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: 23.11.2025

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 IIIe 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 3604, dont 3201 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-Gæschenen, 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 Gæschenen ses voyageurs au train 509.

En fait d'innovations importantes nous avons à signaler:

1º La création du train 8 circulant le soir de Gæschenen à Lucerne et qui formait le train en retour du train matinal 7; de même que ce dernier, le train 8 a marché du 1er juillet au 14 septembre. Il prenait à Gæschenen 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.

2º Le doublement entre Milan et Goldau et durant la période du 1er juillet au 15 septembre du direct RM 52/GB 118 quittant Milan à 7¹º 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 1er octobre, comportait deux améliorations notables des communications entre l'Italie d'une part, la France et l'Allemagne d'autre part.

1º Auparavant le direct RM 52/GB 118 quittant Milan à 7¹º du matin n'avait pas à Bâle de correspondance directe pour Paris; depuis le 1er octobre, cette lacune est comblée au moyen d'un nouveau direct Bâle-Paris via Mulhouse-Belfort, partant de Bâle à 5º8 soir et arrivant à Paris à 11³5 soir.

2º 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:

| and the second s | | | | | |
|--|------|---|-----------------------|-------------|----------------------|
| Rome | dép. | 1 | 11 ¹⁰ soir | Paris arr. | 740 matin |
| Florence | 27 | | 610 matin | Londres " | 345 soir |
| Brindisi | 27 | | 5^{03} soir | Bruxelles " | 818 matin |
| Venise | 27 | | 820 matin | Francfort " | 5^{25} , |
| Milan | " | | 2^{85} soir | Berlin " | 4 ⁵⁶ soir |
| Lucerne | " | | 857 ,, | Brême " | 422 " |
| Bâle | arr. | | 1055 , | Hambourg " | 438 " |

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 | 1904 (276 kilomètres) | | | 1903 (276 kilomètres) | | | Comparé plus | | à 1903 moins | | | |
|---|--------------------------|----|--------------|------------------------------|--------------------|---------------|-----------------|--------------|--------------------|----|---------|----|
| chemin de fer: | Fr. | C. | Pour | cent | Fr. | C. | Pour | cent | 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, marchandiscs (frais accessoires compris): | | | × , | | | 0 0 101 | 8, | | | | | |
| a) bagagesb) animauxc) marchandises de toute | 893 477 367 388 | | 3,95 1,63 | 3,75 1,54 | The second records | 1000000 | 3,78 3,00 | 3,62 2,87 | 56 269 | 72 | 296 687 | 68 |
| nature | 12 028 860 | 49 | 53,22 | 50,51 | 11 756 269 | 24 | 53,03 | 50,78 | 272591 | 25 | | |
| Ensemble B. Recettes diverses | 22 600 641 1 217 286 | | 100,00 | 5,11 | 22167542 981450 | | 100,00 | 4,24 | 433 099 235 836 | 81 | | |
| Total des recettes | | | | | 23 148 992 | | | 100,00 | | | | |

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 1902. 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 | . 27 | 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 | $162\ 066 = 5,22\ 0/0$ | $144\ 835 = 4,91\ ^{0}/_{0}$ | | | |
| II°, | $651\ 379 = 20,97\ ^{0}/^{0}$ | $619598 = 21,01^{\circ}/_{\circ}$ | | | |
| IIIe " | $2293043 = 73,81^{0}/_{0}$ | $2\ 185\ 303 = 74,08\ 0/0$ | | | |

Chiffre des kilomètres-voyageurs:

| | 1904 | 1903 |
|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| I ^e classe | $16\ 938\ 178 = 11,16\ 0/0$ | $15\ 950\ 350 = 11,04\ 0/0$ |
| IIe " | $44\ 952\ 402\ =\ 29,63\ ^{0}/_{0}$ | $43\ 095\ 238 = 29,83\ 0/0$ |
| III ^e " | $89\ 848\ 496 = 59,21\ 0/0$ | $85406496 = 59,18^{\circ}/_{\circ}$ |

Parcours moyen de chaque voyageur:

| | | 1904 | 1903 |
|------------------|----|-----------|-----------|
| Ie classe | | 104,51 km | 110,13 km |
| IIe | 27 | 69,01 " | 69,55 ,, |
| ΠI_{θ} | 27 | 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 |
|-----------|--------------------------------|--|
| Ie classe | fr. $2\ 097\ 036 = 22,52\ 0/0$ | fr. $1990886 = 22,34 \%$ |
| IIe " | 3299481 = 35,44 % 0 | $^{\circ}$ 3 183 201 = 35,73 $^{\circ}$ / $^{\circ}$ |
| IIIe " | 3914398 = 42,040/0 | $_{9}$ 3 735 902 = 41,93 0 / $_{0}$ |

Taxe moyenne payée par chaque voyageur:

| | | | 190 | 1 | | | 190 | 3 |
|-----------|--------|-----|-----|----|---|-----|-----|----|
| I^e | classe | fr. | 12. | 94 | | fr. | 13. | 75 |
| Π_{e} | " | 27 | 5. | 07 | • | " | 5. | 14 |
| IIIe | 27 | " | 1. | 71 | | " | 1. | 71 |

Recette par kilomètre-voyageur:

| 1904 | | 19 | 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 \(^{0})₀.

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 recrudescence 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 | | $48\ 101\ t = 4,12^{0}/o$ | $48639 \ t = 4,28^{0}/_{0}$ |
| Expéditions partielles | | $57\ 323\ t = 4,91^{0}/0$ | $54873 \ t = 4,83^{\circ}/_{\circ}$ |
| Wagons complets (petite | vitesse) | $311\ 800\ t=26,76^{0}/o$ | $295\ 996\ \ \mathrm{t} = 26,07^{\mathrm{o}}/\mathrm{o}$ |
| Tarifs exceptionnels | | $748\ 369\ t = 64,21^{0}/0$ | 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 | II • 127 | 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 °/o; le produit moyen par kilomètre-tonne a reculé de 7,34 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 affermag | es . | | fr. | 1 203 677. | 62 | fr. | 970 665. | 38 |
| Produit de services | auxiliaires | | 77 | 7 125. | 68 | 27 | 5 965. | 79 |
| Autres recettes | | | " | 6483. | 47 | . " | 4818. | 92 |
| | Tota | al | fr. | 1 217 286. | 77 | 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.

| D | 19 0 (276 kilor | | 1903 (276 kilomètres.) | Comparé | à 1903 moins |
|-------------------------------------|---------------------------|-----------|----------------------------------|---------------------------|---------------|
| $D\'epenses.$ | Fr. | C., % | Fr. C. o | / ₀ Fr. C. | Fr. C. |
| I. Administration générale | 653 659 | | | 45 492 22 | |
| II. Surveillance et entretien de la | | | | | |
| ligne | 2570476 | 13 18.57 | 2 333 962 48 1 | 7.91 236 513 65 | |
| III. Expédition et mouvement . | 3 473 656 | 44 25.08 | 3 203 942 17 24 | 1.60 269 114 27 | |
| IV Traction | 5 591 403 | 05 40.37 | 5 304 552 01 40 | 0.78 286 851 04 | |
| V. Dépenses diverses | 1 561 110 | 66 11.26 | 1 576 019 38 19 | 2.09 | 14 908 72 |
| Total des dépenses | 13 849 705 | 84 100.00 | 13 026 643 38 100 | 0.00 837 971 18 | 14 908 72 |
| | | | | | |

| | | | | | | | | | | | 1904 | | 1903 |
|--------------------|-------|--------|-------|--------|---------|--------|-----------|-------|----|-----|------------|-----|------------|
| La dépense s'élève | : par | kilom | ètre- | ligne | | | | H H H | à. | fr. | 50 180. 09 | fr. | 47 197. 98 |
| | 77 | 77 | - | train | | | | | " | " | 4.0131 | 27 | 3.7888 |
| | " | " | - | parco | urs uti | le | | | " | " | 3.2639 | 77 | 3.0787 |
| | " | " | - | essieu | de vo | itures | et was | gons | " | " | 0.1254 | 77 | 0.1187 |
| | " | " | | tonne | (poids | s bru | t) . | • | " | " | 0.0183 | 27 | 0.0177 |
| | en | pour c | ent o | les re | cettes | d'ex | ploitatio | on | | | 58.15 | | 56.27 |
| | " | 27 | " | 27 | 77 | sur | transpo | rts | | | 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 | • | | " | 128 569. 84 | 3 7 | , 109 836. 61 |
| | | | | 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 | " 1 417 818. 30 | " 1 255 670. 71 |
| C. Autres dépenses | , 81 114. 09 | " 78 786. 30 |
| Total | fr. 2570476. 13 | fr. 2 333 962. 48 |
| Augmentation | fr. 236 513. 65 | |

A. Personnel.

L'excédent de dépense se monte pour ce chapitre à fr. 72038. 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 | , 782 917. 20 | " 783 979. 26 |
| 3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie | " 215 462. — | " 134 546. 39 |
| 4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures. | " 102 139. 65 | , 82 446. 28 |
| 5. Enlèvement des neiges et de la glace | " 54 996. 43 | " 63 318. 10 |
| Total | fr. 1 417 818. 30 | fr. 1 255 670. 71 |
| 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 (audessus 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 là superstructure (voie, aiguilles, plaques tournantes, chariots transbordeurs). La dépense se répartit de la manière suivante:

| | | | 1904 | | 1903 |
|------|--|-----|-------------|------|-------------|
| u) | 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 | 27 | 93 097. 56 | - 27 | 155 695. 45 |
| | Coût net des matériaux | fr. | 461 160. 50 | fr. | 453 714. 03 |
| · b) | Forfaits, main-d'œuvre et réparations (artisans et ateliers) | 27. | 321 756. 70 | " | 330 265. 23 |
| | Total | fr. | 782 917. 20 | fr. | 783 979. 26 |
| | Diminution | 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 | 0.14 | 1542 | m | de | voie |
|----|-------------------|--------|----|-----------|------------------------|--------------|-------|----|----|-----------|
| " | 4,284 - 6,505 | " | " | ,, | entre immensee et | Goldau | 2221 | 22 | " |)) |
| " | 16,050 - 16,730 | " | " | gauche e | entre Steinen et Schwy | \mathbf{z} | 680 | " | " | " |
| 27 | 17,247— 18,520 | 27 | 77 | ņ | " Schwyz et Brunn | ien | 1 273 | " | 27 | , 27 |
| " | 102,382 - 102,790 | " | " | droite du | tunnel de Pardorea | , M | 408 | " | " | 27 |
| Su | r traverses bois | : | | | | | | | | |
| km | 59,352 - 59,580 V | oie de | ga | uche du t | tunnel du Kirchberg | | 228 | " | " | " |
| | | | | | | A reporter | 6 352 | m | de | voie |

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:

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 | s voie de gauche | du tunnel de Wattingen | 156 m | de | voie |
|----|-----------------|------------------|---------------------------------|---------|---------|------|
| " | 71,400 72,000 | , " droite | " " du Gothard | 600 " | , ,, | , 17 |
| יו | 160,474—160,762 | de la ligne du | Cenere (tunnels de Meggiagra et | | | |
| | | de Precassino) | | 288 " | " | . 77 |
| | | | Ensemble | 1 044 m | | |

4. Remplacement de rails usés:

| km | 72,592 — 73,000 | voie de | droite | | | | 408 r | n | de | voie |
|----|-------------------|---------|------------|-----------|------------|---|---------|----|-------------|------|
| ינ | 77,024 79,304 | 27 27 | " | du tunnel | du Gothard | | 2280, | יו | 77 < | " |
| " | 84,752 — 85,592 | 27 27 | gauche |) | | | 840 , | 17 | " | 27 |
| 17 | 197,763 - 197,943 | entre C | apolago et | Mendrisio | | | 180, | | 27 | 27 |
| | | | | | Ensemble | - | 3 708 r | n | de | voie |

Les trois premières sections ont été pourvues de rails neufs type IVa 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 complétement 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 | Ė | 1900 | 3 | 1880 | 3 |
|--|--|------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|-------------|
| | Longueur en mètres | 0/0 | Longueur en mètres | 0/0 | Longueur en mètres | 0/0 |
| 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 | 9 196 193 730 | 2,2 | 192 954 | 2,4 | 16 488 201 989 | 6,2 75,3 |
| " " " " " III | 240 204 366 | 0,1 49,2 | 240 182 086 | 0,1 46,1 | _ | _ |
| voies sur traverses mélèze | <u>x 1 " </u> | | | _ | 88 975 | 33,2 |
| " " " chêne et hêtre | 147 301 268 118 | 35, 5 64, 5 | 146 706 248 064 | 37, ₂ 62, ₈ | 168 103 10 855 | 62,8 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 là 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 | " | " 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 référons 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 5619 wagons complets, le plus haut chiffre atteint jusqu'ici (1904: 5532 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. | 2 8 |
| 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 | 1 | | 1903 | |
|------------|-----|--------|----|-----|---------|----|
| | fr. | 54996. | 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 nécessité 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. 1542 132 | . 52 |
| B. Matières consommées par | le matériel | roulant | P ₂ = P = 0 | " 2 | 408 284. | 53 | " 2 407 134 | . 66 |
| C. Entretien du matériel roule | ant . | | | "1 | 485 932. | 49 | , 1 317 597 | . 83 |
| D. Autres dépenses . | | | π 105 | " | 44 288. | 63 | , 37 687 | |
| | | Total | | fr. 5 | 591 403. | 05 | fr. 5 304 552 | . 01 |
| | Aug | mentation | | fr. | 286 851. | 04 = 8 | 5,4 ⁰ /0 | |
| Les locomotives ont pa | arcouru: | | | | | | | |
| | Kilomètr | es-locomo | tives | | Kilome | etres-ton | nes (poids br | at) |
| En 190 | 4 5 151 | 090 | | | 775 | 757 34 | 0 | |

En 1904 5 151 090

, 1903 5 105 007 $46\ 083 = 0.9\ ^{\circ}/_{\circ}$ Augmentation

755 804 480 $19\,952\,860 = 2,64\,^{\circ}/_{\circ}$

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. Personn | nel des locomotives et visiteurs | s du matériel: | | | | | |
| a) Chef | ts des dépôts et leurs aides: | | | 1904 | | 1903 | |
| | | | fr. | 84 944. 60 | fr. | 78 488. | 86 |
| b) Méco | uniciens et chauffeurs: | augmentation | n | 6 455. 74 | 7, | | |
| 0) 11000 | inverse of one any our b. | | | 1904 | | 1903 | |
| | | | fr. | 1 231 246. 71 | fr. 1 | 166 463. | 35 |
| | | augmentation | " | 64 783. 36 | | | |
| c) Visi | teurs 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. 06 170 532. 75

16 671. 31 augmentation

L'excédent de dépense, au total de fr. 110764. 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: | | | | | | | | |
|--|--------------------|--------|-----------------------|--------|-------|---------------------|-----------|--|
| to the second se | | | 1904 | | | 1903 | | |
| | | fr. 2 | 112 380. | 47 | fr. 2 | 162 888. | 50 | |
| | diminution | 27 | 50 508. | 03 | | | | |
| b) Pour les voitures, fourgons et wagons: | | | (1004 | | | 1000 | | |
| | | c | 1904 | 00 | c | 1903 | 10 | |
| | d:: | fr. | 8 670. | | fr. | 10 060. | 13 | |
| 2. Graisses et huiles: | diminution | 77 | 1 389. | 51 | | | | |
| | | | | | | | | |
| a) Pour les locomotives: | | | 1904 | , | | 1903 | | |
| | à | fr. | 89 977. | 85 | fr. | 88 857. | 99 | |
| | augmentation | " | 1 119. | | | | | |
| 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: | | | 4004 | | | 1000 | | |
| | | | 1904 | 00 | c | 1903 | 00 | |
| | diminution | fr. | 15 355. 206. | | fr. | 15 561. | 98 | |
| | diminution | " | | | | | | |
| 4. Matières servant au nettoyage, à la désinfe | ection et à l'étor | upage, | eau et s | sable. | | V | | |
| a) Pour les locomotives: | | | 1004 | | | 1002 | | |
| | | e | 1904 . 32 453. | 0.4 | fr. | 1903 31 720. | 72 | |
| | augmentation | | 799 | | и. | 51 120. | (1) | |
| b) Pour les voitures, fourgons et wagons: | 0 | " | (00. | 41 | | | | |
| of rour tes vouures, jourgons et wayons. | | • | 1904 | | | 1903 | | |
| | | fr. | 4 626. | 93 | fr. | 4 309. | 62 | |
| | | | | | | | | |

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

| | | | 190 1 | 1903 | | | |
|-----|------------------------------|----|------------------|-----------|------|-------------|-------|
| Par | kilomètre-locomotive | de | 15,78 kg | 16,29 kg, | soit | 3,14 °/0 de | moins |
| " | kilomètre-tonne (poids brut) | 17 | 0,105 , | 0,110 " | 17 | 4,55 0/0 , | " |

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 fumivore 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:

| 1. Documones en tenuers. | | | |
|--------------------------|--------------|-----------------|-----------------|
| | | 1904 | 1903 |
| | | fr. 936 956. 92 | fr. 795 889. 91 |
| | augmentation | " 141 067. O1 | |
| 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 | " | |
| | | | |

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 complétement 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 |
| | | fr. 829 035. 81 | fr. 795 135. 33 |

La dépense pour loyers de gares et sections de ligne est inférieure de fr. 6678. 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),
" 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:

| Ac | ecident | t entre Renan et Convers le 8 juillet 1886 | fr. | 3 341. | 98 | |
|----|---------|--|-----|----------|----|---|
| | 27 | de Werra à St-Maurice le 2 août 1887 | " | 3 443. | 44 | |
| | 27 | " Mænchenstein le 14 juin 1891 | " | 204 539. | 17 | |
| | " | dans le tunnel du Bœtzberg le 25 juin 1891 | " | 7 794. | 21 | 1 |
| | " | de Zollikofen le 15 août 1891 | 77 | 101 449. | 24 | |
| | . 27 | Jak. Schindler à Auvernier le 10 décembre 1893 | " | 364. | 67 | |
| | ,,, | Jos. Bommer à Aarau le 18 janvier 1894 | 77 | 1432. | 74 | |
| | " | d'Aarau le 4 juin 1899 | " | 31 238. | 54 | |
| | 27 | Jean Grisoni à Cressier le 29 juillet 1899 | " | 138. | 82 | |
| | 27 | Matter, facteur à Berne, le 8 décembre 1900 | " | 3 676. | 38 | |
| | 27 | de Hendschikon 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. 52438. 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 complétement liquidés; pour ledit calcul, cette somme sera multipliée par 2 ½.

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 prérappelée 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°/0 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 e | t avari | es . | | | | 1 377 | cas, fr. | 64752 | . 26 |
|----|-------|------------------|-----------|----------------|---------|--------|-------|-------|------|----------|----------|-----------|------|
| | 22 | retards | et fourv | oiements | | | | | | $1\ 298$ | 27 27 | $25\ 201$ | . 54 |
| | 22 | acquits | en dou | ane, etc., non | décha | rgés | | | | 6 | 27 27 | . 11 | . 95 |
| | 27 | autres | causes | | | | | • | | 3 | 27 27 | 99 | . 65 |
| | | | | | | | | | | 2684 | cas, fr. | 90 065 | . 40 |
| De | cette | \mathbf{somme} | il faut d | léduire : | | | | | | | | | |
| | remb | ourseme | ents de C | Compagnies d | e chem | ins de | e fer | | fr | . 65 31 | 0. 80 | | |
| | remb | ourseme | ents d'em | ployés fautif | 8 | | | | , ,, | · · · | | | |
| | produ | uit de la | a vente | de colis en ti | op | | | | 27 | 2 07 | 7. 54 | X | |
| | 11 | | | | .=. | | | | _ | | fr. | 67 388 | . 34 |
| 2 | | | | | | | | Reste | à no | tre cha | rge 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;
- " 7677. 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 10 | 9 accide | ents | dans | le serv | ice d' | exploitatio | on propremen | t dit, savoir: |
|---|-----------------------------|----------|------|--------|---------|--------|-------------|--|----------------|
| | 1º déraillements: en gare | | | | | | | 1 | |
| | en pleir | ne voie | | | - · . | | | - | |
| | 2º collisions: en gare | | | | | | • | 1 | |
| | en pleine v | oie . | • | | s | | | _ | * 1. |
| | 3º accidents de personnes | | | | | | | 106 | |
| | 4º accidents divers . | | | | | | | | |
| | | | | • | 1. | | Total - | 108 | |
| | Ces accidents ont eu les c | onséquei | ices | suivar | ites: | | | | |
| | 1º par déraillements ou c | | | | | | tués | . bl | essés- |
| , | voyageurs | | | | | | _ | | |
| | employés | | | | | | | • | |
| | autres personnes | | | | | | | | <u></u> |
| | 2º par d'autres causes: | | | | | | | The second of th | |
| | voyageurs | | | | • | | | | 1 |
| | employés | | | | | | . 2 | 1 | 02 |
| | autres personnes | | | | | | . 1 | | |
| | | | | | | | 3 | <u> 1</u> | 03 |
| | Tentative de suicide | | | | | | | 7 | 1 |
| | | | | | | | | | |

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

Le 31 juillet l'ouvrier aux marchandises Bomio 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 tabelles ci-après:

Effectif des membres actifs de la caisse de secours.

| Année | Au com- mencement de l'année | Entrés pen- dant l'année | 19Vec remnantise- | 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.

| | Au o | | | ntation dant | | | Dir | ninutio | n penda | ant l'an | née | | | , | fin de |
|-------|----------|------------|----------|-----------------|--|-------------------------------|---|-----------------|---------|---|--|---------|-------|----------|------------|
| | de l'a | nnée | l'an | née | | 5 | Secourus | | | | Pensi | onnés | | Tan | inee |
| Année | Secourus | Pensionnés | Secourus | Pensionnés | Par retour de la capacité de travail | Par l'octroi d'une pension | Par l'octroi d'une indem- nité unique | Décédés | Total | Par l'octroi d'une indem- nité unique | Par suite de ma- jorité d'enfants pensionnés (s. 12) | Décédés | Total | Secourus | Pensionnés |
| 1894 | 31 | 68 | 8 | 11 | | 2 | 1 | 2 | 5 | - | - Ac | _ | _ | 34 | 79 |
| 1895 | 34 | 79 | 6 | . 9 | - | 2 | 1 | - | 3 | 1 | 1 | 4 | 6 | 37 | 82 |
| 1896 | 37 | 82 | 5 | 27 | - 1 | 15 | - | | 15 | _ | _ | - | - 1 | 27 | 109 |
| 1897 | 27 | 109 | 5 | 21 | 1 | 8 | - 1 | /- | 9 | | | 1 | 1 | 23 | 129 |
| 1898 | 23 | 129 | 7 | 15 | _ | 5 | - | _ | 5 | _ | _ | 10 To | - | 25 | 144 |
| 1899 | 25 | 144 | 5 | 11 | 1 | 3 | - | | 4 | | . 1 | - | - | 26 | 154 |
| 1900 | 26 | 154 | 3 | 25 | — . | 6 | _ | · | 6 | _ | _ | 1 | 1 | 23 | 178 |
| 1901 | 23 | 178 | 10 | 27 | _ | 12 | / | - | 12 | | - | 1 | 1 | 21 | 204 |
| 1902 | 21 | 204 | 7 | 23 | 1 | 8 | | . . | . 9 | 1 | 2 | _ | 3 | 19 | 224 |
| 1903 | 19 | 224 | 9 | 27 | 1 | 8 | | 1 | 10 | <u>-</u> | 3 | 6 | 9 | 18 | 242 |
| 1904 | 18 | 242 | 3 | 31 | 3 | 10 | - | 1 | 14 | - | - | 4 | 4 | 7 | 269 |
| | 2 | | | | - | | | | | | | | 1 1 | | |

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

Relevé des opérations de la caisse de secours.

| | | 7 | , | | |
|-------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|----------------------|------------------|
| 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.141 586.38†) | fr. 2 575 528.31 |
| 1895 | " 2491899.76 | " 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. 103,881. 69.

| Dépenses. | | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|---|--|--|--|--|
| | | Secours et | pensions | | | | | - | | |
| Année | à des membres vivants | aux familles de membres décédés | Indemnités uniques | Total | Rem- boursements | Dépenses diverses | Total | Solde à reporter | | |
| 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 | fr. 39 182.75 " 34 442.25 " 32 710.05 " 36 393.51 " 39 989.31 " 47 238.36 " 51 804.72 " 63 854 80 " 79 921.— " 83 898.44 " 94 946.24 | fr. 34 056.08 " 39 152.30 " 44 846.92 " 56 128.96 " 63 240.42 " 70 306.55 " 80 895.98 " 91 049.55 " 96 253.27 "104 902.05 " 113 196.25 | fr. 4 250.— " 8 100.— " 8 470.— — — — — — — — — — — — — — — — — — — | fr. 77 488.83 " 81 694.55 " 86 026.97 " 92 522.47 "103 229.73 "117 544.91 "136 700.70 "154 904.35 "181 174.27 "188 800.49 "209 142.49 | fr. 3 260 — " 4 075.20 " 3 108.80 " 1 662.65 " 1 585.20 " 2 340.40 " 4 859.33 " 6 744.10 " 4 529.40 " 4 349.45 " 3 025.43 | " 2 078.53 " 2 477.55 " 2 441.— " 2 560.05 " 2 637.70 " 2 648.85 " 2 567.55 " 2 770.90 | , 87 848.28 , 91 613.32 , 96 626.12 , 107 374.98 , 122 523.01 , 144 208.88 , 164 216.— , 188 474.57 | fr.2 491 899.76 "2 935 802.22 "3 443 950 52 "3 833 065.13 "4 243 346.56 "4 694 600.31 "5 214 294.73 "5 719 920.53 "6 263 999.58 "6 961 084.— "7 604 788.46 | | |

b. Caisses 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. 3538. 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 :

| | | tota | l a | u 1 ^{er} | ja | nvie | ı. | | | • | | 539 | |
|------------|-------|------|-----|-------------------|----|------|-----|------|----|---------|------|------|---------|
| | | 37 | 27 | 31 | dé | écem | bre | | | | | 519 | |
| Le maximum | d'une | fin | de | mois | a | été | de | 543, | le | minimur | n de | 519, | savoir: |

2-2 monteurs 10—10 vitrier et aide peintres et aides 21 - 19chefs de groupe ajusteurs et aides 202 - 185selliers et aides **15**— 16 tourneurs et aides . raboteurs, perceurs, fraiseurs 12 - 13chaudronniers et aides chefs-manœuvres 5— 5 chaudronniers en cuivre et aides 114 - 103manœuvres n _n 4 - 4ferblantier 1— 1 veilleurs de nuit 2- 2 fondeurs et aides 4-4 chauffeurs forgerons et aides 10-11 apprentis 37 - 35frappeurs 12 - 11commissionnaire 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 nº 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 nº 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

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

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts:

| (a) (b) (c) | | | | | (3) | |
|----------------------|--------|---|-----|----------|-----------------|------------|
| | | | | 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 | | | | 79 | 3—4 | |
| chauffeur de machine | e fixe | • | | 1 | | |
| manœuvres . | | | | 10 - 13 | 5 - | 9 - 13 |

2. Usine à gaz.

| L'usine à gaz mixte de Bellinzona a produit en 1904 | $49~085.340~\mathrm{m}^{8}$ |
|---|--|
| de gaz; la provision au 1 ^{er} janvier 1904 était de | 374.000 m^3 |
| tota | $49,459.840 \text{ m}^3$ |
| 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 45 472.009 m ⁵ |
| fuites en 1904 | 3667.931m ³ |
| provision au 1 ^{er} janvier 1905 | . 319.400 m ³ |
| En 1904 le prix du gaz s'est élevé: | 49 459.340 m ³ |
| par m³ 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.

| | 1004 | | 1000 |
|--|------|---------------------|---------|
| Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et | 1904 | | 1903 |
| 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 |
| Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes | 13 | | 11 |
| | | 187 | 180 |
| | | | • |
| 2. Surveillance et entretien de la lig | ne. | | |
| 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 | $\frac{1271}{1271}$ | 27 1215 |

| | 1904 | 1903 |
|---|----------------|-----------------|
| Report | 30 | 1271 27 1215 |
| Inspecteur de l'exploitation | 1 | 1 |
| Représentant à Luino | 1 | i |
| 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 | $\frac{10}{23}$ |
| Contrôleurs du matériel | 29 | 27 |
| Chefs des bureaux-marchandises de Chiasso et Luino | $\frac{25}{2}$ | |
| | 4 | 2 |
| Adjoints desdits, comptables, receveurs aux marchan- | | |
| dises, déclarants en douane à Chiasso et Luino, | O | 0 |
| adjoint du chef des entrepôts | 8 | 8 |
| Chefs des bureaux-marchandises d'Arth-Goldau, Biasca, | a · | * |
| 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-manœuvre | 16 | 12 |
| Aides-chefs-manœuvre | 9 | 5 |
| Portiers | 11 | 10 |
| Volontaires | 45 | 50 |
| Gardes-station | 160 | 137 |
| Chefs d'équipe (triage), réguliers | 6 | 6 |
| Chefs-ouvriers aux transports, réguliers | 12 | 12 |
| Manœuvres (triage), 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) | | |
| A reporter | 19 | 2662 18 2450 |

| | | 19 | 004 | 19 | 903 |
|---|--|-----|----------|-------|------|
| | Report | 19 | 2662 | 18 3 | 2450 |
| | Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de | | | | |
| | bureau (y compris 2 commis provisoires, 3 commis- | | | | |
| | sionnaires 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 | |
| | | | 581 | ^ | 541 |
| | 5. Service des ateliers. | | | | |
| | Ateliers centraux. | | | | |
| | Chef des ateliers et son personnel de bureau (y com- | | | | |
| | pris 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, | | 7. 1. | | |
| | peintres, selliers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, | | | An an | |
| | 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 | 4 | | 4 | 24 |
| | et surveillants de machines fixes | 53 | - | 55 | |
| | Manœuvres (y compris 1 commissionnaire) | 30 | | 25 | |
| | Apprentis | 11 | | Q | |
| | | | - 663 | | 651 |
| | 6. Usine à gaz. | 4.4 | | | |
| | Contre-maître | 1 | | . 1 | |
| | Aide contre-maître | 1 | | 1 | |
| | Ouvriers | 6 | | 5 | |
| * | 마이지 나의 하는 사람 방향하셨다면 경우 맛있다. | | 8 | | 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.

| | | | | | | 1 | 904 | | | | | | 1903 | | | |
|-------------|----------------|----|-----|-------|------|-----|--------|--------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|--|
| Agents de | l'exploitation | | | 2256, | soit | par | kilom. | -ligne | 8,17 | 2033, | soit | par | kilom | ligne | 7,36 | |
| Journaliers | | | ٠. | 1658, | " | ,, | .,, | " | 6,01 | 1616, | " | . 11 | | " | 5,85 | |
| | | Tc | tal | 3914, | soit | par | kilom | ligne | 14,18 | 3649, | soit | par l | 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 $4^{\,0}/_{0}$.

Bilan annuel.

| Dian annuci. |
|---|
| Le capital-actions au chiffre de fr. 50 000 000. — |
| ni le capital-subventions de |
| 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 . " 420 000. — |
| soit de " 280 000. — |
| et comportait à la clôture de l'exercice 1904 fr. 121 310 000. |
| dont fr. 118 910 000. — de l'emprunt 3 ½ 0/0 |
| $^{\circ}$, $^{\circ}$ 2 400 000. $^{\circ}$, $^{\circ}$, $^{\circ}$ 4 $^{\circ}$ / $^{\circ}$. |
| 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 |
| 31 décembre 1904 à fr. 290 310 000. — |
| 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 |
| " mobilier et ustensiles |
| 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 , 823 133. 81 |