérable de céréales dans les entrepôts de Brunnen, Fluelen et Altdorf, nous avons dû, comme en 1903, conclure un certain nombre de contrats à court terme pour ces marchandises.

Dommages-intérêts pour accidents. La dépense se chiffre en 1904 par fr. 89 629. 32 contre fr. 108 398. 01 en 1903.

En vertu de la convention du 5 septembre 1885 sur la responsabilité collective, nous avons payé en 1904.

fr. 832. 46 pour l'accident de Bruggen (1902),		
" 6 927. 75 "	" Palézieux (1903),	
" 749. 60 "	" Mœnchenstein (1891),	
" 107. 88 "	" Zollikofen (1891),	
<hr/> <td>" 831. 40 "</td> <td>" Bütschwil (1901).</td>	" 831. 40 "	" Bütschwil (1901).
fr. 9 449. 09		

Nos prestations à l'assurance collective depuis sa création, c'est-à-dire depuis le 1^{er} octobre 1885 jusqu'au 31 décembre 1904, s'élèvent à fr. 374 803. 85, somme qui se répartit comme suit:

Accident entre Renan et Convers le 8 juillet 1886	fr. 3 341. 98
" de Werra à St-Maurice le 2 août 1887	" 3 443. 44
" " Mœnchenstein le 14 juin 1891	" 204 539. 17
" dans le tunnel du Boetzberg le 25 juin 1891	" 7 794. 21
" de Zollikofen le 15 août 1891	" 101 449. 24
" Jak. Schindler à Auvernier le 10 décembre 1893	" 364. 67
" Jos. Bommer à Aarau le 18 janvier 1894	" 1 432. 74
" d'Aarau le 4 juin 1899	" 31 238. 54
" Jean Grisoni à Cressier le 29 juillet 1899	" 138. 82
" Matter, facteur à Berne, le 8 décembre 1900	" 3 676. 38
" de Henschikon le 12 avril 1901	" 924. 85
" Neuveville le 2 septembre 1901	" 5 766. —
" Bütschwil le 6 décembre 1901	" 1 645. 13
" Bruggen le 10 mai 1902	" 2 120. 93
" Palézieux le 21 novembre 1903	" 6 927. 75
Total comme ci-dessus	fr. 374 803. 85

Plusieurs des cas ci-dessus ne sont toutefois pas encore liquidés; 9 accidents représentant ensemble la somme de fr. 52 438. 40, tombent dans la période du 1^{er} mai 1894 au 30 avril 1904 faisant règle pour le calcul du prix de rachat et ne sont non plus complètement liquidés; pour l'édit calcul, cette somme sera multipliée par 2 1/2.

On voit par ce qui précède que notre Compagnie avait à fin 1904 alloué un peu plus de fr. 500 000 à titre d'indemnités; jamais nous n'avons eu à demander aucune compensation. Notre surprise fut donc d'autant plus grande, lorsque la Direction générale des chemins de fer fédéraux, par lettre du 18 mars 1905, nous dénonça pour le 30 septembre prochain la convention pré rappelée et ses suppléments. Il faut dire au vrai que depuis le rachat des réseaux Central-Suisse, Nord-Est Suisse, Union-Suisse et Jura-Simplon, les parties contractantes sont réduites à deux, les chemins de fer fédéraux et notre Compagnie, et que défalcation faite d'une modique prestation que doit assumer par anticipation l'administration sur le réseau de laquelle l'accident s'est produit, nous avons dû jusqu'ici contribuer pour le 14—15% aux montants des dommages et intérêts.

Malgré ce résultat défavorable, nous regrettons vivement la dénonciation du contrat, car l'assurance mutuelle donnait aux membres de l'association une garantie absolue et une très grande liberté d'action pour traiter les cas de responsabilité avec les voyageurs et tierces personnes; en plus les frais de gestion de l'association étaient minimes. Nous nous sommes demandé s'il convenait de passer un contrat avec une société d'assurance, mais nous y avons renoncé. Nous savons en premier lieu que ces sociétés ne concluent plus de contrats à responsabilité illimitée, en seconde ligne les primes sont fort élevées et enfin la conclusion d'un contrat se heurterait à un obstacle des plus sérieux, savoir le fait que nous ne pourrions nous assurer que pour un laps de temps relativement court. Nous préférons par conséquent créer une réserve spéciale et reviendrons sur ce sujet à propos du compte de profits et pertes.

Le chiffre des *réclamations en dommages et intérêts pour pertes, déchets, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1904 à 7622.

Il a été payé en indemnités:

pour pertes, déchets, dommages et avaries	1 377 cas, fr. 64 752. 26
" retards et fourvoiements	1 298 " 25 201. 54
" acquits en douane, etc., non déchargés	6 " 11. 95
" autres causes	3 " 99. 65
	<hr/>
	2 684 cas, fr. 90 065. 40

De cette somme il faut déduire:

remboursements de Compagnies de chemins de fer	fr. 65 310. 80
remboursements d'employés fautifs	" — —
produit de la vente de colis en trop	" 2 077. 54
	<hr/>
	fr. 67 388. 34

Reste à notre charge fr. 22 677. 06

Droit de concession, impôts et contributions. Le droit de concession à verser à la Confédération s'est monté à fr. 55 200. —, chiffre égal à celui de 1903.

Allocations aux caisses de prévoyance, dons. Voir l'exposé des pages 31 à 34.

Les „autres dépenses“, se montant à fr. 66 897. 39, sont de fr. 9 322. 68 supérieures à celles de 1903, excédent qui est dû principalement à l'agrandissement des écoles primaire et secondaire de Bellinzona. Dans le total ci-dessus figurent entre autres les positions suivantes:

fr. 16 794. 22 versements au magasin de consommation de Bellinzona;
 „ 7 677. 91 versements pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux;
 „ 30 678. -- versements en faveur des écoles particulières de la Compagnie.

E. Divers.

1. Accidents.

En 1904 il s'est produit 109 accidents dans le service d'exploitation proprement dit, savoir :

1 ^o déraillements : en gare	1
en pleine voie	—
2 ^o collisions : en gare	1
en pleine voie	—
3 ^o accidents de personnes	106
4 ^o accidents divers	—
Total	108

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

1 ^o par déraillements ou collisions :		tués		blessés.
voyageurs	.	.	.	—
employés	.	.	.	—
autres personnes	.	.	.	—
2 ^o par d'autres causes :				
voyageurs	.	.	.	1
employés	.	.	.	2
autres personnes	.	.	.	102
			1	
			3	
				103
Tentative de suicide				1

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

Le 31 juillet l'ouvrier aux marchandises Bonio Angelo de Bellinzona, occupé à charger des marchandises de grande vitesse dans le train 79, tomba du fourgon et fut pris sous une caisse de 250 kg qu'il avait entraînée dans sa chute; il a succombé à ses blessures le 22 août.

Le 22 août un garçonnet de 2 ans, fils de l'agriculteur Fassbind, a été écrasé et tué sur le coup par le train 201 entre Walchwil et Goldau; cet enfant s'était éloigné de la maison paternelle distante de la ligne d'environ 25 mètres et doit avoir pénétré sur la voie en passant à travers la clôture en lattis.

Le 4 octobre l'ouvrier Bosco Antonio, qui se rendait de son chantier près du poste d'enclenchement entre les voies III et IV vers le quai de la gare de Goldau, fut tamponné par une locomotive de manœuvre et si grièvement blessé qu'il succomba le même jour.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

- L'effectif des membres est monté de 1 908 à 2 063 et l'avoir de fr. 6 961 084. — à 7 604 788. 46.
Un nouveau bilan technique d'assurance au 31 décembre 1904 doit être dressé par des experts;

nous avons pris les mesures nécessaires pour l'exécution de ce travail. Au surplus nous renvoyons aux quatre tables ci-après :

Effectif des membres actifs de la caisse de secours.

Année	Au com-mencement de l'année	Entrés pen-dant l'année	Sortis sans secours (avec rembourse-ment)	Sortis par suite d'accident en service	Sortis pour cause d'invalidité	Décédés	A la fin de l'année
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
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683
1903	1683	269	10	3	14	17	1908
1904	1908	192	10	—	11	16	2063

Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au com-mencement 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 majorité d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés	Total	
1894	31	68	8	11	—	—	2	1	2	5	—	34
1895	34	79	6	9	—	—	2	2	—	3	6	37
1896	37	82	5	27	1	15	15	1	1	1	—	27
1897	27	109	5	21	8	5	8	1	1	9	1	129
1898	23	129	7	15	—	—	5	—	—	5	—	25
1899	25	144	5	11	1	3	3	—	—	4	—	26
1900	26	154	3	25	—	—	6	—	—	6	1	23
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	—	12	1	21
1902	21	204	7	23	1	8	—	—	—	9	3	19
1903	19	224	9	27	1	8	—	—	—	10	9	18
1904	18	242	3	31	3	10	—	—	—	14	4	7

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
1894	fr. 2 181 671.37	fr. 100 389.08*)	fr. 151 881.48	fr. 141 586.88†)	fr. 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
1901	" 5 214 294.73	" 156 367.22	" 290 607.33	" 222 867.25	" 5 884 136.53
1902	" 5 719 920.53	" 160 985.20	" 313 810.96	" 257 757.46	" 6 452 474.15
1903	" 6 263 999.58	" 202 437.92	" 427 833.39	" 262 887.10	" 7 157 157.99
1904	" 6 961 084.—	" 198 525.46	" 354 452.55	" 305 808.57	" 7 819 870.58

*) 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. 108,881. 69.

Dépenses.								
Année	Secours et pensions				Remboursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Total				
1894	fr. 39 182.75	fr. 34 056.08	fr. 4 250.—	fr. 77 488.83	fr. 3 260 —	fr. 2 879.72	fr. 83 628.55	fr. 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
1901	" 63 854.80	" 91 049.55	—	" 154 904.35	" 6 744.10	" 2 567.55	" 164 216.—	" 5 719 920.53
1902	" 79 921.—	" 96 253.27	" 5 000.—	" 181 174.27	" 4 529.40	" 2 770.90	" 188 474.57	" 6 263 999.58
1903	" 83 898.44	" 104 902.05	—	" 188 800.49	" 4 349.45	" 2 924.05	" 196 073.99	" 6 961 084.—
1904	" 94 946.24	" 113 196.25	1 000.—	" 209 142.49	" 3 025.43	" 2 914.20	" 215 082.12	" 7 604 788.46

b. Caisse de secours-maladie pour les ouvriers.

D'après le compte de la caisse de secours pour les *ouvriers du service de surveillance et d'entretien de la ligne*, l'avoir a reculé de fr. 79 172. 77 à fr. 72 191. 89; la cause de ce déficit est une moins-value sur la rubrique „cotisations régulières des membres“, qui est tombée de fr. 24 733. 35 à fr. 16 705.—, tandis que la dépense pour secours à des sociétaires vivants n'a baissé que de fr. 31 061. 06 à fr. 28 088. 10; cela s'explique par le fait que les ouvriers attachés en 1903 à la construction de la seconde voie Immensee-Brunnen faisaient aussi partie de la caisse, mais n'ont plus payé leurs cotisations en 1904 après l'achèvement des travaux.

Quant à la caisse de secours pour les *ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers*, son avoir est monté de fr. 58 006. 13 à fr. 63 978. 87.

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 de ses intérêts, fr. 3 538. 64; il en a été prélevé fr. 280.— pour gratifications à des agents des services de surveillance, des expéditions et de la traction.

La situation en titres, fr. 96 000.— est montée en 1904 à fr. 100 000.— (val. nom.) obligations 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Le chiffre des employés définitifs a diminué d'un aide contre-maître et d'un chef-ouvrier et augmenté d'un aide-magasinier.

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

total au 1 ^{er} janvier	539
" " 31 décembre	519

Le maximum d'une fin de mois a été de 543, le minimum de 519, savoir:

monteurs	10— 10	vitrerie et aide	2— 2
chefs de groupe	4— 4	peintres et aides	21— 19
ajusteurs et aides	202—185	selliers et aides	15— 16
tourneurs et aides	42— 43	raboteurs, perceurs, fraiseurs	12— 13
chaudronniers et aides	4— 4	chefs-maneuvres	5— 5
chaudronniers en cuivre et aides	8— 8	manœuvres	114—103
ferblantier	1— 1	veilleurs de nuit	4— 4
fondeurs et aides	4— 4	chauffeurs	2— 2
forgerons et aides	10— 11	apprentis	37— 35
frappeurs	12— 11	commissionnaire	1— 1
menuisiers et aides	35— 36		

Les ateliers centraux ont réparé en tout: 242 locomotives, 884 voitures et 2617 wagons.

Le 1^{er} janvier il y avait en réparation: 29 locomotives, 29 voitures et 36 wagons, le 31 décembre: 25 locomotives, 32 voitures et 66 wagons.

En sus de ces réparations, les ateliers ont exécuté encore divers travaux spéciaux, tels que: confection de pièces de rechange de tout genre pour le matériel roulant; remplacement des anciennes

soupapes de frein n° 23 de 20 locomotives par d'autres munies de l'appareil de compensation et du régulateur de pression; adaptation à 51 locomotives (entre la machine et le tender) de l'accouplement métallique pour le chauffage par la vapeur; adaptation à 87 locomotives de l'appareil fumivore système Langer; adaptation à 8 locomotives de soupapes d'admission d'air système Ricour; transformation de la locomotive n° 144 en locomotive à vapeur surchauffée système Pielock; installation de sonneries électriques dans 6 voitures; installation de l'éclairage par dynamos système Brown, Boveri & Cie. dans 2 voitures à 4 essieux; adaptation aux soufflets d'intercommunication de 74 voitures des targettes tournantes du modèle allemand; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir: écrous en bronze, composition, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux en laiton, plombs de douane, etc.

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

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

le 1 ^{er} janvier à	91
le 31 décembre à	103

et a oscillé durant l'année entre 91 et 103.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
chefs-ouvriers	2	1	1
ajusteurs	23—27	11—12	10—11
tourneur	1	—	—
chaudronnier	1	—	—
ferblantier	1	—	—
forgeron et frappeur	1	—	—
menuisier	1	—	—
apprentis	7—9	3—4	—
chauffeur de machine fixe	1	—	—
mancœuvres	10—13	5	9—13

2. Usine à gaz.

L'usine à gaz mixte de Bellinzona a produit en 1904 49 085.³⁴⁰ m³
de gaz; la provision au 1^{er} janvier 1904 était de 374.000 m³
total 49 459.³⁴⁰ m³

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	30 159. ⁶⁹⁹ m ³
" " " d'autres administrations	15 312. ³¹⁰ m ³
fuites en 1904	3 667. ⁹³¹ m ³
provision au 1 ^{er} janvier 1905	319. ⁴⁰⁰ m ³
total comme ci-dessus	49 459. ³⁴⁰ m ³

En 1904 le prix du gaz s'est élevé:

par m ³ de gaz fabriqué, à	fr. 1. 39
par m ³ de gaz utile, à	" 1. 50

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1904	1903
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	16	16
Archives	2	3
Bureau de revision des comptes	8	7
Bureau de la comptabilité	6	6
Caisse principale	6	6
Bureau commercial	15	15
Agents commerciaux	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	43	43
Bureau des réclamations (contentieux)	5	4
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes	4	4
Huissiers	8	8
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et chauffeur	8	8
Economat (y compris le magasin de consommation)	39	31
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins y compris celui de consommation	12	16
Ecole privée de la Compagnie, régents et régentes	13	11
	187	180

2. Surveillance et entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	22	21
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	17	17
Chefs de district et surveillants	25	25
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe	45	45
Gardes-voie	103	104
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	206	182
Gardes-barrières (femmes)	121	121
Employés divers	10	8
Journaliers	535	512
	1084	1035

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	19	16
Contrôle des voitures et wagons	11	11
A reporter	30	1271
	27	1215

	Report	1904	1903
Inspecteur de l'exploitation		30	1271 27 1215
Représentant à Luino		1	1
Chef des entrepôts de Brunnen		1	1
Imprimeur des billets		1	1
Chefs de gare		8	8
Chefs de station		36	36
Sous-chefs de gare		22	18
Commis de gare		96	82
Receveurs aux voyageurs		14	12
Receveurs aux bagages		9	7
Remplaçants ambulants		16	16
Télégraphistes		23	23
Contrôleurs du matériel		29	27
Chefs des bureaux-marchandises de Chiasso et Luino		2	2
Adjoints desdits, comptables, receveurs aux marchandises, déclarants en douane à Chiasso et Luino, adjoint du chef des entrepôts		8	8
Chefs des bureaux-marchandises d'Arth-Goldau, Biasca, Bellinzona, Lugano et Locarno (y compris les magasins à pétrole de Goldau)		6	6
Commis des bureaux-marchandises		68	58
Gardes-marchandises		22	23
Chefs-manceuvre		16	12
Aides-chefs-manceuvre		9	5
Portiers		11	10
Volontaires		45	50
Gardes-station		160	137
Chefs d'équipe (triaje), réguliers		6	6
Chefs-ouvriers aux transports, réguliers		12	12
Manœuvre (triaje), réguliers		48	36
Ouvriers de station, réguliers		41	39
Ouvriers de station, journaliers		235	201
Surveillants de l'éclairage		7	7
Chefs de train principaux		2	2
Chefs de train		75	71
Conducteurs		139	115
Gardes des wagons-lits		3	3
Gardes-freins		189	172
		— 1391 —	1235

4. Traction.

Chef du service de la traction et son personnel de bureau (y compris 1 commis provisoire)	19	18
A reporter	19	2662 18 2450

Report	1904	1903
	19	2662
	18	2450
Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de bureau (y compris 2 commis provisoires, 3 commissaires et 1 femme de service)	29	26
Mécaniciens	143	137
Chauffeurs	148	140
Chauffeurs provisoires	41 *)	34 *)
Chefs-nettoyeurs	3	3
Nettoyeurs de locomotives	112	101
Lampistes	5	4
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1	1
Visiteurs des voitures et wagons	26	25
Visiteurs provisoires	7	8
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	42	40
Surveillant de l'éclairage électrique des trains	1	1
Ouvriers de la station de chargement des accumulateurs	4	3
	<hr/> 581	<hr/> 541

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau (y compris 1 commis provisoire et 1 commissionnaire)	13	13
Contre-maîtres (3) et aides-contre-maîtres (5)	8	8
Chefs-ouvriers	12	13
Monteurs, chefs de groupe, serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, vitriers, raboteurs, perceurs, fraiseurs et chauffeurs de machines fixes	384	366
Manœuvres et veilleurs de nuit (4)	110	121
Apprentis	37	37

Ateliers des dépôts de locomotives.

Aide du contre-maître	1	1
Chefs-ouvriers	4	4
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes	53	55
Manœuvres (y compris 1 commissionnaire)	30	25
Apprentis	11	8
	<hr/> 663	<hr/> 651

6. Usine à gaz.

Contre-maître	1	1
Aide contre-maître	1	1
Ouvriers	6	5
	<hr/> 8	<hr/> 7
Total	3914	3649

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

Récapitulation.

	1904	1903
Agents de l'exploitation	2256, soit par kilom.-ligne 8,17	2033, soit par kilom.-ligne 7,36
Journaliers	1658, " " " 6,01	1616, " " " 5,85
Total	3914, soit par kilom.-ligne 14,18	3649, soit par kilom.-ligne 13,21

III. Finances.

Au cours de l'exercice 1904 nous nous sommes procuré de nouveaux capitaux en aliénant pour la caisse de secours des fonctionnaires et employés une tranche de fr. 700 000. — de notre emprunt 4 %.

Bilan annuel.

Le capital-actions au chiffre de	fr. 50 000 000. —
ni le capital-subventions de	<u>fr. 119 000 000. —</u>
n'ont varié; ils ne nous suggèrent par conséquent aucune observation.	
Le capital-obligations, qui accusait à fin 1903	fr. 121 030 000. —
s'est accru de la somme susindiquée de	fr. 700 000. —
dont il faut déduire l'annuité d'amortissement de 1904	<u>" 420 000. —</u>
	soit de " 280 000. —
et comportait à la clôture de l'exercice 1904	<u>fr. 121 310 000. —</u>
dont fr. 118 910 000. — de l'emprunt 3 1/2 %	
" " 2 400 000. — " " 4 %.	

Les obligations 4 % sont intégralement assignées à la caisse de secours des fonctionnaires et employés.

Les capitaux actions, obligations et subventions s'élevaient donc au	fr. 290 310 000. —
31 décembre 1904 à	<u>fr. 1 114 902. 25</u>
formant avec le fonds de construction	le total de fr. 291 424 902. 25

D'autre part il a été dépensé:	
pour chemin de fer et installations fixes	fr. 258 545 858. 64
" matériel roulant	" 24 000 532. 83
" mobilier et ustensiles	<u>" 2 954 151. 84</u>
total pour le compte de construction	fr. 285 500 543. 31
pour les travaux ci-après inachevés à la clôture de l'exercice 1904:	
seconde voie Immensee-Brunnen	fr. 3 029 654. 42
constructions diverses, coût effectif	<u>" 823 133. 81</u>
A reporter	fr. 3 852 788. 23
	fr. 285 500 543. 31
	fr. 291 424 902. 25