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

Fer du Gothard

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 34 (1905)

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

Les 6 locomotives et les 3 fourgons combinés à quatre essieux, commandés en 1904, ont été livrés au cours de l'exercice écoulé; le coût en figure déjà au compte de construction pour 1905. Considérant l'accroissement du trafic durant la récente période d'exploitation, il a fallu procéder à une nouvelle augmentation du parc des locomotives; à cet effet, nous avons commandé 8 locomotives à tender séparé, série C 4/5, pour la remorque des trains de marchandises et pour la double traction des trains de grande vitesse sur fortes rampes; ces machines seront livrées dans le courant de 1906.

## II. Exploitation.

#### A. Tarifs.

1. Service des voyageurs et des bagages. Depuis le 1er janvier 1901, époque de la dernière refonte des prix des abonnements généraux, la zone de validité de ceux-ci a subi une extension d'à peu près 500 km comprenant entre autres le réseau important des chemins de fer rhétiens et la ligne de Brigue à Iselle (tunnel du Simplon). Par suite de cette extension et eu égard au rendement d'ailleurs faible des abonnements généraux, leur prix a été un peu relevé à partir du 1er janvier 1906; à cette occasion on a créé aussi un nouvel abonnement valable 45 jours. Le nouveau tarif est le suivant:

a)	Pour une personne:			16	classe	$2^{\mathrm{e}}$	classe	3e	classe
	durée de validité d	de 15	jours	fr.	80. —	fr.	55. —	fr.	40. —
		30	"	,,,	120. —	"	85. —	"	60. —
		45	"	77	160. —	"	110. —	,,	80. —
		3	mois	27	280. —	,, -	195. —	"	140. —
		6	"	"	440. —	"	310. —	"	220. —
		12	"	,,,	690. —	"	485. —	- 17	345. —

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

durée de validité de 12 mois fr. 920. — fr. 645. — fr. 460. —.

Simultanément le mode de répartition du produit des abonnements généraux de 3, 6 et 12 mois a été modifié en ce sens que ce produit sera désormais réparti sur la base de la recette-voyageurs totale de chaque entreprise de transport intéressée, ainsi donc aussi de la recette sur la 1º classe qui jusqu'ici était exclue. Cette innovation donne, dans une certaine mesure au moins, satisfaction à nos efforts en vue d'obtenir une part plus forte au produit des abonnements généraux et mieux en rapport avec nos prestations dans ce service (voir rapport de gestion de 1900, page 15).

En 1905, 16 tarifs et 11 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice nous avons eu à traiter 1599 réclamations, chiffre qui comprend les 29 cas non liquidés au 1<sup>er</sup> janvier 1905; de ces 1599 réclamations 152 ont été écartées et 1447 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 21 574. 99; 28 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. Service des marchandises et des animaux. Il a été convenu d'introduire à l'ouverture de la voie du Simplon et pour le trafic-marchandises suisse-italien, un tarif commun via Gothard et via Simplon, dont l'impression nous a été confiée. Ce tarif comporte, pour la majeure

partie de la Suisse, des prix via Gothard et via Simplon, pour certaines gares de la Suisse septentrionale et orientale manifestement situées dans la zone de trafic du Gothard, des taxes valables par cette dernière route seulement et pour la Suisse occidentale, qui appartient entièrement à la zone de trafic du Simplon, des taxes exclusivement applicables par cette voie. Lorsqu'une gare est tarifée via Gothard et via Simplon, l'expéditeur peut, moyennant qu'il prescrive en lettre de voiture l'acheminement correspondant, demander l'application à ses marchandises des prix de l'une et de l'autre des deux voies de transport, à son gré. Les taxes de la voie du Gothard sont établies sur les bases en usage jusqu'ici; les prix des parcours de la voie du Simplon relevant des chemins de fer fédéraux sont généralement calculés de façon que pour une distance de 195 km (effectifs) on applique exactement les taxes totales du parcours du Gothard Pino transit—Lucerne transit et les taxes normales pour le reste du parcours. Grâce à ce mode de calcul on évite que les deux voies se fassent concurrence et chacune d'elle aura en somme à transporter le trafic qui lui revient naturellement.

Il ressort des déclarations des chemins de fer fédéraux que jusqu'à nouvel ordre la route du Simplon n'adhérera pas à l'Union de tarifs *allemands-italiens*, vu que la voie la plus courte entre l'Allemagne et l'Italie ne passe que dans une mesure tout à fait restreinte par le Simplon.

En 1905 on a créé 27 tarifs et 48 suppléments, parmi lesquels notamment les tarifs pour le trafic entre certaines parties de l'Allemagne et quelques gares de notre réseau.

Au cours du dernier exercice il nous est parvenu 3173 demandes de détaxe qui, ajoutées aux 403 cas pendants au 1er janvier 1905, forment le total de 3576, dont 3108 ont été liquidées en 1905 et 468 reportées à l'exercice 1906.

## B. Horaire et trains.

#### a. Service d'été.

Conformément aux prescriptions, l'horaire d'été est entré en vigueur le 1er mai.

Nous avons repris à cet horaire les trains dits de saison qui, en 1904, avaient circulé du 1<sup>er</sup> juillet au 14 septembre; en 1905, ils ont marché du 1<sup>er</sup> juillet au 30 septembre inclusivement; il s'agit ici du train matinal 7 Lucerne-Goeschenen, du train du soir 8 Goeschenen-Lucerne et des trains correspondants 551 Zoug-Goldau et 556 Goldau-Zoug.

Le doublement entre Milan et Goldau du direct 52/118 (départ de Milan 7<sup>10</sup> matin) prévu à l'horaire de 1904 pour l'intervalle du 1<sup>er</sup> juillet au 15 septembre inclusivement, a été maintenu en 1905, mais étendu, pour répondre aux besoins, à la période du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre inclusivement.

En fait d'innovations importantes nous avons à signaler:

1º La création d'un nouveau train direct 105 Lucerne-Chiasso partant de Lucerne à 9<sup>45</sup> matin et arrivant à Chiasso à 3<sup>49</sup> soir. Ce train rapide, coïncidant avec le direct 105 Bâle-Lucerne déjà existant (Bâle dép. 7<sup>15</sup> matin, Lucerne arr. 9<sup>23</sup> matin), trouve à Chiasso sa correspondance pour Milan par un nouveau direct 49, quittant Chiasso à 4<sup>14</sup> soir et atteignant Milan à 5<sup>25</sup>. Le train 105 prend à Bâle la correspondance des 6 trains directs y arrivant le matin entre 6 et 7 heures de l'Allemagne, la France, l'Angleterre et la Belgique. Il prend à Lucerne les voyageurs

venant de Berne via Olten et correspond à Fluelen au bateau à vapeur. La correspondance de Zurich au train 105 s'opère par un nouveau direct 172 Zurich-Zoug des chemins de fer fédéraux (Zurich dép. 905, Zoug arr. 950 matin), lequel correspond à un nouveau direct 205 Zoug-Goldau (Zoug dép. 953, Goldau arr. 1014). Tandis que ce dernier a les trois classes de voitures, le nouveau direct 105 Lucerne-Chiasso ne comporte que des voitures de 1e et de 3e classe. Cette composition, exceptionnelle en Suisse, du direct 105 nous a été dictée par l'intention de ne pas surcharger ce train et par là de lui conserver mieux le caractère d'un train express. Nous avons choisi la 1e et la 3e classe, parce qu'il y avait déjà dans chaque sens deux trains directs équivalant à des express, dont l'un ne comporte que des voitures de 1e classe, l'autre des voitures de 1e et de 2e classe seulement et que nous avons estimé dans l'intérêt du service de substituer la troisième classe à la deuxième dans le nouveau direct 105. Pour permettre au public habitué à voyager en 2e classe et qui n'est pas très exigeant en matière de confort, d'utiliser exceptionnellement la 3e classe, nous avons adjoint au direct 105 des voitures de 3e classe à quatre essieux et trains articulés Pullmann, qui se distinguent par la douceur de leur roulement et dont les banquettes sont capitonnées pour la plus grande commodité des voyageurs; 3e classe d'un type identique circulent maintenant aussi dans l'express 128 Chiasso-Lucerne (Chiasso dép. 349, Lucerne arr. 847 soir), qui forme dès Milan le train en retour du direct 105 et qui avant le 1er mai ne comportait que des voitures de 1e classe.

Il importe d'ajouter que le direct 107 Lucerne-Chiasso-Milan (Lucerne dép. 10<sup>50</sup> mat.) se trouvant sensiblement allégé par le fait de l'intercalation du train 105, nous avons pu faire droit aux instances répétées des gouvernements des cantons d'Uri et du Tessin tendant à ce que le train 107 s'arrête à quelques autres stations.

2º La création des nouveaux trains omnibus 89 et 93 Bellinzona-Locarno, 88 et 92 Locarno-Bellinzona. Le 89 établit la correspondance pour Locarno au direct 105 Lucerne-Chiasso et le 88 celle pour Locarno aussi à l'express 128 Chiasso-Lucerne. Le 93 correspond à Bellinzona au train 5 Lucerne-Chiasso, à Giubiasco au train 44 Chiasso-Lucerne et à Cadenazzo au train 68 Luino-Bellinzona. Le 92 correspond à Cadenazzo au train 69 Bellinzona-Luino et à Bellinzona au train 526 Bellinzona-Biasca.

3º La création d'une nouvelle communication entre Milan et le Gothard au moyen d'un nouveau train omnibus 336 Milan-Chiasso (Milan dép. 8³º soir, Chiasso arr. 10°°) coïncidant directement avec le direct de nuit 102 Chiasso-Lucerne.

4º La création de la correspondance du train 5 au train 357 du Sud-Est Suisse, qui circule quotidiennement de juin à fin septembre et qui arrive à 12<sup>50</sup> soir à Goldau; à cet effet il a fallu retarder le départ du train 5.

#### b. Service d'hiver.

Le seul changement essentiel, par rapport à l'horaire d'été, introduit dans celui d'hiver entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre, consiste en la suppression des trains dits de saison 7 Lucerne-Goeschenen, 8 Goeschenen-Lucerne, 551 Zoug-Goldau et 556 Goldau-Zoug, ainsi que du doublement du train 52/118 Milan-Goldau.

Relativement à l'horaire, il nous reste à signaler le fait qu'en 1905 également 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 la mise en marche de trains supplémentaires.

## C. Recettes et statistique du trafic.

I. Voyageurs	A. Recettes sur transports par		05 lomètres	s)		190 kilo	<b>)4</b> omètres	3)	Compa	aré	à 190 moins	
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):  a) bagages . :	chemin de fer:	Fr.	. Pour	cent	Fr.	C.	Pour	cent	Fr.	C.	Fr.	C.
dises (frais accessoires compris):  a) bagages	I. Voyageurs	10 181 902 2	2 41,74	39,88	9 310 915	39	41,20	39,09	870 986	83		
b) animaux	dises (frais accessoires com-	·			# 0 # 4 X X			8	* *			
c) marchandises de toute nature	a) bagages	991 012 8	1 4,06	3,88	893 477	91	3,95.	3,75	97 534	90		
nature		389 918 8	4 1,60	1,53	367 388	05	1,63	1,54	22 530	79		
B. Recettes diverses		12 829 818 0	4 52,60	50,25	12 028 860	49	53,22	50,51	800 957	55		
	Ensemble	24 392 651 9	1 100,00	x- =	22 600 641	84	100,00		1792010	07		121
	B. Recettes diverses	1 137 617 0	2	4,46	1 217 286	77		5,11			79 669	75
Total des recettes   25 530 268   93     100,00   23 817 928   61     100,00   1 712 340   32	Total des recettes	25 530 268 9	3	100,00	23 817 928	61		100,00	1 712 340	32	2	

La longueur exploitée du réseau, 276 km, n'a pas varié en 1905.

Durant l'exercice écoulé le trafic et les recettes se sont développés d'une façon réjouissante; toutes les catégories de trafic accusent une augmentation notable au point de vue tant des quantités que du produit. Comparativement à 1904, les recettes de transport se sont accrues de fr. 1792 010. 07 = 7.93 %, leur chiffre est le plus haut atteint jusqu'ici. Elle atteint:

		1905			1904	
par kilomètre-ligne	fr.	88 379.	17	fr.	81 886.	38
" kilomètre-train		6.	72	"	6.	55
" jour	"	66829.	18	"	61 750.	39

Il y a une légère diminution de recettes pour le mois de janvier et de février, tous les autres mois accusent de fortes plus-values; c'est le mois d'octobre qui a la recette la plus considérable, fr. 2 387 430. 10 et le mois de janvier la plus faible, fr. 1 336 158. 28; la recette mensuelle moyenne se chiffre par fr. 2 032 720. 99 contre fr. 1 883 386. 82 en 1904.

Selon l'usage nous annexons à ce rapport 8 tableaux statistiques du trafic et des recettes, dont les données nous suggèrent les observations ci-après:

## 1. Voyageurs.

Le mouvement des voyageurs a pris un essor important qui se manifeste dans toutes les catégories principales; l'augmentation de recette porte essentiellement sur les billets de sociétés et les livrets combinables. Le nombre total des personnes transportées est monté de 3 106 488 à 3 333 273 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 549 779 à 602 409; le chiffre des kilomètres-voyageurs est de 166 264 881 contre 151 739 076 en 1904. Le chiffre moyen de kilomètres parcourus par un voyageur s'élève à 49.88 (1904: 48.85). Quant à la proportion de l'utilisation des trois classes de voitures, on constate une diminution pour la seconde classe et une augmentation pour la première et la troisième classe.

Chiffre des voyageurs transportés:

	1905	1904
I <sup>e</sup> classe	$180\ 271 = 5,41\ ^{0}/_{0}$	$162\ 066 = 5,22\ 0/0$
IIe "	$680511 = 20,41^{\circ}/_{\circ}$	$651\ 379 = 20,97\ 0/0$
IIIe "	$2472491 = 74,18^{\circ}/_{\circ}$	$2293043 = 73,81^{0}/_{0}$

Chiffre des kilomètres-voyageurs:

		1905	1904
Ie c	lasse	$18555898 = 11,16^{0}/_{0}$	$16938178 = 11,16^{\circ}/_{\circ}$
$\Pi_{\mathbf{e}}$	"	$46\ 677\ 122\ =\ 28,07\ ^{0}/_{0}$	$44\ 952\ 402\ =\ 29,63\ ^{0}/_{0}$
$\mathbf{III}_{\boldsymbol{\theta}}$	"	$101\ 031\ 861\ =\ 60,77\ ^{0}/_{0}$	$89\ 848\ 496 = 59,21\ 0/0$

Parcours moyen de chaque voyageur:

	1905	1904
Ie classe	102,98 km	104,51 km
IIe "	68,59 ,,	69,01 ,
IIIe "	40,86 ,,	-39,18

Chiffre moyen de voyageurs:

	1905	1904
par kilomètre-train de voyageurs	69,26	67,28
par kilomètre-essieu de voiture	4,79	4,74

Le produit du transport des voyageurs est menté de fr. 9 310 915. 39 à fr. 10 181 902. 22, soit de fr. 870 986. 83 = 9.85  $^{0}$ /o et se répartit comme suit :

	1905	1904
I <sup>e</sup> classe	fr. $2319409 = 22,78$ %	fr. $2\ 097\ 036 = 22,52\ 0/0$
IIe "	, 3436115 = 33,75 %	$3299481 = 35,44^{\circ}/_{\circ}$
IIIe "	$4426378 = 43,47^{\circ}/_{\circ}$	3914398 = 42,04 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur:

	1905	1904
Ie classe	fr. 12. 87	fr. 12. 94
IIe "	" 5. 05	" 5. 07
IIIº "	" 1. 79	<b>"</b> 1. 71

Recette par kilomètre-voyageur:

1905 1904 6,12 cts. 6,14 cts.

La recette-voyageurs kilométrique est montée de fr. 33 735. 20 à fr. 36 890. 95.

## 2. Bagages.

Le service des bagages a suivi sensiblement la marche ascendante de celui des voyageurs; ici également toutes les catégories participent à l'augmentation. Le total des tonnes transportées est monté de 9766 à 10602 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 4303 à 4779. La plusvalue de recette est de fr. 97,534. 90 = 10.92 %.

#### 3. Animaux.

Le total des animaux transportés est monté de 103 266 à 118 942 soit de 15 676 et la plusvalue de recette se monte à fr. 22 530. 79 = 6.13 % (o). Ce résultat est dû à la reprise en 1905 de l'importation de bétail de boucherie italien, qui avait fortement diminué l'année précédente.

#### 4. Marchandises.

Ce trafic a pris en 1905 un nouvel et notable développement soit pour les quantités transportées, soit pour le produit. L'augmentation porte essentiellement sur les transports de houille et de produits métallurgiques de l'Allemagne pour l'Italie, ainsi que sur ceux de vins et de fruits frais en provenance de l'Italie; cet accroissement du trafic en provenance de l'Italie doit être attribué en partie aux difficultés d'exploitation avec lesquelles les chemins de fer italiens de l'Etat ont à lutter, à la médiocre récolte des fruits en Suisse, comme aussi au relèvement des droits d'entrée sur les vins à la date du 1er janvier 1906. Le total des tonnes transportées est monté de 1 165 593 à 1 248 463 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 598 269 à 648 018; quant aux kilomètrestonnes, le chiffre en est de 178 852 941 (1904: 165 122 355); la distance moyenne de transport d'une tonne est de 143,26 km contre 141,66 en 1904. Relativement aux poids des articles principaux, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent le premier rang avec 442 317 t = 35,48 %; viennent ensuite les produits métallurgiques avec 202 972 t = 16,26 % et les matériaux de construction avec 173 656 t = 13,91 %.

Les quatre catégories principales de tarifs accusent les quantités suivantes:

		1905	1904
	Grande vitesse	$48\ 188\ t = 3,86^{\circ}/_{\circ}$	$48\ 101^{\circ}\ t = 4,_{12}^{\circ}/_{\circ}$
	Expéditions partielles	$60973 \ t = 4,88^{\circ}/_{\circ}$	$57\ 323\ t = 4,91^{0}/_{0}$
	Wagons complets (petite vitesse)	$336\ 835\ t = 26,98^{\circ}/0$	$311\ 800\ t = 26,76^{\circ}/o$
	Tarifs exceptionnels	$802\ 467\ t = 64,28^{0}/0$	$748\ 369\ t = 64,21^{\circ}/0$
Les	trafics principaux comportent les	chiffres ci-après:	

	1905	1904
Suisse-Italie	. 84 640 t	80 075 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	. 355 881 t	353 814 t
Allemagne, Belgique, Hollande et France-Italie	. 303 513 t	250 631 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre	. 119 716 t	110 376 t

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

Les transports à destination et en provenance du port de Gênes sont représentés par le chiffre de 226 017 tonnes, savoir:

			1905	1904
A destination de Gênes	•		18 814 t	17 514 t
En provenance de Gênes	»•		207 203 t	213 246 t

La recette du service des marchandises est montée de fr. 12 028 860. 49 à fr. 12 829 818.04, donnant ainsi la notable plus-value de fr. 800 957. 55 = 6,66 % ; la recette-kilométrique est également montée de fr. 43 582. 83 à fr. 46 484. 85.

Comparées à celles de 1904, les recettes diverses d'exploitation se décomposent comme suit:

		1905		1904
Loyers et affermages .		fr. 1 124 050. 0	9 fr.	1 203 677. 62
Produit de services auxiliaires		" 6 239. 2	21 "	7 125. 68
Autres recettes .	•	" 7 327. 7	72 ,,	6 483. 47
$\mathbf{To}$	tal	fr. 1 137 617. 0	92 fr.	1 217 286. 77

Ces recettes accusent vis-à-vis de l'exercice précédent une diminution de fr. 79 669. 75 due au fait que notre réseau a été parcouru par un plus grand nombre de voitures italiennes affectées au service direct.

# D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

$D\'epenses.$	190 (276 kilon		<b>1904</b> (276 kilomètres.)	Compar	<b>é à 1904</b>
Boponese.	Fr.	C. 0/0	Fr. C. %	Fr. C.	Fr. C.
I. Administration générale	638 694	57 4.37	653 659 56 4.	72	14 964 99
II. Surveillance et entretien de la		9			
ligne	2 447 293	76 16.78	2 570 476 13 18.	57	123 182 37
III. Expédition et mouvement .	3 697 465	38 25.34	3 473 056 44 25.	08 224 408 94	
IV. Traction	6 089 213	17 41.74	5 591 403 05 40.	497 810 12	
V. Dépenses diverses	1 716 722	10 11.77	1 561 110 66 11.	155 611 44	
Total des dépenses	14 589 388	98 100.00	13 849 705 84 100.	739 683 14	

												1905	*	1904
La dépense s	'élève :	par	kilo	mètr	e-ligne		•		•	à	fr.	52 860. 11	fr.	50 180. 09
1		"		"	-train	•		•		"	"	4.0191	27	4.0131
		"		"	-parco	ırs uti	ile			"	"	3.2223	"	3.2639
		"		"	-essieu	de vo	itures (	et wag	ons	"	"	0.1259	"	0.1254
		. ,,		"	-tonne	(poids	s brut)		•	"	"	0.0180	"	0.0183
		en j	pour	cent	des re	cettes	d'expl	oitatio	n			57.15		58.15
		"	"	"	77	"	sur tra	anspor	ts			59.81		61.28

## I. Administration générale.

La dépense de ce service se subdivise comme suit comparativement à l'exercice 1904:

X				1905	1904	
A.	Personnel .			fr. 539 104. 81	fr. 525 089. 75	2
В.	Autres dépenses	•	•	" 99 589. 76	" 128 569. 84	4
				fr. 638 694, 57	fr. 653 659. 56	6

La dépense pour le personnel s'est accrue en 1905 de fr. 14015.09, ce qui provient des relèvements de traitements; par contre les autres dépenses sont de fr. 28980.08 inférieures à celles de l'exercice précédent; cette diminution est due au fait qu'en 1905 on a dépensé pour la publicité fr. 31507.41 de moins qu'en 1904.

## II. Surveillance et entretien de la ligne.

La dépense afférente à ce service se décompose comme suit :

	1905	1904
A. Personnel	fr. 1 097 982. 21	fr. 1 071 543. 74
B. Entretien et réfections	"	"
C. Autres dépenses	" 81 695. 78	" 81 114. 09
Total comme ci-dessus	fr. 2 447 293. 76	fr. 2570476. 13
Moins	fr. 123 182. 37	

#### A. Personnel.

L'excédent de fr. 26 438. 47 est dû pour une part au fait qu'en 1905, ainsi qu'il ressort de l'état du personnel (page 36, surveillance et entretien) un nouveau groupe d'ouvriers auxiliaires ont été commissionnés et mis par conséquent au bénéfice des jours de repos et de congé payés et pour une autre part à l'exécution de la loi sur la durée du travail, aux termes de laquelle les ouvriers auxiliaires régulièrement occupés doivent être payés pour les jours de repos et obtenir des jours de congé.

## B. Entretien et réfections.

Ce sous-chapitre se subdivise comme suit:

x xx	1905	1904
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances,		
ballastage compris	fr. 310 534. 56	fr. 262 303. 02
2. Entretien et réfection de la superstructure, y compris		
le coût des matériaux	, 617 868. 63	" 782 917. 20
3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	, 175 736. 16	" 215 462. —
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures.	" 114 331. 80	"
5. Enlèvement des neiges et de la glace	" 49 144. 62	" 54 996. 43
Total	fr. 1 267 615. 77	fr. 1 417 818. 30
Moins	fr. 150 202. 53	

- Ad 1. Les frais d'entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris, ont augmenté de fr. 48 231. 54. En 1905, la dépense de cette rubrique a été influencée par divers travaux extraordinaires de reconstruction (fr. 15 671. 55) et par l'inscription au compte d'exploitation de frais dérivant de l'établissement de la seconde voie Immensee-Brunnen, mais qui, d'après la loi sur la comptabilité, ne peuvent être portées au compte de construction (fr. 62 353. 51); le reliquat de la dépense pour l'entretien de l'infrastructure présente il est vrai de notables variations dans certaines sous-rubriques, en somme toutefois ces frais sont un peu inférieurs à ceux de 1904 (env. fr. 6 300. —).
- Ad 2. Entretien et réfection de la superstructure (voie, aiguilles, plaques-tournantes, chariots transbordeurs). La dépense se répartit de la manière suivante :

		1905		1904
a) Coût des matériaux employés aux voies, aiguilles et autres	fr.	401 303. 79	fr.	554 258. 06
moins: produit de la vente de vieux matériel remplacé,				
restitution de matériel neuf non utilisé	"	88 461. 30	27	93 097. 56
Coût net des matériaux	fr.	312 842. 49	fr.	461 160. 50
b) Forfaits, main-d'œuvre et réparations (artisans et ateliers)	"	305 026. 14	"	321 756. 70
Total	fr.	617 868. 63	fr.	782 917. 20
Moins	fr.	165 048. 57		

Nous énumérons en premier lieu les réfections de voies en pleine ligne, ainsi que le renouvellement des traverses ou des rails sur sections contiguës, travaux qui ont absorbé près de la moitié des frais susindiqués.

1. Remplacement d'anciennes voies types II et IV<sup>a</sup> sur traverses fer par des rails type IV<sup>a</sup> sur traverses bois:

```
voie de gauche du tunnel du Bristen
voie de droite du tunnel de Wattingen
voie de droite du tunnel de Travi
dans le tunnel de Maroggia

2. Remplacement d'anciennes voies type II sur traverses bois par des rails type IV sur traverses fer:
km 65,850—65,530 voie de gauche
180 m de voie
180 m de voie
948 , , , ,
```

"·104,355—104,868 " " " " 3. Remplacement d'anciennes traverses fer par des traverses bois:

d	ans	le	tunnel	de	Hochfluh		312	m	de	voie
	"	"	n	de	l'Axenstein		744	"	"	"
	77	"	"	du	Gothard, voies de gauche et de droite		1384	יו	"	117
	,,,	"	17	de	Precassino		248	"	"	"
	"	. 37	"	de	Massagno		195	"	"	27

513 "

4. Remplacement de rails usés:

dan	s le	tunnel	de	l'Oelberg			8 "		360	m	de	voie
11	"	,,	du	Gothard,	voie	de	gauche		1300	"	"	<b>3</b> 7
	20.0	"	12	,,	4,	"	droite		600			
				o, voie d					1371	"	,,	77

 km 101,089 – 101,486, voie de gauche
 447 m de voie

 dans le tunnel de Piano-tondo, voie de gauche
 351 " " "

 " " de Travi, voie de gauche
 370 " "

 km 161,874 – 162,892, ligne de Locarno
 518 " "

Cette dernière section a été pourvue d'anciens rails encore en bon état provenant d'autres sections réfectionnées (voir rapport de 1904, page 23).

D'après ce qui précède, les réfections de 1905 comportent en tout:

réfections totales sur 3449 m de voie (1904: 8619 m),

remplacement de traverses sur 2883 m de voie (1904: 1044 m),

remplacement de rails sur 5257 m de voie (1904: 3708 m),

en total sur 11589 m de voie contre 13371 m en 1904.

Ce total se répartit ainsi:

tunnel du Gothard 3284 m de voie autres tunnels 4328 " " " " sections à ciel ouvert 3977 " " "

La diminution des frais de ce sous-chapitre provient de la moindre étendue des réfections de voies comparativement à l'exercice pécédent.

En outre on a procédé dans les voies principales des gares d'Arth/Goldau et de Bellinzona, ainsi que des stations de Steinen, Cadenazzo et Balerna à des remplacements de traverses et de rails, à des réfections totales, comme aussi au renforcement de ces voies au moyen d'une augmentation du nombre des traverses.

Par suite d'usure ou d'autres défectuosités, il a fallu remplacer complétement 10 aiguilles simples et 1 branchement-traversée (en 1904 6 aiguilles simples).

Le tableau ci-dessous montre la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1905, 1904 et 1883:

	1905	5	1904	<b>£</b>	1883	3 1)
	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-		2 2				
Brunnen et Fluelen-Giubiasco)	415 419	100	415 419	100	267 933	100
voies de rails fer	7 365	1,7	7 887	1,9	49 456	18,5
" " " acier, type I	9 196	2,2	9 196	2,2	16 488	6,2
$\left[ \begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$	191 793 240	46,2 0,1	193 730 240	46,6	201 989	75,s —
n n n n IV	206 825	49,8	204 366	49,2		_
voies sur traverses mélèze		_		_	88 975	33,2
" " " chêne et hêtre . " " " fer	$150\ 141$ $265\ 278$	36, <sub>2</sub> 63, <sub>8</sub>	147 301 268 118	35,5 64,5	168 103 10 855	62,8 4,0

<sup>1)</sup> Réseau entier à simple voie.

La longueur de la ligne n'a pas varié en 1905, elle est de 272 533 m, dont 142 886 = 52,4 % à double voie. Les voies accessoires et d'évitement avaient à la clôture de l'exercice un développement de 118 418 m contre 116 830 m en 1904; l'augmentation provient de l'établissement de nouvelles voies accessoires (voir chap. I, Travaux neufs).

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

	1905	1904
a) Entretien du bâtiment d'administration à Lucerne	fr. 14 902. 28	fr. 3 705. —
b) Entretien courant des bâtiments des gares et stations		
ainsi que de la pleine voie	" 125 769. 03	" 126 026. 49
c) Transformations diverses, démolition et reconstruction.	" 22 925. 10	" 16 390. 35
d) Halles provisoires pour l'emmagasinement de céréales à		
Brunnen et Altdorf	" 12 139. 75	" 69 340. 16
Total	fr. 175 736. 16	fr. 215 462. —
Moins	fr. 39 725. 84	

Le surcroît de dépense pour le bâtiment d'administration provient de réparations urgentes dans plusieurs bureaux et de la substitution de radiateurs aux anciens tubes de chauffage à ailettes; vu l'usure rapide de ces appareils, ces réparations devront être poursuivies les années prochaines.

Les frais de l'entretien courant des bâtiments des gares et stations, ainsi que de la pleine voie atteignent à peu près le chiffre de 1904.

Au litt. c) figurent les frais soit d'agrandissement de bâtiments, soit de changements de leur distribution intérieure; la dernière rubrique comprend le reliquat de dépense pour les halles provisoires de la période de 1904/1905 (voir rapport de 1904, page 25); les halles déjà existantes ont suffi pour la période de 1905/1906; au cours de celle-ci le volume maximum des céréales emmagasinées, 3917 wagons complets, a été atteint dans la première décade de février 1906.

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

	$\boldsymbol{1905}$				1904	
	fr.	114 331.	80	fr.	102 139.	65
Plus	fr.	12 192.	15			

Les frais d'entretien des conduites électriques ont diminué (1905: fr. 37 939. 06 contre fr. 44 741. 25 en 1904), par contre il y a augmentation sur les frais d'entretien des signaux et sur ceux des clôtures; les premiers ont monté de fr. 9 255. 81 à fr. 19 111. 05 par suite d'un entretien plus intense nécessité par les travaux complémentaires exécutés ces dernières années aux appareils signaleurs, et de l'inscription au compte de l'exploitation de dépenses concernant l'établissement de la seconde voie Immensee-Brunnen et dont le compte de construction ne peut être grevé — et les seconds de fr. 48 142. 59 à fr. 57 281. 69, augmentation qui provient du remplacement d'un plus grand nombre de clôtures en bois du tronçon Lucerne-Immensee, ainsi que des haies vives des lignes du Cenere et de Pino par des clôtures en dalles et d'autres en fil de fer avec colonnettes en pierre.

Ad 5. Enlèvement des neiges et de la glace.

		1905	1904					
	fr.	49 144.	62	fr.	54 996.	43		
Moins	fr.	5 851.	81					

La dépense de ce service est de nouveau un peu inférieure à celle de l'exercice précédent. En 1905 aussi, c'est la gare de Gœschenen et le tronçon Airolo-Faido qui ont occasionné le plus de frais (près de 50 % du total); nous n'avons du reste aucune interruption de service à signaler du chef d'avalanches ou de chutes de neige.

#### C. Autres dépenses.

		1905		1904				
	fr.	81 695.	78	fr.	81	114.	09	
Plus	fr.	581.	69	2.889				

Ce sous-chapitre ne nous suggère aucune remarque spéciale.

## III. Expédition et mouvement.

La dépense totale de ce service se monte à fr. 3 697 465. 38, dépassant de fr. 224 408. 94 celle de l'exercice précédent, savoir fr. 207 435. 29 pour le "personnel" et fr. 16 973. 65 pour les "autres dépenses".

L'augmentation des frais de personnel provient d'un renforcement de l'effectif nécessité par l'accroissement du trafic. Quant aux "autres dépenses", l'excédent est dû en majeure partie aux frais d'éclairage, de chauffage et de nettoyage des gares et stations.

## IV. Traction (matériel roulant).

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

	1905	1904
A. Personnel	fr. 1715276.89	fr. 1652897.40
B. Matières consommées par le matériel roulant.	" 2650 113. 31	" 2 408 284. 53
C. Entretien du matériel roulant	" 1 680 355. 22	" 1 485 932. 49
D. Autres dépenses	" 43 467. 75	, 44 288. 63
Total	fr. 6 089 213. 17	fr. 5 591 403. 05
Plus	fr. $497 810. 12 =$	8,9 %

Les locomotives ont parcouru:

			Kilomètres-locomotives	Kilomètres-tonnes	(noida	hunt)
			Milometres-locomotives	Knometres-tonnes	(poras	Drui)
	En	1905	5 483 701	824 309 348		
	"	1904	5 151 090	775 757 340		• 0
Augmentation	pour	1905	$332\ 611=6,46\ ^{0}/_{0}$	48552008 =	6,26 0/0	

Les dépenses se répartissent de la manière suivante:

#### A. Personnel.

1.	. Chef du service de la traction et ses aides:						
				1905		1904	
			fr.	43 475. 54	fr.	53 092.	64
		moins	17	9 617. 10			
2.	. Personnel des locomotives et visiteurs du matériel:						
	a) Chefs des dépôts et leurs aides:			1905		1904	
			fr.	91 309. 15	fr.	84 944.	60
		plus	"	6 364. 55			
	b) Mécaniciens et chauffeurs:						
				1905		1904	
			fr.	1 290 084. 86	fr.	1 231 246.	71
		plus	"	58 838. 15			
	c) Visiteurs du matériel:						
				1905		1904	
			fr.	97 796. 05	fr.	96 409.	39
		plus	"	1 386. 66			
3.	Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage	du maté	riel	roulant (nettoye	eurs c	le locomoti	ives
	voitures, fourgons et wagons):			, ,			
				1905		1904	
			fr	192 611 29	fr	187 204	06

plus 5 407. 23

L'excédent de fr. 62 379. 49 en total pour les positions IV. A. 1 à 3 et comparativement à 1904 provient de l'augmentation des parcours des locomotives.

## B. Matières consommées par le matériel roulant.

## 1. Combustibles:

a) Pour les locomotives:						
a) Pour les locomotives:			1905		1904	
		fr.	2 374 725. 07	fr. 2	112 380. 47	
	plus	"	262 344. 60			
b) Pour les voitures, fourgons et wagons:			1905		1904	
		fr.	8 413. 90	fr.	8 670. 82	)
	moins	<b>3</b> 7	256. 92			
2. Graisses et huiles:		,				
a) Pour les locomotives:				, t		
			1905		1904	
		fr.	96 096. 44	fr.	89 977. 8ã	)
	plus	"	6 118. 59			
b) Pour les voitures, fourgons et wagons:						
			1905		1904	
		fr.	10 210. 34	fr.	13 556. 49	)
	moins	"	3 346. 15			

3. Matières pour éclairage:

_	_					
a) Pour les lo	comotives:			1905		1904
					c	
A The state of the		300	fr.	14 982. 54	fr.	<b>1</b> 5 355. 02
		moir	ns "	372. 48		3
b) Pour les vo	itures, fourgons et wagons:					
				1905		1904
	Đ		fr.	105 109. 98	fr.	131 263. 01
*		moir	ıs "	26 153. 03		
4. Matières servan	t au nettoyage, à la désinfectr	ion et à l'	$\acute{e}toupage$	, ean et sable.		
a) Pour les lo	comotives :			- , F-		
10, 2011, 100 10				1905		1904
		1	fr.	35 773. 28	fr.	32 453. 94
		plu	ıs "	3 319. 34		
b) Pour les vo	oitures, fourgons et wagons:					
.,	, ,			1905		1904
			fr.	4 801 76	fr.	4 626. 93
		plu	s	174. 83		

En regard de 1904, les frais pour les combustibles et matières figurant aux positions IV. B. 1 à 4 ont augmenté de fr. 271 410. 05 pour les locomotives et diminué de fr. 29 581. 27 pour les voitures, fourgons et wagons augmentation nette fr. 241 828. 78

L'excédent pour les locomotives est connexe à l'augmentation des parcours ainsi qu'au renchérissement des charbons; le prix moyen de ceux-ci en 1905 a été de fr. 27. 93 la tonne contre fr. 27. 16 en 1904.

La diminution des frais pour les voitures, fourgons et wagons est due à la suppression des redevances aux administrations italiennes pour l'éclairage électrique de leurs voitures affectées au service direct (voir rapport de 1904, page 28).

## C. Entretien et réfection du matériel roulant.

1. Locomotives et tenders:			
		1905	1904
		fr. 1 099 466. 74	fr. 936 956. 92
	plus	, 162 509. 89	2
2. Voitures:			
		1905	1904
		fr. 331 306. 35	fr. 341 511. 24
	moins	" 10 204. 89	
3. Fourgons et wagons:			
		1905	1904
		fr. 249 582. 13	fr. 207 464. 33
	plus	, 42 117. 80	

L'excédent pour les locomotives vient de l'amortissement de fr. 246 250. —, à la charge du compte d'exploitation, des trois locomotives C 2/3 nos 22, 23 et 24 mises au rebut; le surcroît de frais pour les fourgons et wagons a été causé par le fait qu'un plus grand nombre de ces véhicules ont dû être réparés.

## D. Autres dépenses.

La dépense afférente aux quatre sous-rubriques comporte:

		1905					
	fr.	43 467.	75		fr.	44 288.	63
moins	"	820.	88				

## V. Dépenses diverses.

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

	1905	1904
1. Pour gares et sections de ligne .	fr. 179 507. 51	fr. 177 418. 76
2. Pour matériel roulant (location) .	" 699 117. 05	" 645 033. 57
3. Pour locations diverses	" 8 587. 67	" 6 583. 48
	fr. 887 212. 23	fr. 829 035. 81

L'excédent de fr. 54 083. 48 sur matériel roulant (location) provient de la forte circulation sur notre réseau de voitures allemandes et italiennes.

Frais de justice . . . . . . . . . . . . . . . . fr. 28 919. 25

Ce chiffre comprend un montant de fr. 25 942. 30 représentant les frais du procès avec le Conseil fédéral relatif aux versements dans le fonds de renouvellement; ces frais, qui jusqu'ici étaient comptabilisés à part, ont été, en 1905, définitivement inscrits au compte d'exploitation.

Assurance-incendie. Le 30 juin 1905 expiraient les contrats d'assurance contre les risques d'incendie de toute notre propriété mobilière; ils ont été prorogés, aux mêmes conditions, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1909, date à laquelle le chemin de fer du Gothard doit passer à la Confédération en vertu de l'acte de concession. Dans le courant de l'année la somme assurée est montée à fr. 26 985 000. — pour les biens meubles des lignes et à fr. 4 755 400. — pour la gare de Chiasso, en total à fr. 31 740 400. —; dans ce chiffre les locomotives ne figurent que pour le 80 % de leur valeur d'inventaire de fr. 11 345 000. —. Les nouveaux contrats d'assurance ont été passés avec les mêmes sociétés que précédemment, savoir: la société suisse d'assurance mobilière à Berne, l'Union à Paris, la Bâloise à Bâle, l'Helvetia à St-Gall, la banque d'assurance mutuelle à Gotha et le Phénix à Paris; ces deux dernières ne participent qu'au contrat d'assurance des biens meubles du réseau.

En 1905 également nous avons voué toute notre attention à l'assurance des céréales entreposées à Brunnen, Fluelen et Altdorf; considérant le stock en moyenne considérable de céréales dans les entrepôts principaux de Brunnen et en vue d'éviter autant que possible les complications inhérentes aux polices complémentaires, nous avons décidé de relever de trois à quatre millions de francs, dès le 1<sup>er</sup> janvier 1906, l'assurance permanente des entrepôts de Brunnen. Dommages-intérêts pour accidents. La dépense se chiffre par fr. 110 203. 37 contre fr. 89 629. 32 en 1904. Cette augmentation n'a rien d'extraordinaire et ne dépasse pas les limites des fluctuations observées au cours des dix dernières années. De beaucoup la majeure partie des demandes d'indemnité ont pu être liquidées à l'amiable, dans 2 cas seulement les plaignants se sont adressés aux tribunaux; ces deux procès, ainsi que d'autres datant d'exercices antérieurs, sont encore pendants.

En vertu de la convention du 5 septembre 1885 sur la responsabilité collective, convention qui n'est plus en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> octobre dernier, nous avons eu à verser en 1905 aux chemins de fer fédéraux:

pour	l'accident	de	Mœnchenstein 1891	fr.	735. 60
"	"	"	Zollikofen 1891	,,	81. 32
"	27	"	Sonceboz 1900	"	3 540. 69
"	27	27	Bruggen 1902	"	2524.22
"	<b>37</b>	77	Palézieux 1903	27	3 829. 82
77	27	27	Bussigny 1903	22	1 988. 47
"	· "	יי	B. Muth, Bâle, septembre 1904	n	1 250. 35
			En tout	fr.	13 950. 47

Les sommes que nous avons versées à cette assurance collective depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1885, date de l'entrée en vigueur de la convention susmentionnée, et qui comportaient à fin 1904 fr. 374 803. 85, atteignaient ainsi au 31 décembre 1905 le chiffre de fr. 388 754. 32; nos prestations de ce chef s'étendront toutefois encore à quelques accidents survenus avant le 1<sup>er</sup> octobre 1905 sur le réseau des chemins de fer fédéraux.

Le chiffre des réclamations en dommages et intérêts pour pertes, déchets, avaries et retards de marchandises s'est élevé en 1905 à 6365.

```
Il a été payé en indemnités:
```

```
pour pertes, déchets, dommages et avaries
                                                                  1.609 cas, fr. 62 999. 49
         retards et fourvoiements
                                                                  1 446
                                                                                 33 298. 84
         acquits en douane, etc., non déchargés
                                                                     15
                                                                                     94. 11
         autres causes
                                                                      2
                                                                                   96. 38
                                                                   3 072 cas, fr. 90 488. 82
De cette somme il faut déduire:
    remboursements de Compagnies de chemins de fer
                                                                fr. 56 804. 61
    remboursements d'employés fautifs
                                                                       -. -
    produit de la vente de colis en trop
                                                                      497. 85
                                                                             fr. 57 302. 46
                                                       Reste à notre charge fr. 39 186. 36
```

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 1904.

Allocations aux caisses de prévoyance, dons; voir pages 32 à 34.

Les "autres dépenses", au montant de fr. 78 187. 32, sont de fr. 11 289. 93 supérieures à celles de 1904; l'excédent provient soit d'un surcroît de dépense pour les écoles de la Compagnie, entre autres pour les fêtes de Schiller célébrées en juillet, soit aussi des frais du dressement du bilan technique de la caisse de secours des fonctionnaires et employés. Dans le total ci-dessus figurent aussi les positions suivantes:

- fr. 16 350. 24 versements au magasin de consommation à Bellinzona;
- " 9 133. 02 versements pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux;
- " 35 925. 32 versements en faveur des écoles particulières de la Compagnie.

## E. Divers.

## 1 Accidents.

En 1	905 il s'est produit 1	33 acc	idents	dans	le serv	rice	d'explo	itation	propre	ment dit	, savoir:
10	déraillements: en gar	е.		0 ×					4		
	en plei	ne voie			•		•				
20	collisions: en gare								1		
	en pleine v	oie .					•				
$3^{\circ}$	accidents de personnes							. 1	25		
$4^{0}$ $3$	accidents divers .								2		
							Tota	l 13	32		
Ces a	accidents ont eu les c	onséqu	ences	suivan	ites:						
$1^{o}$ 1	par déraillements ou c	collision	is:					tués		blessés	
	voyageurs										
	employés	•		•	•	٠					
	autres personnes					•					d.
20	oar d'autres causes:			r.							
	voyageurs	•		•.	•	•	٠			3	
	employés	•	•	£ .				3		116	. /
	autres personnes							3			
								6		119	A CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR
Suicio	de					•				1	

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

- 1º Le 17 avril à 1 heure du matin on trouva entre les rails, sur le tronçon Giubiasco-Cadenazzo, le cadavre de l'ouvrier régulier Manni Mansueto; il est à présumer que Manni, qui avait eu son jour de repos la veille, aura suivi la voie dans la soirée en se dirigeant de la maisonnette nº 144 vers Cadenazzo et a été écrasé par le train 70.
- 2º Le 12 juillet vers 9 heures du soir le garde-voie Sabbioni Cesare fut trouvé mort dans le tunnel de Massagno; l'enquête sur cet accident n'a pas donné de résultats concluants; il est probable que, pris d'un malaise pendant sa tournée de service, Sabbioni s'est assis à côté des rails et a été écrasé par le train 531.
- 3º Le 11 août la veuve Delmuè Giuditta d'Osogna, âgée de 76 ans, voulait franchir la voie au passage à niveau km 136.700, bien que les barrières fussent fermées, lorsqu'elle fut tamponnée et tuée sur le coup par la locomotive haut-le-pied 107 a.
- 4º Le 7 octobre le volontaire de station Weisse Otto fut mortellement blessé pendant une manœuvre à la station de Capolago; il a succombé à ses blessures le 10 même mois.
- 5º Le 14 novembre, le nommé Gnos Joseph, âgé d'environ 60 ans, sourd et faible d'esprit, a été tué sur le coup par le train 512 au moment où il franchissait le passage à niveau privé (km. 36.030 entre Altdorf et Erstfeld) fermé par une barrière à claire-voie.

6º Le 18 décembre l'ouvrier Aschwanden Michel a été pris à la gare de Goldau entre les tampons de deux wagons qu'il voulait accrocher et a succombé deux heures plus tard à ses blessures.

## 2. Caisses de prévoyance.

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

L'effectif des membres a passé de 2063 à 2232 et l'avoir de fr. 7604788.46 à 8277094.84. Pour les détails nous renvoyons aux quatre tabelles ci-dessous.

Au commencement de 1906 les experts nous ont adressé le bilan technique d'assurance au 31 décembre 1904 prescrit par la loi et nous l'avons envoyé au département des chemins de fer pour être transmis au Conseil fédéral. Pour le calcul des valeurs composant l'avoir de la caisse les experts ont admis un taux d'intérêt de 4 º/o et sur cette base le bilan accuse un excédent de fr. 332 367. 48. La réponse du Conseil fédéral ne nous est pas encore parvenue.

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
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
1905	2063	209	10	1	9	10	2232
				2. 2.		V-110-3	-

Effectif des membres secourus et pensionnés.

	Au commencement pendant l'année Diminution pendant l'année Pensionnés										A la fin de l'année				
	uera	innee	1 441	ince .		Secourus			Pensionnés						
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
1895	34	79	6	9	_	2	1	_	3	1	1	4	6	- 37	82
1896	37	82	5	27		15	_		15					27	109
1897	27	109	5	21	1	8	_		9	-	_	1	1	23	129
1898	23	129	7	15		5	_	_	5		_	_	_	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	-		4	_	1			26	154
1900	26	154	3	25		6	_		6	_		1	1	23	178
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	_	3	6	9	18	242
1904	18	242	3	31	3	10	-	1	14	_	_	4	4	7	269
1905	7	269	5	18		3	-		3	_		3	3	9	284

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

# Relevé des opérations de la caisse de secours.

Année	Solde précédent	Cotisations des sociétaires	Allocations de la Compagnie	Recettes diverses (Intérêts, etc.)	Total de l'année
1895	fr. 2 491 899.76	fr. 122 234.28*)	fr. 267 554.27**)	fr.141 962.19†)	fr. 531 750.74
1896	" 2 935 802.22	" 94 288 <b>.</b> 95	" 346 530.95††)	,, 158 941.72†)	" 599 761.62
1897	<b>,</b> 3 443 950.52	"	" 226 114.58	, 152 671.61	<b>,</b> 485 740.73
1898	" 3 833 065.13	" 105 533.42	" 247 457.29	, 164 666.06	" 517 656.41
1899	<b>,</b> 4 243 346.56	" 122 144.27	" 274 <sub>258.11</sub>	,, 177 374.38	<b>"</b> 573 776.76
1900	" 4 694 600.31	"    151 655.39	" 306 810.41.	, 205 437.50	" 663 903.30
1901	" 5 214 294.73	"    156 367.22	, 290 607.33	,, 222 867.25	<b>"</b> 669 841.80
1902	<b>"</b> 5 719 920.53	<b>"</b> 160 985.20	, 313 810.96	, 257 757.46	" 732 553.62
1903	" 6 263 999.58	" 202 437.92	, 427 833.39	,, 262 887.10	" 893 158.41
1904	" 6 961 084. —	" 198 525.46	, 354 452.55	,, 305 808.57	" 858 786.58
1905	<b>,</b> 7 604 788.46	" 212 736.10	, 381 525.20	,, 317 613.85	, 911 875.15

<sup>\*)</sup> 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.

,				Dépense	s.			
		Secours et	pensions					3
Année	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Total	Rem- boursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
1895	fr. 34 442.25	fr. 39 152.30	fr. 8100.—	fr. 81 694.55	fr. 4 075.20	fr. 2078.53	fr. 87 848.28	fr.2 935 802.22
1896	" 32 710.05	, 44 846.92	, 8470.—	, 86 026.97	" 3 108.80	<b>2</b> 477.55	" 91 613.32	,, 3 443 950.52
1897	<b>"</b> 36 393.51	<b>"</b> 56 128.96		" 92 522. <del>4</del> 7	" 1662.65	" 2 <del>44</del> 1.—	" 96 626.12	" 3 833 065.13
1898	" 39 989.31	, 63 240.42		"103 229 73	, 1585.20	" 2 560.05	" 107 374.98	, 4 243 346.5
1899	" 47 238.36	, 70 306.55	— ;	<b>"</b> 117 544.91	" 2 340.40	" 2 637.70	" 122 523.01	" 4 694 600.3
1900	<b>"</b> 51 804.72	<b>"</b> 80 895 <b>.9</b> 8	<b>"</b> 4 000.—	"136 700.70	" 4 859 <b>.</b> 33	" 2 648.85	" 144 208.88	" 5 214 29 <b>4.</b> 7
1901	, 63 854 80	" 91 0 <del>4</del> 9.55	-	"154 904.35	, 6744.10	" 2 567.55	" 164 216.—	" 5 719 920.5
1902	" 79 921.—	, 96 253.27	" 5 000.—	"181 174.27	, 4 529.40	"	,, 188 474.57	" 6 263 999.5
1903	" 83 898.44	"104 902.05		<b>"</b> 188 800.49	" 4 349.45		" 196 073.99	" 6 961 084.–
1904	" 94 946.24	"113 196.25	1 000.—	"209 142.49	" 3 025.43	. 75	" 215 082.12	" 7 604 788.4
1905	"105 281.14	"118 937.90	" 4 000.—	"228 219.04	<b>"</b> 7 881.33	, 3468.40	, 239 568.77	" 8 277 094.8

## b. Caisses de secours-maladie pour les ouvriers.

D'après le compte de la caisse de secours pour les ouvriers, des stations, magasins, dépôts et ateliers, l'avoir a diminué de fr. 63 978. 87 à fr. 61 314. 85. A notre avis, il ne s'agit ici que d'une fluctuation normale, telles qu'elles se produisent d'une année à l'autre.

Par contre le recul que nos derniers rapports signalaient dans l'avoir de la caisse de secours pour les ouvriers du service de surveillance et d'entretien, s'est encore accentué en 1905; nous nous sommes donc vus dans la nécessité de verser à cette caisse, conformément à ses statuts, une allocation extraordinaire de fr. 1000. — qui a eu pour effet de relever à fr. 75459. 16 l'avoir qui comportait fin 1904 fr. 72191. 89 et fin 1903 fr. 79172. 77. Si l'on devait conclure de ces faits que les éléments à la base de la caisse sont insuffisants, il faudra inévitablement, selon nous, songer à augmenter les recettes ordinaires de cette institution.

# 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 et de bénéfices de cours, au total de fr. 3 692. 95.

Il en a été prélevé en 1905 fr 700. — pour gratifications.

La situation en titres a augmenté de fr. 5000. — et comportait au 31 décembre 1905 fr. 105000. — en obligations  $3^{1/2}$   $^{0}$ /o des chemins de fer fédéraux.

## F. Services auxiliaires.

#### 1. Ateliers.

Le chiffre des employés définitifs s'est accru d'un contre-maître, d'un dessinateur et de deux chefs-ouvriers et a diminué d'un aide-contre-maître.

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

	total	au	1er janvier		* 17	519
	37	27	31 décembre	. • .		534

Le maximum d'une fin de mois a été de 530, le minimum de 516, savoir:

140	mwximan	i a mic	mi ao	mois a cic	uo e	000, 1	c minimum uc	oro, save	JII .		
monteurs		•		10— 10			vitrier et aide				
chefs de	groupe			4-4			peintres et aide	es .			19- 19
ajusteurs	et aides			191—188			selliers et aides	<b>3</b> .		٠.	17— 15
tourneurs	et aides	•	•	46 - 47		1	raboteurs, perce				
chaudronr	niers et ai	des		8- 7			chefs-manœuvre	es .			5— 5
chaudronn	niers en c	uivre e	t aides	4— 4			manœuvres		•		113 - 103
ferblantier				1 1			veilleurs de nu	it .			4-4
fondeurs	et aides			4— 4			chauffeurs .				2- 2
forgerons	et aides			11— 11			apprentis .				37— 30
frappeurs				10 - 10			commissionnaire				
menuisier	s et aides	,		3936							

Les ateliers centraux ont réparé en tout: 180 locomotives, 868 voitures et 3070 wagons.

Le 1<sup>er</sup> janvier il y avait en réparation: 25 locomotives, 32 voitures et 66 wagons, le 31 décembre: 26 locomotives, 27 voitures et 50 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; transformation de 4 locomotives en locomotives à vapeur surchauffée, système Pielock; adaptation à 8 locomotives des pompes lubrificatrices, système Friedmann; aménagement de cabinets dans 3 voitures B et 4 voitures AB; adaptation d'appuis-tête rembourrés dans 6 voitures C<sup>4</sup>; installation de l'éclairage par dynamos dans 4 voitures et 3 fourgons; adaptation de soufflets à 12 voitures C<sup>4</sup> et 5 voitures AB<sup>4</sup>; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir: écrous en bronze, composition, rondelles de serrage, laiton en barre, tuyaux de 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 98 et 112.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts:

				Erstfeld	Biasca	Bellinzona
chefs-ouvriers .				2	1	1
ajusteurs .		•		24 - 29	12—13	10—13
tourneur .	•		9.3	1	·	_
chaudronnier .				1	,	_
ferblantier .				1		_
forgeron et frappeur	•			1		
menuisier .	•			1		
apprentis			·	89	3	
chauffeur de machine	e fixe			1		-
manœuvres .				12-13	5-6	13 - 16

## 2. Usine à gaz.

L'usine à gaz mixte de Bellinzona a produit en 1905	47 412,150 m <sup>3</sup>
de gaz; la provision au 1er janvier 1905 était de	319.400 m <sup>3</sup>
total	47 731.550 m <sup>5</sup>
dont la consommation se répartit comme suit:	7
éclairage de voitures du Gothard 34 653.667 m³	
" " d'autres administrations 11 600.947 m³	46 254.614 m <sup>3</sup>
fuites en 1905	1 160. <sub>136</sub> m <sup>3</sup>
provision au 1er janvier 1906	316.s o m <sup>8</sup>
total comme ci-dessus En 1905 le prix du gaz s'est élevé:	47 731.550 m <sup>3</sup>
par m³ de gaz fabriqué, à fr. 1. 4	-6
par m³ de gaz utile, à	0 ,

# G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

-	4 7 1 1 1 1 1	, , 1
	Administration	generale
1.	TIGHTHINGIAMOUT	ZOHOLUIC.

1. Administration générale.		
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et	1905	1904
les expéditionnaires)	16	16
Archives	2	2
Bureau de revision des comptes	8	8
Bureau de la comptabilité	6	6
Caisse principale	6	6
Bureau commercial	15	15
	2	$\frac{10}{2}$
Agents commerciaux	43	43
	4.5	5
		, ,
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes	4	4 8
Huissiers	8	8
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et	-	
chauffeur	7	8
Economat (y compris le magasin de consommation).	42	39
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins y compris		
celui de consommation	48	12
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	13	13
	22	4 —— 187
2. Surveillance et entretien de la li	gne.	
Ingénieur en chef et bureau central	22	22
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	19	17
Chefs de district et surveillants	30	25
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs		
d'équipe	45	45
Gardes-voie	103	103
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	222	206
Gardes-barrières (femmes)	120	121
Employés divers	16	10
Journaliers	523	535
	110	00 1084
3. Expédition et mouvement.		
Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de		
bureau	20	19
Contrôle des voitures et wagons	12	11
A reporter	${32}$ ${13}$	$\frac{1}{24}$ $\frac{1}{30}$ $\frac{1}{1271}$
Toportor	3 <u>-</u> *0	

		4005	4004
	Report	1905 32	1904 1324 30 1271
Inspecteur de l'exploitation	пероп	1	1
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	N	36	36
Sous-chefs de gare		23	22
Commis de gare		104	96
Receveurs aux voyageurs		16	14
Receveurs aux bagages		10	9
		16 16	16
Remplaçants ambulants		$\frac{10}{23}$	23
Contrôleurs du matériel			
		29	29
Chefs des bureaux-marchandises de Chiasso		2	2
Adjoints desdits, comptables, receveurs aux n			
dises, déclarants en douane à Chiasso et	•		
adjoint du chef des entrepôts		8	8
Chefs des bureaux-marchandises d'Arth-Goldau,			
Bellinzona, Lugano et Locarno (y comp			
magasins à pétrole de Goldau)		6	6
Commis des bureaux-marchandises		72	68
Gardes-marchandises		24	22
Chefs-manœuvre		17	16
Aides-chefs-manœuvre		10	9
Portiers		11	.11
Volontaires		4.1	45
Gardes-station		166	160
Chefs d'équipe (triage), réguliers		· 7	6
Chefs-ouvriers aux transports, réguliers		15	12
Manœuvres (triage), réguliers		61	48
Ouvriers de station, réguliers		57	41
Ouvriers de station, journaliers		250	235
Surveillants de l'éclairage		7	7
Chefs de train principaux		2	2
Chefs de train		<b>7</b> 9	<b>75</b>
Conducteurs		149	139
Gardes des wagons-lits		3	3
Gardes-freins		193	189
		1	481 1391
4. Traction.			
	nnol do		
Chef du service de la traction et son perso		20	19
bureau (y compris 1 commis provisoire).			
A	reporter	20	2805 19 2662

	190	5 1904
Report	20 2	805 19 2662
Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de		
bureau (y compris 2 commis provisoires, 3 commis-		
sionnaires et 1 femme de service)	30	29
Mécaniciens	146	143
Chauffeurs	156	148
Chauffeurs provisoires	45*)	41 *)
Chefs-nettoyeurs	3	3
Nettoyeurs de locomotives	116	112
Lampistes	5	5
Préposé à la surveillance des voitures et wagons .	. 1	1
Visiteurs des voitures et wagons	29	26
Visiteurs provisoires	4	7
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	43	42
Surveillant de l'éclairage électrique des trains	1	1
Ouvriers de la station de chargement des accumulateurs	4	4
	<del></del> 6	03 581
5. Service des ateliers.		
Ateliers centraux.		
Chef des ateliers et son personnel de bureau (y com-		
pris 1 dessinateur provisoire, 1 commis provisoire	1	
et 1 commissionnaire)	14	13
Contre-maîtres (4) et aides-contre-maîtres (4)	8	8
Chefs-ouvriers	14	12
Monteurs, chefs de groupe, serruriers, tourneurs, forgerons,		
peintres, selliers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers,	,	
vitriers, raboteurs, perceurs, fraiseurs et chauffeurs de machines fixes	375	384
W	119	110
Apprentis	34	37
	94	
Ateliers des dépôts de locomotives.	ā	4
Aide du contre-maître	1	1
Chefs-ouvriers	4	4 .
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes	56	53
Manœuvres (y compris 1 commissionnaire)	33	30
	12	
		$670 \frac{11}{} 663$
6. Usine à gaz.		
Contre-maître	1	1
Aide contre-maître		1
Ouvriers	6	6
		<u> </u>
_ Total		4085 3914

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

## Récapitulation.

1905

## III. Finances.

En 1905 nous n'avons pas eu besoin d'augmenter nos ressources disponibles par une nouvelle émission d'obligations. Au contraire, le faible rendement de nos placements en effets d'escompte nous a obligés dans le courant du premier semestre de placer en titres à intérêt fixe une partie de nos disponibilités dont une fraction assez notable a été allouée plus tard à la caisse de secours pour les fonctionnaires et employés; en revanche, nous avons retiré de cette caisse une partie de nos propres obligations 4 º/o, qui figurent provisoirement parmi les effets et valeurs de la Compagnie.

## Bilan annuel.

Le capital-actions au chiffre de		. fr.	50 000 000.	
ni le capital-subventions de		. fr.	119 000 000.	_
n'ont varié.				
Le capital-obligations, qui accusait à fin 1904 .		. fr.	121 310 000.	
a diminué de		. ,,	430 000.	_
représentant l'annuité de 1905 prévue au plan d'amortissement	et comporta	it		
à la clôture de l'exercice 1905		. fr.	120 880 000.	
dont fr. 118 480 000. — de l'emprunt	3 1/2 0/0			
" " 2 400 000. — " "	4 º/o.			
Les capitaux actions, obligations et subventions s'éleva	ient ainsi a	u		
31 décembre 1905 à			289 880 000.	
formant avec le fonds de construction		. "	1 114 902.	25
	le total	de fr.	290 994 902.	25
De cette somme il a été dépensé:				
pour chemin de fer et installations fixes fr.	262 239 190	. 39	4	
" matériel roulant "	$24\ 545\ 746$	. 80		
" mobilier et ustensiles "	3 018 338			
total pour le compte de construction fr.	289 803 275	. 19		
pour les travaux inachevés à la clôture de l'exercice				
1905: fr. 1 120 299. 26		5	*	

A reporter fr. 1120 299. 26 fr. 289 803 275, 19 fr. 290 994 902. 25