

**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:** 21.01.2026

**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 <sup>4</sup>/<sub>5</sub>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 :	1 <sup>e</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	3 <sup>e</sup> classe
durée de validité de 15 jours	fr. 80. —	fr. 55. —	fr. 40. —
30 "	" 120. —	" 85. —	" 60. —
45 "	" 160. —	" 110. —	" 80. —
3 mois	" 280. —	" 195. —	" 140. —
6 "	" 440. —	" 310. —	" 220. —
12 "	" 690. —	" 485. —	" 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 1<sup>e</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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:

1<sup>o</sup> 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. 9<sup>05</sup>, Zoug arr. 9<sup>50</sup> matin), lequel correspond à un nouveau direct 205 Zoug-Goldau (Zoug dép. 9<sup>53</sup>, Goldau arr. 10<sup>14</sup>). Tandis que ce dernier a les trois classes de voitures, le nouveau direct 105 Lucerne-Chiasso ne comporte que des voitures de 1<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> 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 1<sup>e</sup> et la 3<sup>e</sup> 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 1<sup>e</sup> classe, l'autre des voitures de 1<sup>e</sup> et de 2<sup>e</sup> 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 2<sup>e</sup> classe et qui n'est pas très exigeant en matière de confort, d'utiliser exceptionnellement la 3<sup>e</sup> classe, nous avons adjoint au direct 105 des voitures de 3<sup>e</sup> 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; des voitures de 3<sup>e</sup> classe d'un type identique circulent maintenant aussi dans l'express 128 Chiasso-Lucerne (Chiasso dép. 3<sup>49</sup>, Lucerne arr. 8<sup>47</sup> soir), qui forme dès Milan le train en retour du direct 105 et qui avant le 1<sup>er</sup> mai ne comportait que des voitures de 1<sup>e</sup> 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.

2<sup>o</sup> 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.

3<sup>o</sup> La création d'une nouvelle communication entre Milan et le Gothard au moyen d'un nouveau train omnibus 336 Milan-Chiasso (Milan dép. 8<sup>30</sup> soir, Chiasso arr. 10<sup>00</sup>) coïncidant directement avec le direct de nuit 102 Chiasso-Lucerne.

4<sup>o</sup> 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.

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1905 (276 kilomètres)				1904 (276 kilomètres)				Comparé à 1904			
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		plus Fr.	moins C.		
I. Voyageurs . . . . .	10 181 902	22	41,74	39,88	9 310 915	39	41,20	39,09	870 986	83		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris) :												
a) bagages . . . . .	991 012	81	4,06	3,88	893 477	91	3,95	3,75	97 534	90		
b) animaux . . . . .	389 918	84	1,60	1,53	367 388	05	1,63	1,54	22 530	79		
c) marchandises de toute nature . . . . .	12 829 818	04	52,60	50,25	12 028 860	49	53,22	50,51	800 957	55		
Ensemble	24 392 651	91	100,00		22 600 641	84	100,00		1 792 010	07		
B. Recettes diverses . . . . .	1 137 617	02		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		

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. 1 792 010. 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	„ 66 829. 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: 48,55). 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 %	162 066 = 5,22 %
II <sup>e</sup> „	680 511 = 20,41 %	651 379 = 20,97 %
III <sup>e</sup> „	2 472 491 = 74,18 %	2 293 043 = 73,81 %

Chiffre des kilomètres-voyageurs :

	1905	1904
I <sup>e</sup> classe	18 555 898 = 11,16 %	16 938 178 = 11,16 %
II <sup>e</sup> „	46 677 122 = 28,07 %	44 952 402 = 29,63 %
III <sup>e</sup> „	101 031 861 = 60,77 %	89 848 496 = 59,21 %

Parcours moyen de chaque voyageur :

	1905	1904
I <sup>e</sup> classe	102,93 km	104,51 km
II <sup>e</sup> „	68,59 „	69,01 „
III <sup>e</sup> „	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 monté de fr. 9 310 915. 39 à fr. 10 181 902. 22, soit de fr. 870 986. 83 = 9,35 % et se répartit comme suit :

	1905	1904
I <sup>e</sup> classe	fr. 2 319 409 = 22,78 %	fr. 2 097 036 = 22,52 %
II <sup>e</sup> „	„ 3 436 115 = 33,75 %	„ 3 299 481 = 35,44 %
III <sup>e</sup> „	„ 4 426 378 = 43,47 %	„ 3 914 398 = 42,04 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur :

	1905	1904
I <sup>e</sup> classe	fr. 12. 87	fr. 12. 94
II <sup>e</sup> „	„ 5. 05	„ 5. 07
III <sup>e</sup> „	„ 1. 79	„ 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 9 766 à 10 602 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 4 303 à 4 779. La plus-value 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 plus-value de recette se monte à fr. 22 530. 79 = 6.13 %. 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 1<sup>er</sup> 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 kilomètres-tonnes, 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 141,86 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 %	48 101 t = 4,12 %
Expéditions partielles	60 973 t = 4,88 %	57 323 t = 4,91 %
Wagons complets (petite vitesse)	336 835 t = 26,98 %	311 800 t = 26,76 %
Tarifs exceptionnels	802 467 t = 64,28 %	748 369 t = 64,21 %

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. 09	fr. 1 203 677. 62
Produit de services auxiliaires . . . . .	„ 6 239. 21	„ 7 125. 68
Autres recettes . . . . .	„ 7 327. 72	„ 6 483. 47
<b>Total</b>	<b>fr. 1 137 617. 02</b>	<b>fr. 1 217 286. 77</b>

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.**

<i>Dépenses.</i>	1905			1904			Comparé à 1904			
	(276 kilomètres.)			(276 kilomètres.)			plus		moins	
	Fr.	C.	%	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 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	40.37	497 810	12		
V. Dépenses diverses . . . . .	1 716 722	10	11.77	1 561 110	66	11.26	155 611	44		
<i>Total des dépenses</i>	14 589 388	98	100.00	13 849 705	84	100.00	739 683	14		

	1905	1904
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne . . . . .	à fr. 52 860. 11	fr. 50 180. 09
„ „ -train . . . . .	„ „ 4.0191	„ 4.0131
„ „ -parcours utile . . . . .	„ „ 3.2223	„ 3.2639
„ „ -essieu de voitures et wagons . . . . .	„ „ 0.1259	„ 0.1254
„ „ -tonne (poids brut) . . . . .	„ „ 0.0180	„ 0.0183
en pour cent des recettes d'exploitation	57.15	58.15
„ „ „ „ „ sur transports	59.81	61.28

### I. Administration générale.

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

	1905	1904
A. Personnel . . . . .	fr. 539 104. 81	fr. 525 089. 72
B. Autres dépenses . . . . .	„ 99 589. 76	„ 128 569. 84
	<u>fr. 638 694. 57</u>	<u>fr. 653 659. 56</u>

La dépense pour le personnel s'est accrue en 1905 de fr. 14 015. 09, ce qui provient des relèvements de traitements; par contre les autres dépenses sont de fr. 28 980. 08 inférieures à celles de l'exercice précédent; cette diminution est due au fait qu'en 1905 on a dépensé pour la publicité fr. 31 507. 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 . . . . .	„ 1 267 615. 77	„ 1 417 818. 30
C. Autres dépenses . . . . .	„ 81 695. 78	„ 81 114. 09
Total comme ci-dessus	<u>fr. 2 447 293. 76</u>	<u>fr. 2 570 476. 13</u>
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 :

	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	„ 102 139. 65
5. Enlèvement des neiges et de la glace . . . . .	„ 49 144. 62	„ 54 996. 43
Total	<u>fr. 1 267 615. 77</u>	<u>fr. 1 417 818. 30</u>
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	„ 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	408 m de voie
voie de droite du tunnel de Wattingen	584 „ „ „
voie de droite du tunnel de Travi	240 „ „ „
dans le tunnel de Maroggia	576 „ „ „

2. Remplacement d'anciennes voies type II sur traverses bois par des rails type IV sur traverses fer :

km 65,350 — 65,530 voie de gauche	180 m de voie
„ 101,434 — 102,382 „ „ droite	948 „ „ „
„ 104,355 — 104,868 „ „ „	513 „ „ „

3. Remplacement d'anciennes traverses fer par des traverses bois :

dans le tunnel de Hochfluh	312 m de voie
„ „ „ de l'Axenstein	744 „ „ „
„ „ „ du Gothard, voies de gauche et de droite	1384 „ „ „
„ „ „ de Precassino	248 „ „ „
„ „ „ de Massagno	195 „ „ „

4. Remplacement de rails usés :

dans le tunnel de l'Oelberg	300 m de voie
„ „ „ du Gothard, voie de gauche	1300 „ „ „
„ „ „ „ „ „ droite	600 „ „ „
km 98,089 — 99,460, voie de gauche	1371 „ „ „



km 101,039 — 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 — 162,392, 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 11 589 m de voie contre 13 371 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 précédent.

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 défauts, il a fallu remplacer complètement 10 aiguilles simples et 1 branchement-traverse (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		1904		1883 <sup>1)</sup>	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales (y compris la seconde voie principale Immensee-Brunnen et Fluelen-Giubiasco)	415 419	100	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
" " " " " II	191 793	46,2	193 730	46,6	201 989	75,3
" " " " " III	240	0,1	240	0,1	—	—
" " " " " IV	206 825	49,8	204 366	49,2	—	—
voies sur traverses mélèze	—	—	—	—	88 975	33,2
" " " chêne et hêtre	150 141	36,2	147 301	35,5	168 103	62,8
" " " fer	265 278	63,8	268 118	64,5	10 855	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.*

	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 signaux, 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 Göschenen 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	

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. 1 715 276. 89	fr. 1 652 897. 40
B. Matières consommées par le matériel roulant . . . . .	„ 2 650 113. 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 (poids brut)
En 1905	5 483 701	824 309 348
„ 1904	5 151 090	775 757 340
Augmentation pour 1905	332 611 = 6,46 %	48 552 008 = 6,26 %

Les dépenses se répartissent de la manière suivante:

**A. Personnel.**

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

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	fr.	43 475. 54	fr.	53 092. 64
moins	"	9 617. 10		

*2. Personnel des locomotives et visiteurs du matériel:*

*a) Chefs des dépôts et leurs aides:*

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	fr.	91 309. 15	fr.	84 944. 60
plus	"	6 364. 55		

*b) Mécaniciens et chauffeurs:*

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	fr.	1 290 084. 86	fr.	1 231 246. 71
plus	"	58 838. 15		

*c) Visiteurs du matériel:*

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	fr.	97 796. 05	fr.	96 409. 39
plus	"	1 386. 66		

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

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	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:*

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	fr.	2 374 725. 07	fr.	2 112 380. 47
plus	"	262 344. 60		

*b) Pour les voitures, fourgons et wagons:*

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	fr.	8 413. 90	fr.	8 670. 82
moins	"	256. 92		

*2. Graisses et huiles:*

*a) Pour les locomotives:*

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	fr.	96 096. 44	fr.	89 977. 85
plus	"	6 118. 59		

*b) Pour les voitures, fourgons et wagons:*

		<b>1905</b>		<b>1904</b>
	fr.	10 210. 34	fr.	13 556. 49
moins	"	3 346. 15		

3. *Matières pour éclairage:*

a) *Pour les locomotives:*

	<b>1905</b>	<b>1904</b>
fr.	14 982. 54	fr. 15 355. 02
moins „	372. 48	

b) *Pour les voitures, fourgons et wagons:*

	<b>1905</b>	<b>1904</b>
fr.	105 109. 98	fr. 131 263. 01
moins „	26 153. 03	

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

a) *Pour les locomotives:*

	<b>1905</b>	<b>1904</b>
fr.	35 773. 28	fr. 32 453. 94
plus „	3 319. 34	

b) *Pour les voitures, fourgons et wagons:*

	<b>1905</b>	<b>1904</b>
fr.	4 801. 76	fr. 4 626. 93
plus „	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:*

	<b>1905</b>	<b>1904</b>
fr.	1 099 466. 74	fr. 936 956. 92
plus „	162 509. 82	

2. *Voitures:*

	<b>1905</b>	<b>1904</b>
fr.	331 306. 35	fr. 341 511. 24
moins „	10 204. 89	

3. *Fourgons et wagons:*

	<b>1905</b>	<b>1904</b>
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 n<sup>os</sup> 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	1904
	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
	<hr/> fr. 887 212. 23	<hr/> 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
" " " Sonceboz 1900	"	3 540. 69
" " " Bruggen 1902	"	2 524. 22
" " " Palézieux 1903	"	3 829. 82
" " " Bussigny 1903	"	1 988. 47
" " " B. Muth, Bâle, septembre 1904	"	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
	<hr/> 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
	<hr/> 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 1905 il s'est produit 133 accidents dans le service d'exploitation proprement dit, savoir :

1 <sup>o</sup> déraillements: en gare	4
en pleine voie	—
2 <sup>o</sup> collisions: en gare	1
en pleine voie	—
3 <sup>o</sup> accidents de personnes	125
4 <sup>o</sup> accidents divers	2
<b>Total</b>	<b>132</b>

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

1 <sup>o</sup> par déraillements ou collisions:	tués	blessés
voyageurs	—	—
employés	—	—
autres personnes	—	—
2 <sup>o</sup> par d'autres causes:		
voyageurs	—	3
employés	3	116
autres personnes	3	—
	6	119
Suicide		1

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

1<sup>o</sup> 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 n<sup>o</sup> 144 vers Cadenazzo et a été écrasé par le train 70.

2<sup>o</sup> 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.

3<sup>o</sup> 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.

4<sup>o</sup> 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.

5<sup>o</sup> 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.

6° 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 2 063 à 2 232 et l'avoir de fr. 7 604 788. 46 à 8 277 094. 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 % 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 commencement de l'année	Entrés pendant l'année	Sortis sans secours (avec remboursement)	Sortis par suite d'accident en service	Sortis pour cause d'invalidité	Décédés	A la fin de l'année
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

#### Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au commencement de l'année		Augmentation pendant l'année		Diminution pendant l'année										A la fin de l'année	
					Secourus					Pensionnés						
	Secourus	Pensionnés	Secourus	Pensionnés	Par retour de la capacité de travail	Par l'octroi d'une pension	Par l'octroi d'une indemnité unique	Décédés	Total	Par l'octroi d'une indemnité unique	Par suite de mort d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés	Total	Secourus	Pensionnés	
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.

Recettes.					
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	„ 94 288.95	„ 346 530.95††)	„ 158 941.72†)	„ 599 761.62
1897	„ 3 443 950.52	„ 106 954.54	„ 226 114.58	„ 152 671.61	„ 485 740.73
1898	„ 3 833 065.13	„ 105 533.42	„ 247 457.29	„ 164 666.06	„ 517 656.41
1899	„ 4 243 346.56	„ 122 144.27	„ 274 258.11	„ 177 374.38	„ 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	„ 669 841.80
1902	„ 5 719 920.53	„ 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	„ 7 604 788.46	„ 212 736.10	„ 381 525.20	„ 317 613.85	„ 911 875.15

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

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

†) Intérêts et bénéfices de cours.

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

Dépenses.								
Année	Secours et pensions				Rem- boursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Total				
1895	fr. 34 442.25	fr. 39 152.30	fr. 8 100.—	fr. 81 694.55	fr. 4 075.20	fr. 2 078.53	fr. 87 848.28	fr. 2 935 802.22
1896	„ 32 710.05	„ 44 846.92	„ 8 470.—	„ 86 026.97	„ 3 108.80	„ 2 477.55	„ 91 613.32	„ 3 443 950.52
1897	„ 36 393.51	„ 56 128.96	—	„ 92 522.47	„ 1 662.65	„ 2 441.—	„ 96 626.12	„ 3 833 065.13
1898	„ 39 989.31	„ 63 240.42	—	„ 103 229.73	„ 1 585.20	„ 2 560.05	„ 107 374.98	„ 4 243 346.56
1899	„ 47 238.36	„ 70 306.55	—	„ 117 544.91	„ 2 340.40	„ 2 637.70	„ 122 523.01	„ 4 694 600.31
1900	„ 51 804.72	„ 80 895.98	„ 4 000.—	„ 136 700.70	„ 4 859.33	„ 2 648.85	„ 144 208.88	„ 5 214 294.73
1901	„ 63 854.80	„ 91 049.55	—	„ 154 904.35	„ 6 744.10	„ 2 567.55	„ 164 216.—	„ 5 719 920.53
1902	„ 79 921.—	„ 96 253.27	„ 5 000.—	„ 181 174.27	„ 4 529.40	„ 2 770.90	„ 188 474.57	„ 6 263 999.58
1903	„ 83 898.44	„ 104 902.05	—	„ 188 800.49	„ 4 349.45	„ 2 924.05	„ 196 073.99	„ 6 961 084.—
1904	„ 94 946.24	„ 113 196.25	1 000.—	„ 209 142.49	„ 3 025.43	„ 2 914.20	„ 215 082.12	„ 7 604 788.46
1905	„ 105 281.14	„ 118 937.90	„ 4 000.—	„ 228 219.04	„ 7 881.33	„ 3 468.40	„ 239 568.77	„ 8 277 094.84

### 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. 10 000. — qui a eu pour effet de relever à fr. 75 459. 16 l'avoir qui comportait fin 1904 fr. 72 191. 89 et fin 1903 fr. 79 172. 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. 5 000. — et comportait au 31 décembre 1905 fr. 105 000. — en obligations 3 1/2 % 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 ci-après :

total au 1 <sup>er</sup> janvier	519
„ „ 31 décembre	534

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

monteurs	10— 10	vitrier et aide	2— 2
chefs de groupe	4— 4	peintres et aides	19— 19
ajusteurs et aides	191—188	selliers et aides	17— 15
tourneurs et aides	46— 47	raboteurs, perceurs, fraiseurs	11— 13
chaudronniers et aides	8— 7	chefs-mancœuvres	5— 5
chaudronniers en cuivre et aides	4— 4	mancœuvres	113—103
ferblantier	1— 1	veilleurs de nuit	4— 4
fondeurs et aides	4— 4	chauffeurs	2— 2
forgerons et aides	11— 11	apprentis	37— 30
frappeurs	10— 10	commissionnaire	1— 1
menuisiers et aides	39— 36		

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

le 1 <sup>er</sup> janvier à . . . . .	102
le 31 décembre à . . . . .	111

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 . . . . .	1	—	—
chaudronnier . . . . .	1	—	—
ferblantier . . . . .	1	—	—
forgeron et frappeur . . . . .	1	—	—
menuisier . . . . .	1	—	—
apprentis . . . . .	8—9	3	—
chauffeur de machine fixe . . . . .	1	—	—
manœuvres . . . . .	12—13	5—6	13—16

## 2. Usine à gaz.

<i>L'usine à gaz mixte de Bellinzona</i> a produit en 1905 . . . . .	47 412.150 m <sup>3</sup>
de gaz ; la provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1905 était de . . . . .	319.400 m <sup>3</sup>
total . . . . .	47 731.550 m <sup>3</sup>

dont la consommation se répartit comme suit :

éclairage de voitures du Gothard . . . . .	34 653.667 m <sup>3</sup>	
„ „ „ d'autres administrations . . . . .	11 600.947 m <sup>3</sup>	46 254.614 m <sup>3</sup>
fuites en 1905 . . . . .		1 160.136 m <sup>3</sup>
provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1906 . . . . .		316.80 m <sup>3</sup>
total comme ci-dessus . . . . .		47 731.550 m <sup>3</sup>

En 1905 le prix du gaz s'est élevé :

par m <sup>3</sup> de gaz fabriqué, à . . . . .	fr. 1. 46
par m <sup>3</sup> de gaz utile, à . . . . .	„ 1. 50



## G. *Etat du personnel.*

*Moyenne de l'année.*

### 1. Administration générale.

	1905	1904
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et 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
Agents commerciaux . . . . .	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique . . . . .	43	43
Bureau des réclamations . . . . .	4	5
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes . . . . .	4	4
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
	— 224	— 187

### 2. Surveillance et entretien de la ligne.

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
	— 1100	— 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	30
	1324	1271

	Report	1905 32 1324	1904 30 1271
Inspecteur de l'exploitation . . . . .		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 . . . . .		36	36
Sous-chefs de gare . . . . .		23	22
Commis de gare . . . . .		104	96
Receveurs aux voyageurs . . . . .		16	14
Receveurs aux bagages . . . . .		10	9
Remplaçants ambulants . . . . .		16	16
Télégraphistes . . . . .		23	23
Contrôleurs du matériel . . . . .		29	29
Chefs des bureaux-marchandises de Chiasso et Luino		2	2
Adjoints desdits, comptables, receveurs aux marchan-			
dises, déclarants en douane à Chiasso et Luino,			
adjoint du chef des entrepôts . . . . .		8	8
Chefs des bureaux-marchandises d'Arth-Goldau, Biasca,			
Bellinzona, Lugano et Locarno (y compris les			
magasins à pétrole de Goldau) . . . . .		6	6
Commis des bureaux-marchandises . . . . .		72	68
Gardes-marchandises . . . . .		24	22
Chefs-manœuvre . . . . .		17	16
Aides-chefs-manœuvre . . . . .		10	9
Portiers . . . . .		11	11
Volontaires . . . . .		41	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 . . . . .		79	75
Conducteurs . . . . .		149	139
Gardes des wagons-lits . . . . .		3	3
Gardes-freins . . . . .		193	189
		— 1481 —	1391

#### 4. Traction.

Chef du service de la traction et son personnel de				
bureau (y compris 1 commis provisoire) . . . . .	20		19	
A reporter	20	2805	19	2662

	Report	1905 20 2805	1904 19 2662
Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de bureau (y compris 2 commis provisoires, 3 commissionnaires 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
		— 603	— 581

### 5. Service des ateliers.

#### *Ateliers centraux.*

Chef des ateliers et son personnel de bureau (y compris 1 dessinateur provisoire, 1 commis provisoire et 1 commissionnaire) . . . . .	14	13
Contre-mâîtres (4) et aides-contre-mâîtres (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
Mancœuvres et veilleurs de nuit (4) . . . . .	119	110
Apprentis . . . . .	34	37

#### *Ateliers des dépôts de locomotives.*

Aide du contre-maître . . . . .	1	1
Chefs-ouvriers . . . . .	4	4
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes . . . . .	56	53
Mancœuvres (y compris 1 commissionnaire) . . . . .	33	30
Apprentis . . . . .	12	11
	— 670	— 663

### 6. Usine à gaz.

Contre-maître . . . . .	1	1
Aide-contre-maître . . . . .	—	1
Ouvriers . . . . .	6	6
	— 7	— 8
Total	4085	3914

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

### Récapitulation.

	1905	1904
Agents de l'exploitation . . .	2390, soit par kilom.-ligne 8,66	2256, soit par kilom.-ligne 8,17
Journaliers . . . . .	1695, " " " " 6,14	1658, " " " " 6,01
<i>Total</i>	4085, soit par kilom.-ligne 14,80	3914, soit par kilom.-ligne 14,18

### 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 0/0, 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 comportait  
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 0/0.

Les capitaux actions, obligations et subventions s'élevaient ainsi au  
31 décembre 1905 à . . . . . fr. 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  
" 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

A reporter fr. 1 120 299. 26 fr. 289 803 275. 19 fr. 290 994 902. 25