

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 37 (1908)
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: 08.02.2026

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

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. *Service des voyageurs et des bagages.* En 1908, 24 tarifs et 11 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice nous avons eu à traiter 1782 *réclamations*, chiffre qui comprend les 24 cas non liquidés au 1^{er} janvier 1908; de ces 1782 réclamations 134 ont été écartées et 1648 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 22 882. 27; 26 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. *Service des marchandises et des animaux.* En 1908 on a créé 29 tarifs et 87 suppléments.

Au cours du dernier exercice il nous est parvenu 5039 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 652 cas pendants au 1^{er} janvier 1908, forment le total de 5691, dont 4600 ont été liquidées et 1091, reportées à l'exercice suivant.

B. Horaire et trains.

a. Service d'été.

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

A cet horaire ont été repris les trains dits de saison Lucerne-Biasca (7) et Biasca-Lucerne (8), ainsi que les trains correspondants 551 Zoug-Goldau et 556 Goldau-Zoug; afin de soulager l'express 62/118 quittant Milan à 7 h. 10 matin, nous avons, comme depuis nombre d'années, mis en marche du 1^{er} juin au 30 septembre l'express 304/218 Milan-Goldau, partant de Milan à 7 h. 35 matin et arrivant à 1 h. 25 soir à Goldau, où il trouvait sa correspondance directe pour Zurich.

En fait d'innovations importantes nous signalerons ce qui suit:

1^o Création d'une communication entre Rome et Stuttgart-Berlin via Zurich au moyen du nouveau direct 26 Rome-Milan, partant de Rome à 5 h. 00 soir, de Florence à 11 h. soir pour atteindre à 7 h. 15 matin Milan, où il coïncidait à l'express de saison 304/218 partant à 7 h. 35 matin pour Zurich-Stuttgart-Berlin.

2^o Continuation directe du direct de nuit 127 Lucerne-Chiasso sur Bologne, Florence, Rome et Naples par les nouveaux directs 21 Milan-Rome et 111 Rome-Naples (départ de Milan 7 h. 00 matin), arrivée à Florence 1 h. 10 soir, à Rome 6 h. 50 soir et à Naples 11 h. 45 soir. Grâce à cette combinaison le trajet entre Bâle-Zurich et Rome est abrégé de 3 heures 50 minutes et celui de Bâle-Zurich à Naples de 7 heures 5 minutes.

3^o Intercalation de deux nouveaux trains omnibus 65 Bellinzona-Luino et 72 Luino-Bellinzona comportant les trois classes de voitures. L'omnibus 65 coïncide à Bellinzona au train 7 Lucerne-Bellinzona, à Giubiasco au train 4 Chiasso-Bellinzona et à Luino au train 1377 pour Milan via

Gallarate. L'omnibus 72 prend à Luino la correspondance des trains 1382 et 2436 venant de Milan via Gallarate et du train 2352 venant de Turin.

b. Service d'hiver.

L'horaire d'hiver est entré en vigueur le 1^{er} octobre; dès cette date nous avons supprimé les trains d'été 7 Lucerne-Biasca et 8 Biasca-Lucerne, de plus le transport de voyageurs par les trains correspondants et enfin le train de saison 304/118 sur le parcours Milan-Goldau. Aux trains 7 et 8 ont été respectivement substitués les trains de marchandises 511/509 Goldau-Biasca et 518 Biasca-Goldau, comportant chacun une voiture de 3^{me} classe.

Nous avons à mentionner les innovations les plus importantes de l'horaire d'hiver :

1^o La communication entre Rome et Stuttgart-Berlin via Zurich, assurée en été par les trains 26 Rome-Milan et 304/218 Milan-Goldau, se fait depuis le 3 novembre par le train 62/118 Milan-Lucerne-Bâle (Zurich); à cet effet l'arrivée à Milan du train 26 Rome-Milan a été fixée à 7 h. 00 matin, l'arrivée à Milan du train 62/118 a été retardée de 7 h. 10 à 7 h. 25 matin et le battement de ce dernier à Chiasso réduit de 20 à 15 minutes; en plus, la visite douanière des bagages s'opère dans le train durant le trajet de Chiasso à Lugano ou Bellinzona. Cette innovation a pour conséquence que non seulement la voie de Bâle, mais aussi celle de Zurich profitent du nouveau train 26 Rome-Milan qui circule depuis le 1^{er} juin.

2^o Le 16 octobre ont été mis en marche les trains dits Lloyd-Express 487 Altona-Gênes et 488 Gênes-Altona qui constituent une communication de premier ordre et journalière entre les deux plus grands ports allemands Hambourg et Brême et celui de Gênes. Ces trains étant des trains de luxe, dont le matériel est fourni par la Compagnie internationale des wagons-lits, ils ne transportent que des voyageurs de 1^{re} classe qui, en sus du prix du billet, ont encore à payer une surtaxe.

Nous indiquons ci-dessous l'horaire de ces deux trains :

<i>Direction Altona-Gênes.</i>				<i>Direction Gênes-Altona.</i>			
Altona	dép.	6 ⁵⁵	matin	Gênes	dép.	1 ⁰⁰	soir
Hambourg	"	7 ¹¹	"	Milan	"	4 ⁵⁵	"
Brême	"	8 ⁴⁸	"	Como	"	5 ⁵⁰	"
Osnabrück	"	10 ³²	"	Chiasso	"	6 ¹⁰	"
Münster i. W.	"	11 ¹⁴	"	Lugano	"	6 ⁴⁶	"
Düsseldorf	"	1 ²⁶	soir	Bellinzona	"	7 ²⁸	"
Cologne	"	2 ¹³	"	Lucerne	"	11 ²¹	"
Wiesbaden	"	5 ¹⁴	"	Bâle	"	1 ²⁵	matin
Mayence	"	5 ³⁰	"	Strasbourg	arr.	3 ¹⁴	"
Strasbourg	"	8 ²⁰	"	Mayence	"	6 ¹¹	"
Bâle	"	10 ²⁰	"	Wiesbaden	"	6 ²⁷	"
Lucerne	"	12 ²⁰	matin	Cologne	"	9 ²³	"
Bellinzona	arr.	4 ²⁴	"	Düsseldorf	"	10 ⁰⁵	"
Lugano	"	5 ¹⁶	"	Münster i. W.	"	12 ⁰⁸	soir
Chiasso	"	5 ⁵⁰	"	Osnabrück	"	12 ⁵¹	"
Como	"	6 ¹¹	"	Brême	"	2 ²⁹	"
Milan	"	7 ¹⁰	"	Hambourg	"	4 ⁰⁸	"
Gênes	"	10 ⁵⁵	"	Altona	"	4 ²⁶	"

En ce qui concerne l'horaire, il nous reste à rappeler qu'en 1908 également le transport des ouvriers italiens et tessinois émigrant au printemps et se rapatriant en automne, ainsi que des nombreux voyageurs venant du midi via Gothard en avril et en mai, a nécessité la mise en marche de trains directs supplémentaires.

C. Recettes et statistique du trafic.

	1908 (276 kilomètres)				1907 (276 kilomètres)				Comparé à 1907			
									plus		moins	
A. Recettes sur transports par chemin de fer :	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	10 872 158	65	38,68	37,27	10 641 434	05	36,24	34,84	230 724	60		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris) :												
a) bagages	988 170	48	3,52	3,39	952 496	38	3,24	3,12	35 674	10		
b) animaux	334 370	49	1,19	1,15	363 208	07	1,24	1,19			28 837	58
c) marchandises de toute nature	15 912 248	77	56,61	54,55	17 407 041	56	59,28	56,99			1494 792	79
Ensemble	28 106 948	39	100,00		29 364 180	06	100,00				1257 231	67
B. Recettes diverses	1 062 847	98		3,64	1 180 419	04		3,88			117 571	06
<i>Total des recettes</i>	29 169 796	37		100,00	30 544 599	10		100,00			1374 802	73

La longueur exploitée du réseau, 276 km, n'a pas varié en 1908.

Sauf une courte interruption (1901), aussi bien le trafic que les recettes de transport avaient, dans leur ensemble, suivi une marche constamment ascendante depuis une longue série d'années ; ce n'est plus le cas pour l'exercice 1908, dont les recettes totales restent en-dessous de celles de 1907. La recette sur voyageurs et bagages accuse, il est vrai, une augmentation de fr. 266 398. 70, mais il y a d'autre part diminution de fr. 1 523 630. 37 sur les animaux et les marchandises. Tout compte fait, la moins-value par rapport à l'exercice précédent est de fr. 1 257 231. 67 = 4,28 %, mais il y a par contre augmentation de fr. 716 139. 26 = 2,61 % comparativement à l'exercice 1906.

Nous donnons ci-après une récapitulation des recettes de transport depuis 1891 :

Années	Recettes	Plus ou moins comparativement à l'année précédente.	
	Fr.	Fr.	%
1891	12 992 402. 30	+ 287 820. 36	+ 2,27
1892	13 851 411. 09	+ 859 008. 79	+ 6,61
1893	14 313 098. 96	+ 461 687. 87	+ 3,33
1894	15 501 530. 68	+ 1 188 431. 72	+ 8,30
1895	15 727 516. 16	+ 225 985. 48	+ 1,46
1896	16 285 908. 28	+ 558 392. 12	+ 3,55
1897	17 084 247. 31	+ 798 339. 03	+ 4,90
1898	17 741 324. 76	+ 657 077. 45	+ 3,85
1899	19 361 911. 77	+ 1 620 587. 01	+ 9,13
1900	20 135 291. 95	+ 773 380. 18	+ 3,99
1901	19 771 906. 08	— 363 385. 87	— 1,80
1902	20 386 812. 86	+ 614 906. 78	+ 3,11
1903	22 167 542. 03	+ 1 780 729. 17	+ 8,73
1904	22 600 641. 84	+ 433 099. 81	+ 1,95
1905	24 392 651. 91	+ 1 792 010. 07	+ 7,93
1906	27 390 809. 13	+ 2 998 157. 22	+ 12,29
1907	29 364 180. 06	+ 1 973 370. 93	+ 7,20
1908	28 106 948. 39	— 1 257 231. 67	— 4,28

Les recettes de transport comportent :

	1908	1907
par kilomètre-ligne	fr. 101 836. 77	fr. 106 391. 96
„ kilomètre-train	„ 6. 35	„ 6. 59
„ jour	„ 76 794. 94	„ 80 449. 81

Les quatre mois de janvier, février, mai et septembre ont une recette supérieure à celle correspondante de 1907, tandis que les huit autres mois accusent une diminution; c'est le mois d'avril qui a la plus forte recette, fr. 2 723 501. 40 et le mois de janvier la plus faible, fr. 1 810 929. 95. La recette mensuelle moyenne se chiffre par fr. 2 342 245. 69 contre fr. 2 447 015. — en 1907.

Selon l'usage nous annexons à ce rapport 8 tableaux statistiques du trafic et des recettes (nos 1—8), dont les données nous suggèrent les observations qui suivent.

1. Voyageurs.

En 1908 le mouvement des voyageurs pris dans son ensemble a progressé. L'avance porte principalement sur les billets de II^{me} et III^{me} classes simple course ainsi que sur les billets de II^{me} et III^{me} classes aller et retour. Il y a d'autre part diminution sur les voyageurs munis de billets de I^{re} classe aller et retour ou de livrets combinables. Le mouvement avec l'Italie s'est accru; il en est de même du mouvement local. Le nombre total des voyageurs transportés est

monté de 3 705 829 à 3 860 209 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 665 721 à 678 479 ; c'est aussi le cas du chiffre des kilomètres-voyageurs, 187 260 280 contre 183 739 116 en 1907 ; le chiffre moyen de kilomètres parcourus par chaque voyageur est de 48,51 (1907 : 49,58). Quant à la proportion de l'utilisation des trois classes de voitures, nous avons à signaler une nouvelle réduction de 0,71 % pour la I^{re} classe ainsi qu'une augmentation de 0,26 % pour la II^{me} classe et de 0,45 % pour la III^{me}.

Chiffre des voyageurs transportés :

	1908	1907
I ^e classe	111 993 = 2,90 %	133 959 = 3,61 %
II ^e „	779 347 = 20,19 %	738 583 = 19,93 %
III ^e „	2 968 869 = 76,91 %	2 833 287 = 76,46 %

Chiffre des kilomètres-voyageurs :

	1908	1907
I ^e classe	11 779 746 = 6,29 %	13 368 564 = 7,28 %
II ^e „	56 244 282 = 30,04 %	51 659 117 = 28,11 %
III ^e „	119 236 252 = 63,67 %	118 711 435 = 64,61 %

Parcours moyen de chaque voyageur :

	1908	1907
I ^e classe	105,18 km	99,80 km
II ^e „	72,17 „	69,94 „
III ^e „	40,16 „	41,90 „

Chiffre moyen de voyageurs :

	1908	1907
par kilomètre-train de voyageurs	68,57	70,10
par kilomètre-essieu de voiture	4,54	4,56

Le produit du transport des voyageurs a augmenté de fr. 10 641 434. 05 à fr. 10 872 158. 65, soit de fr. 230 724. 60 = 2,17 % et se répartit comme suit :

	1908	1907
I ^e classe	fr. 1 392 237 = 12,80 %	fr. 1 628 586 = 15,30 %
II ^e „	„ 4 202 814 = 38,66 %	„ 3 777 461 = 35,50 %
III ^e „	„ 5 277 108 = 48,54 %	„ 5 235 387 = 49,20 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur :

	1908	1907
I ^e classe	fr. 12. 43	fr. 12. 16
II ^e „	„ 5. 39	„ 5. 11
III ^e „	„ 1. 78	„ 1. 85

Recette par kilomètre-voyageur :

	1908	1907
	5,81 cts.	5,79 cts.

La recette-voyageurs kilométrique est montée de fr. 38 555. 92 à fr. 39 391. 88.

2. Bagages.

Le total des tonnes transportées est monté de 10 470 à 11 006 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 4 559 à 4 772. La plus-value de recettes est de fr. 35 674. 10 = 3.75 %. L'augmentation est due principalement au trafic local.

3. Animaux.

Les transports d'animaux vivants ont encore diminué en 1908. Le total des animaux transportés a baissé de 97 758 à 93 429, soit un écart de 4 329 têtes. Pour les recettes la différence en moins est de fr. 28 837. 58 = 7.94 %. Cette moins-value provient essentiellement d'une réduction du bétail de boucherie importé de l'Italie; elle n'a été que partiellement compensée par de grands transports de chevaux, bœufs, vaches et génisses en transit du nord au sud.

4. Marchandises.

Le trafic des marchandises de 1908 n'a pas atteint les proportions de celui de l'année précédente. Ce recul était attendu et on en avait aussi tenu compte dans le budget, parce que le chiffre des kilomètres-tonnes de 1907 présentait par rapport à 1906 l'augmentation tout à fait extraordinaire de 21.55 % et qu'en plus la dépression économique qui se faisait déjà sentir autorisait à prévoir une diminution du trafic. En chiffres ronds la diminution est de 16 000 tonnes pour les céréales, 59 000 tonnes pour les fruits frais, 78 000 tonnes pour les charbons, 15 000 tonnes pour les véhicules de chemin de fer. La moitié environ des articles de trafic constant accusent des excédents de poids, en première ligne les vins avec un surplus de 13 000 tonnes. Le total des tonnes transportées a baissé de 1 737 214 à 1 586 452 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 975 222 à 872 801; quant aux kilomètres-tonnes, le chiffre en est de 240 893 169 contre 269 161 200 en 1907. La distance moyenne de transport d'une tonne est de 151.34 (1907: 154.94). Relativement au poids des articles transportés, les denrées alimentaires occupent en 1908 aussi le premier rang avec 442 939 tonnes = 27.92 %; viennent ensuite les produits métallurgiques avec 370 022 tonnes = 23.32 % et les combustibles avec 204 241 tonnes = 12.87 %.

Les quatre catégories principales de tarifs comportent les quantités suivantes:

	1908	1907
Grande vitesse	53 905 t = 3,40 %	56 330 t = 3,24 %
Expéditions partielles	71 053 t = 4,48 %	68 950 t = 3,97 %
Wagons complets (petite vitesse)	344 987 t = 21,74 %	360 782 t = 20,76 %
Tarifs exceptionnels	1 116 507 t = 70,38 %	1 251 152 t = 72,08 %

Les trafics principaux accusent les chiffres ci-après:

	1908	1907
Suisse-Italie	123 261 t	113 790 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	323 454 t	331 914 t
Allemagne, Belgique, Hollande, Angleterre et France-Italie	597 051 t	676 695 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre	117 565 t	166 644 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 158 466 tonnes, savoir :

	1908	1907
A destination de Gênes	20 583 t	22 606 t
En provenance de Gênes	137 883 t	174 226 t

La recette du service des marchandises a fléchi de fr. 17 407 041.56 à fr. 15 912 248.77, donnant ainsi une moins-value de fr. 1 494 792.79 = 8,59%; la recette kilométrique est de fr. 57 653.07 contre fr. 63 068.99 l'exercice précédent. En revanche la recette par kilomètre-tonne s'est accrue de 6,47 cts. à 6,81 cts.

Comparées à celles de 1907, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit :

	1908	1907
Loyers et affermage	fr. 1 048 149. 14	fr. 1 163 227. 92
Produit de services auxiliaires	„ 6 385. 14	„ 8 533. 42
Autres recettes	„ 8 313. 70	„ 8 657. 70
Total	fr. 1 062 847. 98	fr. 1 180 419. 04

La moins-value de fr. 117 571. 06 comparativement à 1907 provient essentiellement de la résiliation le 31 mars 1908 du contrat passé avec les chemins de fer italiens de l'Etat pour la location de wagons affectés au transport de céréales de Gênes vers la Suisse (voir page 23 de notre dernier rapport).

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

<i>Dépenses.</i>	1908			1907			Comparé à 1907			
	(276 kilomètres.)			(276 kilomètres.)			plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale	755 903	06	3.50	747 730	51	3.70	8 172	55		
II. Surveillance et entretien de la ligne	4 718 744	09	21.87	3 672 333	73	18.18	1046410	36		
III. Expédition et mouvement	5 247 741	92	24.32	5 143 372	29	25.46	104 369	63		
IV. Traction	8 630 188	41	39.99	8 267 166	55	40.92	363 021	86		
V. Dépenses diverses	2 225 828	38	10.32	2 371 609	74	11.74			145 781	36
Total des dépenses	21 578 405	86	100.00	20 202 212	82	100.00	1376193	04		

	1908	1907
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne	à fr. 78 182. 63	fr. 73 196. 42
„ „ -train	4.8761	4.5355
„ „ -parcours utile	3.7890	3.4521
„ „ -essieu de voitures et wagons	0.1468	0.1327
„ „ -tonne (poids brut)	0.0205	0.0187
en pour cent des recettes d'exploitation	73.98	66.14
„ „ „ „ „ sur transports	76.77	68.80

I. Administration générale.

La dépense de ce service comporte les chiffres suivants :

	1908	1907
A. Personnel	fr. 650 578. 45	fr. 619 281. 79
B. Autres dépenses	„ 105 324. 61	„ 128 448. 72
	<u>fr. 755 903. 06</u>	<u>fr. 747 730. 51</u>

L'excédent de 1908 sur la rubrique „personnel“ est de fr. 31 296. 66, tandis que les „autres dépenses“ ont diminué de fr. 23 124. 11. Ledit excédent dérive pour une part de différents préavis et mémoires ayant trait à la nationalisation de notre réseau et en partie aussi du relèvement des traitements.

Par contre le renouvellement en 1907 des feuilles de coupons de l'emprunt 3 1/2 % du 1^{er} avril 1895 avait entraîné une dépense de fr. 26 850. —, somme approximativement égale à la diminution des frais en 1908.

II. Surveillance et entretien de la ligne.

La dépense de ce service se décompose comme suit :

	1908	1907
A. Personnel	fr. 1 395 089. 89	fr. 1 376 248. 66
B. Entretien et réfections	„ 3 213 993. 04	„ 2 223 788. 64
C. Autres dépenses	„ 109 661. 16	„ 72 296. 43
Total	<u>fr. 4 718 744. 09</u>	<u>fr. 3 672 333. 73</u>
Plus	fr. 1 046 410. 36	

Nous avons à fournir quelques explications sur cet excédent considérable de dépense par rapport à l'exercice précédent :

A. Personnel.

L'augmentation de fr. 18 841. 23 a été occasionnée par un surcroît de frais, fr. 28 741. 61, pour la surveillance spéciale de la ligne (gardes-voie et garde-barrières), notamment pour suppléances aux jours de repos et en cas de maladie et enfin pour uniformes ; en ce qui concerne les autres prestations de cette catégorie, la dépense est moindre ou de très peu supérieure à celle de 1907 (voir le compte relatif au chapitre II. A., page 60).

B. Entretien et réfections.

La dépense se répartit comme suit :

	1908	1907
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris	fr. 590 499. 19	fr. 325 747. 39
2. Entretien et réfection de la superstructure, y compris le coût des matériaux	„ 2 101 859. 57	„ 1 345 649. 49
3. Entretien des bâtiments des gares et stations, ainsi que de la pleine voie	„ 309 449. 38	„ 318 523. 01
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures	„ 159 976. 75	„ 128 212. 32
5. Enlèvement des neiges et de la glace	„ 52 208. 15	„ 105 656. 43
	<u>fr. 3 213 993. 04</u>	<u>fr. 2 223 788. 64</u>
Plus	fr. 990 204. 40	

Ad 1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris. Augmentation des dépenses : fr. 264 751. 80.

La majeure partie de cet excédent, soit fr. 212 105. --, concerne l'entretien et le renouvellement du ballast. Ces travaux sont toujours exécutés périodiquement, aussitôt que l'empierrement a disparu dans une certaine mesure par le fait du bourrage des rails et traverses, par l'efflorescence ou d'autres causes, ce qui fut le cas en 1908 sur d'assez longues sections et en particulier dans le tunnel du Gothard.

Une autre circonstance nous a engagés à exécuter en 1908 ces travaux de ballastage, savoir, comme on le verra plus loin, les réfections de voies sur de nombreuses sections; par des motifs faciles à comprendre, il convient d'ajourner le nettoyage et le complètement du ballast jusqu'au moment des réfections totales ou partielles de la superstructure.

Enfin nous ne pouvons passer sous silence le fait que vu l'imminence du passage de notre réseau à la Confédération, l'autorité fédérale de surveillance a fait procéder par ses organes à une enquête minutieuse et sévère aux fins de rechercher tous les points de la ligne dont l'empierrement, à son avis, devait être remis en état parfaitement satisfaisant. Partout où ces réclamations nous parurent justifiées, nous y avons donné suite; par toutes les raisons susmentionnées, ces travaux ont été exécutés sur une longueur de 40 000 m avec 30 000 m³ de ballast neuf.

Enfin les frais d'entretien des talus de remblais et tranchées, d'assèchement de tunnels humides et des réfections de tabliers de ponts ont été supérieurs à ceux de 1907.

Ad 2. Entretien et réfection de la superstructure (voie, aiguilles, plaques-tournantes, chariots transbordeurs, etc.). La dépense se répartit comme suit:

	1908	1907
a) Coût des matériaux affectés à l'entretien et aux réfections	fr. 1 735 735. 57	fr. 1 016 246. 61
moins: produit de la vente de vieux matériel retiré,		
valeur du matériel inutilisé et restitué	„ 325 688. 85	„ 173 569. 40
Coût net des matériaux	fr. 1 410 046. 72	fr. 842 677. 21
b) Forfaits, main-d'œuvre et réparations (artisans et ateliers)	„ 691 812. 85	„ 502 972. 28
Total	fr. 2 101 859. 57	fr. 1 345 649. 49
Plus	fr. 756 210. 08	

Dans notre dernier rapport nous avons expliqué à cette place comme quoi la fatigue plus considérable de la voie résultant d'une circulation plus intense et non moins de l'emploi de locomotives plus lourdes nécessitaient des réfections plus fréquentes. Ainsi que le prouvent les détails ci-après, ce fut le cas en 1908 pour les voies primitives de même âge, dont une partie, en outre, est posée sur un nombre moindre de traverses par longueur de rail.

Ainsi qu'il en a été pour le ballast, le département des chemins de fer a fait inspecter aussi les voies mêmes, et réclamé leur renouvellement et mise en état sur une grande étendue; tous les travaux qui, après examen de ces réclamations, nous avaient paru nécessaires, ont été exécutés à peu de chose près au cours de l'exercice 1908; le reste se fera avant le passage du réseau à la Confédération.

En 1908 il a donc fallu réfectionner 41326 m de voie contre 26385 m en 1907; c'est la cause principale de l'augmentation des dépenses. Ces travaux comportent :

- réfections totales, 25812 m (1907: 16619 m),
- remplacement de traverses 956 m (1907: 562 m),
- remplacement de rails 14558 m (1907: 9204 m).

Nous donnons encore quelques détails à ce sujet :

a) Réfections totales dans les longs tunnels :

voie gauche du tunnel du Leggistein	108 m
" " " " " Gothard	1487 "
" droite " " " "	516 "
" gauche " " de Prato	418 "
" droite " " Pianotondo	207 "
	<u>2736 m</u>

b) Réfections totales de voies à ciel ouvert et dans les petits tunnels :

voie gauche entre Goldau et Brunnen	904 m
" droite " " " "	2439 "
sur la section à simple voie de Brunnen à Fluelen	459 "
voie gauche entre Erstfeld et Goeschenen	3862 "
" droite " " " "	1826 "
" gauche " Airolo et Biasca	5219 "
" droite " " " "	1987 "
" gauche " Biasca et Bellinzona	128 "
" droite " " " "	816 "
sur la section à simple voie entre Giubiasco et Rivera (rampe nord du Monte Cenere)	5270 "
sur la section à simple voie entre Mendrisio et Chiasso	166 "
	<u>23076 m</u>

c) Renouvellement de traverses bois et remplacement de traverses fer par des traverses bois dans les tunnels :

voie droite du 1 ^{er} tunnel du Bristen	46 m
" " " tunnel du Gothard	84 "
" " " " de Dazio	377 "
" gauche " " " "	392 "
" droite " " " Prato	57 "
	<u>956 m</u>

d) Renouvellement de rails dans les longs tunnels, avec renouvellement partiel des traverses bois :

dans le tunnel du Stutzeck à simple voie	993 m
" " " de l'Axenberg à simple voie	332 "
voie gauche du tunnel de Wattingen	334 "
" droite " " du Naxberg	120 "
" gauche " " " Gothard	4672 "
" droite " " " "	1215 "
	<u>7666 m</u>

e) Remplacement de rails à ciel ouvert et dans les petits tunnels, augmentation partielle des traverses :

dans le tunnel de Hochfluh à simple voie	592 m
voie droite entre Fluelen et Erstfeld	204 „
„ gauche entre la tête sud du tunnel du Gothard et la station d'Airolo	22 „
„ gauche entre Airolo et Rodi-Fiesso	892 „
„ droite „ „ „ „	262 „
„ „ „ Biasca et Bellinzona	569 „
sur la section à simple voie entre Capolago et Balerna	4351 „
	<u>6892 m</u>

Pour renforcer les voies et prolonger leur durée, on a en outre augmenté sur diverses sections le nombre des traverses par longueur de rail sans autre réfection; cette opération s'est étendue à 15858 m de voies et a nécessité 4293 traverses avec le matériel d'attache; ces traverses étaient en partie neuves, le reste se composait de traverses encore en bon état retirées des réfections de voies.

En 1908 9 aiguilles de diverses stations ont été complètement réfectionnées: en plus on a remplacé l'une des moitiés de 12 autres aiguilles usées ou endommagées; du reste l'entretien des aiguilles a été limité au remplacement de certaines parties intégrantes. Les matériaux nécessaires ont coûté fr. 33 237. 54.

Parmi les travaux d'entretien des autres installations mécaniques (plaques-tournantes, chariots transbordeurs, appareils d'enclenchement), les inspections complètes et les réparations des plaques-tournantes pour locomotives ont entraîné une forte dépense (fr. 17 202. 39); ces travaux ont été pour la plupart exécutés dans nos ateliers centraux.

Le tableau ci-dessous montre la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1908, 1907 et 1883:

	1908		1907		1883 (Simple voie)	
	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)	415 443	100	415 443	100	267 933	100
voies de rails fer	6 055	1,5	6 792	1,6	49 456	18,5
„ „ „ acier, type I	5 068	1,2	8 296	2,0	16 488	6,2
„ „ „ „ „ II	160 883	38,7	177 594	42,8	201 189	75,8
„ „ „ „ „ IV	243 437	58,6	222 761	53,6	—	—
voies sur traverses mélèze	—	—	—	—	88 975	33,2
„ „ „ chêne et hêtre	139 516	33,6	149 548	36,0	168 103	62,8
„ „ „ fer	275 927	66,4	265 895	64,0	10 855	4,0

La longueur du réseau n'a pas varié en 1908, elle est de 272 533 m, dont 142 910 m = 52.4 % à double voie.

Les voies accessoires et d'évitement avaient à fin 1908 un développement de 128 599 m contre 124 238 m en 1907; l'augmentation provient des nouvelles voies accessoires exécutées à Immensee, Arth-Goldau, Altorf, Faido, Bodio, Biasca et Castione.

Ad 3. Entretien des bâtiments des gares et stations, ainsi que de la pleine voie.

La dépense afférente à cette rubrique est de fr. 9 073. 63 inférieure à celle de 1907 et se répartit comme suit:

	1908	1907
a) Entretien du bâtiment d'administration à Lucerne	fr. 45 328. 75	fr. 38 249. 70
b) Entretien courant des bâtiments	„ 218 558. 45	„ 191 719. 13
c) Transformations, démolitions et reconstruction	„ 25 946. 63	„ 67 565. 63
d) Hangars provisoires à céréales	„ 19 615. 55	„ 20 988. 55
Total	fr. 309 449. 38	fr. 318 523. 01

Ad a. Il s'agit ici de la continuation des travaux de restauration intérieure; en outre les appareils de chauffage ont été perfectionnés; on a adapté aussi les installations d'éclairage électrique aux prescriptions modernes et renforcé les conduites principales qui étaient insuffisantes; au regard du chiffre des frais il importe de rappeler que le bâtiment comprend dans ses trois étages 108 pièces de toutes dimensions, 354 m de corridors, rez-de-chaussée compris, un grand escalier central et deux escaliers de service. Tous les travaux sont achevés.

Ad b. Ici aussi la dépense est supérieure à celle de l'exercice précédent, parce qu'il a fallu procéder à quelques travaux de réfection.

Ad c. Ces frais sont en connexité avec la transformation et l'agrandissement de divers bâtiments.

Ad d. La somme ci-dessus représente le reliquat des frais de construction en 1907/1908 de hangars provisoires à céréales (voir page 28 du rapport de 1907).

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

	1908	1907
Dépense	fr. 159 976. 75	fr. 128 212. 32
Plus	fr. 31 764. 43	

L'excédent provient de la réfection partielle des câbles de signaux, du perfectionnement des cloches-signaux dans le tunnel du Gothard et de plus, comme en 1907, de la substitution de clôtures formées de fils de fer et de colonnettes en pierre aux haies vives ou illégalement plantées.

Ad 5. Enlèvement des neiges et de la glace.

	1908	1907
Dépense	fr. 52 208. 15	fr. 105 656. 43
Moins	fr. 53 448. 28	

La diminution des frais est due aux conditions atmosphériques extrêmement favorables pendant l'hiver, c'est-à-dire au début et à la fin de l'exercice.

C. Autres dépenses.

	1908	1907
Dépense	fr. 109 661. 16	fr. 72 296. 43
Plus	fr. 37 364. 73	

L'excédent porte en majeure partie sur l'entretien et le complétement de l'inventaire et provient soit de nouvelles acquisitions soit du remplacement de nombreux objets usés ou disparus.

III. Expédition et mouvement.

La dépense totale de ce service se monte à fr. 5 247 741. 92 dépassant de fr. 104 369. 63 celle de l'exercice précédent, savoir : fr. 72 436. 31 pour le „personnel“ et fr. 31 933. 32 pour les „autres dépenses“.

L'augmentation des frais de personnel provient d'une part d'un renforcement de l'effectif motivé par le trafic intense du second semestre de 1907 et dont tous les effets ne se sont fait sentir qu'en 1908 et, d'un autre côté, du chiffre élevé des suppléants et auxiliaires par suite des nombreux cas de maladie parmi le personnel et aussi du chiffre plus fort des agents appelés au service militaire.

Quant aux autres dépenses, l'excédent est dû au fait qu'en 1907 on avait reporté du chapitre V. J. 7 (compte de construction) au chapitre III. B. 3 (dépenses d'exploitation) une bonification de fr. 35 604. 86 pour les acquisitions de mobilier et d'ustensiles durant la période du 1^{er} janvier 1894 au 31 décembre 1905.

IV. Traction (matériel roulant).

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

	1908	1907
A. Personnel	fr. 2 356 288. 75	fr. 2 337 692. 87
B. Matières consommées par le matériel roulant	„ 3 679 366. 68	„ 3 876 448. 92
C. Entretien et réfection du matériel roulant	„ 2 537 473. 29	„ 1 992 911. 15
D. Autres dépenses	„ 57 059. 69	„ 60 113. 61
Total	fr. 8 630 188. 41	fr. 8 267 166. 55
Plus	fr. 363 021. 86 = 4,39 %	

Les locomotives ont parcouru :

	Kilomètres-locomotives	Kilomètres-tonnes (poids brut)
En 1908	6 948 743	1 066 414 555
„ 1907	7 031 616	1 099 204 757
Diminution pour 1908	82 873 = 1,17 %	32 790 202 = 2,98 %

A. Personnel.

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

	1908	1907
fr.	55 575. 09	fr. 25 195. 89
plus „	30 379. 20	

L'excédent s'explique par le fait que pour les prestations du bureau du chef de la traction relatives aux acquisitions de matériel roulant, 3 % des frais de construction sont portés au débit du compte de construction et au crédit du compte d'exploitation. Ces frais étant sensiblement inférieurs à ceux de 1907, le compte de construction ne pouvait être débité que d'une fraction de beaucoup plus faible de ces dépenses de personnel. Cette fraction figure aux dépenses pour travaux neufs et complémentaires (voir page 19, titre III).

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

a) *Chefs des dépôts et leurs aides:*

	1908	1907
fr.	112 386. 76	fr. 105 768. 37
plus „	6 618. 39	

b) *Mécaniciens et chauffeurs:*

	1908	1907
fr.	1 749 701. 07	fr. 1 799 063. 69
moins „	49 362. 62	

c) *Visiteurs du matériel:*

	1908	1907
fr.	106 133. 34	fr. 109 642. 42
moins „	3 509. 08	

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

	1908	1907
fr.	332 492. 49	fr. 298 022. 50
plus „	34 469. 99	

Les frais sous chiffre IV. A. 2. b et c sont moindres, ce qui résulte de la diminution des kilomètres parcourus, par contre ceux du chiffre IV. A. 2 a et 3 sont plus élevés par suite du renforcement tant du personnel de bureau des chefs de dépôts que de celui des nettoyeurs, comme aussi d'augmentations de salaires.

B. *Matières consommées par le matériel roulant.*

1. *Combustibles:*

a) *Pour locomotives:*

	1908	1907
fr.	3 432 869. 49	fr. 3 613 697. 08
moins „	180 827. 59	

b) *Pour voitures, fourgons et wagons:*

	1908	1907
fr.	7 423. 13	fr. 7 703. 83
moins „	280. 70	

2. *Graisses et huiles:*

a) *Pour locomotives:*

	1908	1907
fr.	103 635. 66	fr. 103 753. 53
moins „	117. 87	

b) Pour voitures, fourgons et wagons :

	1908	1907
fr.	9 313. 62	fr. 8 962. 08
plus „	351. 54	

3. Matières pour éclairage:

a) Pour locomotives:

	1908	1907
fr.	20 273. 83	fr. 19 926. 53
plus „	347. 30	

b) Pour voitures, fourgons et wagons:

	1908	1907
fr.	52 953. 60	fr. 58 693. 25
moins „	5 739. 65	

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

a) Pour locomotives:

	1908	1907
fr.	47 245. 68	fr. 57 993. 03
moins „	10 747. 35	

b) Pour voitures, fourgons et wagons:

	1908	1907
fr.	5 651. 67	fr. 5 719. 59
moins „	67. 92	

En regard de 1907, les frais pour les combustibles et matières figurant aux positions IV. B. 1 à 4 ont diminué de fr. 191 345. 51 pour les locomotives
et de fr. 5 736. 73 pour les voitures, fourgons et wagons
soit de fr. 197 082. 24 en tout.

Cette réduction est connexe à la diminution des parcours; la consommation de charbon par kilomètre-tonne (poids brut) est de 0.112 kg. Le prix moyen des charbons est monté de 1.4 %; il a été en 1908 de fr. 30. 45 la tonne contre fr. 30. 03 en 1907.

C. Entretien et réparation du matériel roulant.

1. Locomotives et tenders:

	1908	1907
fr.	1 699 090. 21	fr. 1 304 026. 80
plus „	395 063. 41	

2. Voitures:

	1908	1907
fr.	445 637. 60	fr. 359 517. 10
plus „	86 129. 50	

3. Fourgons et wagons:

	1908	1907
fr.	392 745. 48	fr. 329 367. 25
plus „	63 378. 23	

Les frais d'entretien et de réfection du matériel roulant ont considérablement augmenté en 1908 ; l'excédent par rapport à 1907 est en total de fr. 544 562. 14 ; il provient du renforcement du matériel ces dernières années, ainsi que de la fatigue plus grande de ce dernier lors du trafic exceptionnellement intense de l'exercice 1907 ; il en est résulté la nécessité de procéder à des réparations plus fréquentes et plus étendues que précédemment. Un autre facteur de cet accroissement de frais est la mise à la réforme d'une locomotive, 6 chaudières de locomotives et 2 wagons contre 2 chaudières et 1 wagon seulement en 1907. Le compte d'exploitation (entretien et réfection du matériel roulant) est débité des sommes respectives d'amortissement, par contre les montants correspondants prélevés sur le fonds de renouvellement figurent, suivant la prescription légale, au compte de profits et pertes.

Cette remarque doit servir à expliquer comme quoi la variabilité des mises à la réforme d'une année à l'autre peut influencer sensiblement sur les frais d'entretien du matériel.

D. Autres dépenses.

La dépense afférente aux quatre sous-rubriques comporte :

	1908	1907
	fr. 57 059. 69	fr. 60 113. 61
moins „	3 052. 92	

La diminution des frais porte sur l'entretien de l'inventaire.

V. Dépenses diverses.

La dépense figurant sous ce titre pour *loyers et fermages* comporte :

	1908	1907
1. Pour gares et sections de ligne . . .	fr. 173 311. 21	fr. 170 224. 88
2. Pour matériel roulant (location) . . .	„ 983 547. 46	„ 1 007 928. 23
3. Pour loyers divers . . .	„ 15 805. 87	„ 16 544. 22
	<u>fr. 1 172 664. 54</u>	<u>fr. 1 194 697. 33</u>

Par suite de la diminution du trafic en provenance de l'Allemagne et de l'Italie la dépense pour matériel roulant (location) est de fr. 24 380. 77 inférieure à celle de 1907.

La rubrique „*pertes sur services auxiliaires*“ accuse une dépense de fr. 340. 10 représentant les déchets à la charge du compte des approvisionnements.

Frais judiciaires : fr. 35 691. 39 ; dans cette somme sont compris les frais du procès du rachat jusqu'à fin 1908.

Assurance-incendie. En 1908 nos contrats d'assurance des bâtiments, des meubles et des approvisionnements de céréales à Brunnen n'ont subi aucune modification.

Dommages-intérêts pour accidents de personnes (mort ou lésions). La dépense de 1908 se monte à fr. 142 787. 72 contre fr. 153 173. 55 en 1907. En vertu du contrat du 5 septembre 1885 sur la responsabilité collective nous avons payé aux chemins de fer fédéraux fr. 4 722. 49 (1907 : fr. 29 778. 90). Les accidents qui se sont produits sur notre réseau ont donc entraîné une dépense de fr. 138 065. 25 contre fr. 123 394. 63 l'année précédente.

La somme payée aux chemins de fer fédéraux en vertu du contrat pour l'assurance collective se subdivise comme suit:

1. Pour l'accident de Neuveville (2 septembre 1901)	fr.	1 849. 26
2. „ „ „ Palézieux (21 novembre 1903)	„	2 873. 21
	Total fr.	4 722. 47

Depuis l'entrée en vigueur du régime d'assurance collective, c'est-à-dire depuis le 1^{er} octobre 1885, la Compagnie du Gothard a payé de ce chef fr. 423 944. 30.

Des 5 procès pendants à fin 1907 un a été liquidé au cours de l'exercice écoulé; d'autre part 8 procès nous ont été intentés en 1908. Au 31 décembre 1908 il restait donc 12 procès en suspens.

En 1908 notre bureau du contentieux à Lucerne a reçu 10 622 (1907: 12 481) *réclamations en dommages-intérêts pour pertes, déchets, avaries de marchandises et pour transgression des délais de livraison.*

Les indemnités que nous avons allouées de ce chef comportent après déduction des remboursements d'autres administrations et de notre quote-part aux indemnités versées par d'autres administrations pour pertes, déchets et avaries (moins le produit de la vente de colis en trop)	fr.	9 148. 65
„ dévoyés, transgression des délais de livraison	„	10 101. 35
„ acquits à caution non déchargés et autres causes	„	143. 62
	Total fr.	19 393. 62

Des frais comptabilités sous ce chiffre, fr. 61 864. 54 restaient à notre charge fin 1907. Ce chiffre fort élevé s'explique par le fait que certaines administrations étrangères avaient apporté beaucoup de lenteur à nous rembourser leurs quotes-parts aux indemnités payées par nous. En 1908 on a pu décompter tous ces arriérés et c'est pourquoi la somme nette à notre charge de ce chef est notablement inférieure à celle de 1907.

Droit de concession, impôts et contributions. Comme depuis nombre d'années, le droit de concession à verser pour 1908 à la Confédération a été fixé à fr. 55 200. —.

Allocations aux caisses de prévoyance, dons. Nous vous renvoyons à l'exposé de la page 44.

Les „autres dépenses“ au montant de fr. 104 083. 73 sont de fr. 6 446. 93 supérieures à celles de 1907. L'excédent est dû à l'élaboration d'un second bilan technique de la caisse de secours pour les fonctionnaires et employés au 31 décembre 1904. Ces dépenses comprennent entre autres: fr. 22 528. 71 versements au magasin de consommation à Bellinzona;
 „ 15 499. 13 versements pour les buanderies et bains installés dans plusieurs gares et dans les ateliers centraux;
 „ 45 872. 99 versements en faveur des écoles particulières de la Compagnie.

E. Divers.

1. Accidents.

En 1908 il s'est produit 174 accidents dans le service d'exploitation proprement dit, savoir:

1 ^o déraillements: en gare	—
en pleine voie	2
2 ^o collisions: en gare	1
en pleine voie	—
3 ^o accidents de personnes	170
4 ^o accidents divers	—
Total	173

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

1 ^o par déraillements ou collisions:	tués	blessés
voyageurs	—	—
employés	—	—
autres personnes	—	—
2 ^o par d'autres causes:		
voyageurs	—	2
employés	4	159
autres personnes	4	1
	8	162

Suicide 1

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

Le 11 mai, le garde-freins provisoire Hümin Joseph, de Wollerau, s'est tué en tombant du wagon de queue du train 509.

Le 23 juin, à minuit 15 minutes, le garde-tunnel Filippi Gervasio, de Madrano, fut trouvé mort au km 85,534 dans le tunnel du Gothard; il est probable que Filippi a été surpris et tamponné par un train pendant qu'il faisait sa ronde.

Le 27 juillet, le nommé Kaiser Jost, de Hergiswil (Nidwald), employé retraité de la Compagnie de navigation du lac des Quatre-Cantons, a été trouvé mort dans le tunnel de Lerchenbühl; la victime doit avoir été tamponnée par le train 120.

Le 1^{er} octobre, l'aide-chef-cantonnier Walker Joseph, de Wassen, occupé au dressage des voies dans le tunnel du Gothard, a été tamponné et tué sur le coup par le train 512, au moment où il voulait traverser la voie droite.

Le 9 décembre, une personne de 74 ans, sourde et myope, la veuve Josefa Herger née Traxel, d'Erstfeld, voulait franchir le passage à niveau particulier et fermé du pt. km 39,153, lorsqu'elle fut saisie par la locomotive du train 5 et traînée sur un espace de 12 mètres; de graves lésions au crâne ont amené la mort immédiate.

Le 21 décembre, un ouvrier de l'entreprise Pizzigalli, Gandini Gandolo, de Porlezza (province de Como), qui travaillait sur le quai de chargement de la station de Melide, a été tamponné par la locomotive de renfort du train 530. Gandini transporté à l'hôpital cantonal de Mendrisio y a succombé à ses blessures le 25 décembre.

Le 22 décembre, le garde-voie Minelli Battista, de Zorzino (province de Bergame), a été tamponné à la station de Rodi-Fiesso par un wagon en manœuvre; la mort a été instantanée.

Le 28 décembre, la veuve Ponzio Domenica, de Daro, âgée de 77 ans, fut trouvée sans vie à l'extrémité nord de la gare de Bellinzona; il est à présumer que la victime a été écrasée par le train 115 au moment où elle traversait les voies, ce qui est sévèrement interdit.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

L'effectif des membres a passé de 2720 à 2970; le capital de couverture de fr. 10 301 037. 74 s'est accru de fr. 875 499. 65 et se monte à fr. 11 176 537. 39. Ainsi que le montrent les tabelles (voir plus bas), les conditions de cette caisse sont restées normales durant l'exercice écoulé.

Nous avons rappelé jadis que le bilan technique prescrit par la loi pour le terme du 31 décembre 1904 bouclait après rectification avec un déficit de fr. 46 261. 69 que nous avons comblé par fr. 50 036. 65, valeur au 31 décembre 1907, mais que le bilan, que nous avons soumis au département des postes et chemins de fer, n'avait pas obtenu l'approbation de l'autorité de surveillance, le Conseil fédéral. Les objections du département portaient sur les points suivants:

- a) Le taux d'intérêt de 4 au lieu de $3\frac{1}{2}\%$ mis à la base du bilan.
- b) Les réductions faites sur les valeurs actuelles des pensions d'invalides ainsi que des pensions de veuves et enfants de membres actifs. Nous ajouterons ici que la réduction sur la valeur actuelle des pensions d'invalides était de 2% et se motivait par la circonstance qu'une fraction des membres tombant annuellement à la charge de la caisse ne sont d'abord que secourus et qu'en regard de cette prestation il existe une valeur actuelle spéciale de dépenses, de façon que le poste dépenses pour les pensions d'invalides en est quelque peu dégreuvé. Vu ensuite le fait dûment établi que la mortalité des membres actifs reste de 24% en-dessous de prévisions, la valeur actuelle des pensions de veuves et enfants de membres actifs a été également réduite et cela de 24% .
- c) Alors toutefois que le département n'avait contesté dans son office du 2 juillet 1906 que l'admissibilité de ces réductions, sans lesquelles le déficit, d'après ses calculs, serait de fr. 1 687 540. 11 plus élevé, il se réfère, dans sa lettre du 13 juin 1907, à un préavis de la Direction générale des chemins de fer fédéraux, du 23 mars 1907, où il est dit entre autres que la caisse de pensions et de secours de ces derniers, qui applique les mêmes probabilités d'invalidité de Kihm, sur lesquelles est basé le bilan de la caisse de secours du Gothard, accuse une sur-invalidisation d'en moyenne 70% , qu'on peut donc s'attendre à ce que la caisse de secours du Gothard, de date relativement récente, se trouvera dans les mêmes conditions défavorables, ce qui impliquerait de ce seul chef un déficit de fr. 5 280 000.—.

C'est sur cette dernière hypothèse, conjointement avec l'application d'un taux d'intérêt de $3\frac{1}{2}\%$, que repose la prétention de défalquer fr. 6 300 000. — de l'indemnité de rachat, prétention que le Conseil fédéral (voir plus haut page 10) fait valoir pour combler le déficit de la caisse de secours.

Nous avons déjà dit dans notre dernier rapport que ces calculs des autorités aboutissant à un déficit nous avaient engagés à faire vérifier le bilan dressé par notre expert, M. C. Kihm, mathématicien à Zurich. Le second expert, M. le Dr. Joh. Eggenberger de Zurich, nous a transmis le 31 juillet 1908 son préavis, dont nous donnons ci-après les conclusions:

ad a) La Compagnie du Gothard peut à bon droit maintenir que le taux d'intérêt de 4% , grâce à l'expérience acquise par elle et vu que sa caisse de secours revêt le caractère d'une institution de prévoyance obligatoire, indépendante de toute politique de dividende par motifs de concurrence, est justement proportionné.

ad b) Par contre il faudrait abandonner les réductions des valeurs actuelles des pensions d'invalides et des pensions de veuves et enfants, attendu que leurs fondements varient d'une année à l'autre. L'excédent qui en résulterait dans les valeurs actuelles des rentes de veuves et enfants pourrait être considéré comme supplément de garantie. Au regard du bilan, cela aurait, d'après les calculs de l'expert, pour conséquence un nouveau déficit de fr. 1 033 165. 75 en sus de celui déjà comblé de fr. 46 261. 69.

ad c) En ce qui concerne la prétendue sur-invalidisation de 70% , celle-ci est démontrée, au vrai, pour la caisse de pensions des chemins de fer fédéraux, mais elle remonte, dans

cette administration, à une époque où les membres étaient encore relativement jeunes et s'augmentaient rapidement. Pour la caisse de secours du Gothard par contre, fondée le 1^{er} janvier 1878, le nombre des cas d'invalidité durant la période de 1891 à 1905 est de 143, alors que d'après la table d'invalidité ayant servi de base aux calculs on en prévoyait en tout 141 (chiffre rectifié). La différence n'est qu'insignifiante et ce fait déjà montre que les conclusions tirées des expériences des chemins de fer fédéraux ne sauraient être appliquées sans autre à la caisse de secours du Gothard. Etant donnés les résultats statistiques de cette dernière, on peut affirmer que la prétention d'en relever de 70 % les valeurs actuelles des rentes futures d'invalides n'est pas justifiée.

Nous avons communiqué ce préavis le 1^{er} octobre 1908 au département fédéral des postes et chemins de fer.

Si nous voulions faire nôtres les conclusions du second expert, il fallait aussi admettre la présence du déficit par lui signalé. Cela nous engagea à procéder à la revision des statuts de la caisse de secours des fonctionnaires et employés, du 25 avril 1899, qui contiennent au § 28, 2^e alinéa, cette disposition que si le dressement du bilan technique prévu à l'art. 3 de la loi fédérale concernant les caisses de secours des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur faisait constater que la caisse est en déficit, les cotisations des membres peuvent être augmentées par voie de revision des statuts. En date du 13 novembre 1908 nous proposâmes au Conseil fédéral une augmentation de 4 à 5 % des cotisations des membres, en lui soumettant le texte modifié en conséquence du 1^{er} alinéa du § 6 desdits statuts. Le 31 décembre 1908 le Conseil fédéral homologua le § 6 modifié, c'est-à-dire l'augmentation de 4 à 5 % des cotisations des membres, avec une réserve ayant trait à l'intention de donner aux statuts revisés effet rétroactif jusqu'au 1^{er} janvier 1905; en revanche il approuva la mise en vigueur au 1^{er} janvier 1909 du nouvel alinéa 1 du § 6.

Dans l'intervalle le Conseil fédéral avait pris le 3 novembre 1908 un arrêté relatif au bilan technique de la caisse de secours que nous lui avons soumis le 23 janvier 1906; voici la teneur de cet arrêté qui nous fut communiqué le 5 novembre 1908:

„Vu le rapport du département des chemins de fer il est décidé selon ses propositions:

„1. Le bilan technique à fin 1904 de la caisse de secours et de pensions pour les fonctionnaires et employés présenté par la Direction du Gothard en date du 23 janvier 1906 „et postérieurement rectifié est, conformément aux communications précédentes du département à ladite Direction ainsi qu'aux explications fournies dans la conférence du 19 février „1908 sur l'indemnité de rachat, qualifié d'insuffisant et le déficit en résultant est fixé à „fr. 6 300 000. —.

„2. Aux termes de l'art. 3, 2^e alinéa, de la loi concernant les caisses de secours, la „Compagnie est invitée à pourvoir à ce que le capital de couverture soit complété.

„3. Au cas où la Compagnie ferait usage du droit que lui confère l'art. 4 de la loi „précitée, elle est invitée à nommer un membre de la commission d'experts et à communiquer „cette nomination au Conseil fédéral.

„4. Afin de pouvoir se rendre exactement compte de la situation de la caisse de secours „et de pensions au moment du transfert de l'entreprise à la Confédération, la Compagnie „est invitée, en vertu des dispositions légales, à soumettre au Conseil fédéral un nouveau „bilan technique clôturé à fin 1908.“

Nous basant sur l'art. 4 de la loi fédérale du 28 juin 1889 concernant les caisses de secours pour les fonctionnaires et employés, nous avons formé opposition contre les dispositifs 1 et 2 de

cet arrêté et avons étendu notre opposition à l'arrêté également du Conseil fédéral qui a pour objet, suivant communication du 7 novembre 1908 du département des postes et chemins de fer, le bilan de la caisse de secours au 31 décembre 1907 et par lequel le Conseil fédéral, „en conformité du calcul rectifié du capital de couverture à fin 1907“, avait trouvé un déficit de fr. 6 933 632. 30 et un capital de couverture de fr. 17 234 665. 84. En même temps que notre opposition nous avons fait valoir les réserves de droit les plus étendues.

Notre opposition a pour conséquence que le Conseil fédéral doit demander sur le litige le préavis d'une commission de trois membres. La Compagnie du Gothard a le droit de nommer l'un des membres de cette commission, les deux autres sont désignés par le Tribunal fédéral. Notre choix est tombé sur Mr le Conseiller à la cour Dr Czuber, professeur au polytechnicum de Vienne; à fin 1908 le Tribunal fédéral n'avait pas encore fait les nominations qui lui incombent.

Le Conseil fédéral prend, sur les questions litigieuses, une décision définitive en se fondant sur le préavis de la commission (art. 4, 3^e alinéa de la loi fédérale du 28 juin 1889 concernant les caisses de secours des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur). On ne saurait nier toutefois que la position du Conseil fédéral dans cette question ne soit quelque peu discutable, puisqu'il s'agit d'une part de la sauvegarde des intérêts des assurés et que d'autre part les intérêts de la Confédération en sa qualité de racheteur sont également en jeu. C'est cette situation ambiguë du Conseil fédéral que vise la réserve de droit mentionnée plus haut et par laquelle nous avons déclaré au regard du rachat imminent et des intérêts fiscaux de la Confédération connexes audit rachat, que par notre opposition formée contre l'arrêté du Conseil fédéral du 3 novembre nous ne reconnaissons nullement que le litige peut être tranché définitivement par voie administrative (aux termes de la loi sur les caisses de secours). [Voir plus haut page 13, chiffre 3^o.]

Il nous reste à dire que des négociations, qui d'ailleurs n'étaient pas encore terminées à la fin de 1908, ont eu lieu en vue de jénoriser les questions à soumettre aux trois experts.

L'arrêté du Conseil fédéral du 3 novembre dernier nous invite en outre à lui présenter un nouveau bilan technique au 31 décembre 1908. Comme nous avons prévu et préparé cette mesure avant l'arrêté susmentionné, nous serons à même d'obtempérer à l'ordre du Conseil fédéral dans un laps de temps relativement court.

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
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1720	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	20	1	9	10	2232
1906	2232	256	18	4	21	19	2426
1907	2426	359	12	3	30	20	2720
1908	2720	328	16	1	42	19	2970

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					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			
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	-	-	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	-	1	3	-	-	3	3	9	284	
1906	9	284	5	34	3	4	-	-	7	1	-	3	4	7	314	
1907	7	314	8	37	1	2	-	-	3	1	2	2	5	12	346	
1908	12	346	8	65	-	9	-	-	9	-	-	10	10	11	401	

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
1898	fr. 3 833 065.13	fr. 105 533.06	fr. 247 457.29	fr. 164 666.06	fr. 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
1906	" 8 277 094.84	" 247 886.34	" 709 185.09†)	" 352 540.52	" 1 309 111.95
1907	" 9 311 625.53	" 286 861.07	" 626 926.35	" 397 183.43	" 1 310 970.85
1908	" 10 301 034.74	" 299 596.35	" 548 715.20	" 426 372.63	" 1 274 684.18

†) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 50,036. 65.

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				
1898	fr. 39 989.31	fr. 63 240.42	—	fr. 103 229.73	fr. 1 585.20	fr. 2 560.05	fr. 107 374.98	fr. 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	fr. 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	" 239 568.7	" 8 277 094.84
1906	" 125 405.49	" 129 442.45	" 8 800.—	" 263 647.94	" 6 981.92	" 3 884.40	" 274 514.26	" 9 311 692.53
1907	" 157 511.79	" 149 601.55	" 8 000.—	" 315 113.34	" 3 034.30	" 3 481.—	" 321 628.64	" 10 301 034.74
1908	" 216 881.74	" 171 948.65	—	" 388 830.39	" 6 787.76	" 3 562.80	" 399 180.95	" 11 176 537.97

b. Caisses de secours-maladie pour les ouvriers.

En 1908 également la morbidité a été très forte parmi les ouvriers assurés aux deux caisses de secours-maladie (voir les tabelles ci-dessous). Jusqu'à ce jour aucune explication absolument satisfaisante n'a été donnée de ce fait. La caisse-maladie pour les ouvriers *des stations, magasins, dépôts et ateliers*, dont la situation était au 1^{er} janvier 1908 de fr. 60 291. 45, accusait à la fin de l'année un excédent de dépenses de fr. 14 794. 55. Au moyen d'une allocation de fr. 5 000. — au débit du compte d'exploitation de décembre 1908, le déficit a été ramené au chiffre de fr. 9 744. 55. Si les résultats financiers ne s'améliorent pas à l'avenir, il faudra relever les cotisations des membres. La journée de maladie a coûté fr. 3. 82 contre fr. 3. 96 en 1907. Les frais de traitement et les secours en espèces représentent une somme de fr. 106 659. 05 (1907: fr. 95 551. 40).

Quant à la caisse-maladie pour les ouvriers du *service de surveillance et d'entretien*, nous lui avons alloué à la charge du compte d'exploitation, comme en 1907, le 70 % des cotisations des membres. Grâce à ce versement, il a été possible non seulement de faire face à toutes les dépenses de la caisse, mais encore d'en augmenter l'avoir. Cette dernière accuse fin 1908 un solde actif de fr. 87 805. 06 contre fr. 84 549. 81 au 31 décembre 1907. Les frais de traitement et les secours en espèces forment le total de fr. 32 191. 90. La journée de maladie revient à fr. 2. 92 contre fr. 2. 88 en 1907.

Données statistiques

concernant

1° la caisse-maladie des journaliers attachés aux services des stations, magasins, dépôts et ateliers.

Année	Chiffre des secours sur 100 assurés			Chiffre des journées de maladie pour 1 secours			Chiffre des journées de maladie pour 1 assuré			Coût de la journée de maladie		
	Services des stations, magasins et dépôts	Service des ateliers	Calculé pour la caisse entière	Service des stations, magasins et dépôts	Service des ateliers	Calculé pour la caisse entière	Services des stations, magasins et dépôts	Service des ateliers	Calculé pour la caisse entière	Traitement	Secours en espèces	TOTAL
1906	49,64	73,89	65,57	22,90	21,47	21,82	11,37	15,75	14,31	Fr. 0.69	Fr. 2.98	Fr. 3.67
1907	52,49	76,04	67,56	22,86	22,08	22,17	11,74	16,79	14,98	0.79	3.17	3.96
1908	50,35	72,80	65,40	23,83	24,95	24,56	11,74	18,15	16,08	0.67	3.15	3.82

2° la caisse-maladie des journaliers attachés au service de surveillance et d'entretien.

Année	Chiffre des secours sur 100 assurés				Chiffre des journées de maladie pour 1 secours				Chiffre des journées de maladie pour 1 assuré				Coût de la journée de maladie		
	Ingénieur de la voie arrondissement			Calculé pour la caisse entière	Ingénieur de la voie arrondissement			Calculé pour la caisse entière	Ingénieur de la voie arrondissement			Calculé pour la caisse entière	Traitement	Secours en espèces	TOTAL
	I	II	III		I	II	III		I	II	III				
1906	42,96	54,29	64,84	50,55	10,13	21,86	23,49	19,59	4,35	11,87	15,23	9,90	Fr. 0.89	Fr. 1.97	Fr. 2.86
1907	49,38	42,86	50,31	46,61	13,84	21,28	26,12	21,70	6,83	9,12	13,14	10,11	0.90	1.98	2.88
1908	32,32	38,66	57,38	43,23	18,57	21,72	25,21	22,70	6,00	8,39	14,46	9,81	1.00	1.92	2.92

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 alimenté de ses intérêts, soit de fr. 4 024. 12. Il en a été prélevé fr. 220. — pour diverses gratifications.

La situation en titres s'est accrue de fr. 5 000. — et comportait fin 1907 fr. 115 000. — (val. nom.) d'obligations 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux, qui figurent au compte respectif par fr. 114 623. 05.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

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

total au 1 ^{er} janvier	661
„ „ 31 décembre	755

Le maximum d'une fin de mois a été de 765, le minimum de 683, savoir :

monteurs, ajusteurs et aides	291—248	peintres et aides	30— 24
tourneurs et aides	53— 50	selliers et aides	19— 19
chaudronniers et aides	4— 4	raboteurs, perceurs, fraiseurs	16— 16
chaudronniers en cuivre et aides	28— 26	chefs-manœuvres	7— 7
ferblantiers	2— 2	démonteurs	11— 11
fondeurs et aides	6— 5	manœuvres	155—142
forgerons et aides	18— 15	veilleurs de nuit et suppléants	3— 3
frappeurs	16— 14	chauffeurs	2— 2
menuisiers et aides	50— 46	apprentis	53— 44
vitrier et aide	2— 2		

Les ateliers centraux ont réparé en tout : 193 locomotives, 944 voitures et 2872 wagons.

Le 1^{er} janvier il y avait en réparation : 26 locomotives, 53 voitures et 67 wagons, le 31 décembre : 25 locomotives, 39 voitures et 43 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, aménagement de cabinets d'aisances dans 7 voitures B et une voiture AB, remplacement sur 9 locomotives et 215 voitures et fourgons du frein Westinghouse ordinaire par le frein à action rapide ; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir : écrous en bronze, composition, rondelles de serrage, laiton en barres, 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 ^{er} janvier à	142
le 31 décembre à	154

et a oscillé durant l'année entre 141 et 154.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts :

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
chefs-ouvriers	2	1	1
ajusteurs	37—51	18—19	15—17
tourneurs	1—2	—	—
chaudronniers	1—2	—	—
ferblantiers	1	1	1
forgeron	1	—	—

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
menuisier	1	—	—
apprentis	9—11	3	—
chauffeur de machine fixe	1	—	—
manœuvres	17—20	8	15—16

2. Usine à gaz.

L'usine à gaz mixte de Bellinzona a produit en 1908	60 198.000 m ³
de gaz; la provision au 1 ^{er} janvier 1908 était de	328.000 m ³
total	60 526.000 m ³

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	33 552.721 m ³	
" " " d'autres administrations	24 552.975 m ³	58 105.696 m ³
fuites en 1908		2 058.804 m ³
provision au 1 ^{er} janvier 1909		362.000 m ³
total comme ci-dessus		60 526.000 m ³

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1908	1907
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	22	19
Archives	2	2
Bureau de revision des comptes	9	8
Bureau de la comptabilité	7	7
Caisse principale	8	8
Bureau commercial	17	17
Agents commerciaux	—	1
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	52	51
Bureau des réclamations	8	8
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes	5	5
Huissiers	8	7
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et chauffeur	8	8
Economat (y compris le magasin de consommation)	72	61
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins y compris celui de consommation	67	72
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	17	17
A reporter	302	291

	Report	1908	1907
		302	291
2. Surveillance et entretien de la ligne.			
Ingénieur en chef et bureau central		28	27
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux		19	18
Chefs de district et surveillants		32	31
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe		48	47
Gardes-voie		146	147
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit		245	203
Gardes-barrières (femmes)		127	122
Employés divers		21	21
Journaliers		743	640
		— 1409	— 1256
3. Expédition et mouvement.			
Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau		24	23
Contrôle des voitures et wagons		14	13
Inspecteurs de l'exploitation		2	2
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		38	37
Commis de gare		127	125
Receveurs aux voyageurs		19	17
Receveurs aux bagages		14	14
Remplaçants ambulants		21	22
Télégraphistes		31	31
Contrôleurs du matériel		42	52
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)		5	6
Commis des bureaux-marchandises		86	82
Gardes-marchandises		32	32
Chefs-manœuvre		29	29
Aides-chefs-manœuvre		6	6
Portiers		13	13
A reporter		560	561
		1711	1547

	Report	1908	1907
		560 1711	561 1547
Volontaires		60	63
Gardes-station		202	193
Chefs d'équipe (triage), réguliers		13	13
Chefs-ouvriers aux transports, réguliers		28	26
Manœuvres (triage), réguliers		117	76
Ouvriers de station, réguliers		131	81
Ouvriers de station, (358 avec salaire à la journée, 57 avec salaire au mois)		417	476
Surveillants de l'éclairage		7	5
Chefs de train principaux		2	3
Chefs de train		113	113
Conducteurs		168	168
Gardes des wagons-lits		3	3
Gardes-freins		282	290
		— 2103 —	2061

4. Traction.

Chef du service de la traction et son personnel de bureau	25	23
Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de bureau (y compris 1 commis provisoires, 4 com- missionnaires, 1 femme de service), 1 baigneur et 2 baigneuses	39	36
Mécaniciens	190	174
Chauffeurs	216	193
Chauffeurs provisoires	90*)	83*)
Chefs-nettoyeurs et chefs-ouvriers	5	4
Nettoyeurs de locomotives	157	147
Lampistes	5	5
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1	1
Visiteurs des voitures et wagons	32	28
Visiteurs provisoires	3	7
Chef-nettoyeur pour le service des voitures	1	—
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	67	57
Surveillant de l'éclairage électrique des trains	1	1
	— 832 —	759

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau (y com- pris 1 commissionnaire)	15	15
Contre-mâîtres (4) et aides-contre-mâîtres (5)	9	9
Chefs-ouvriers	13	14
A reporter	37	4646 38 4367

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

	Report	1908	1907
Monteurs, chefs de groupe serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, vitriers, raboteurs, perceurs, fraiseurs et chauffeurs de machines fixes)		37 4646	38 4367
Manœuvres, veilleurs de nuit (4), chefs-manœuvres (7)		512	443
Apprentis		162	148
		51	41
<i>Ateliers des dépôts de locomotives.</i>			
Aide-contre-maître		1	1
Chefs-ouvriers		4	4
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes		86	76
Manœuvres (y compris 1 commissionnaire)		43	40
Apprentis		14	14
		910	805
6. Usine à gaz.			
Contre-maître		1	1
Aide-contre-maître		1	—
Ouvriers		6	6
		8	7
Total		5564	5179

Récapitulation.

	1908	1907
Agents de l'exploitation	3284, soit par kilom.-ligne 11,90	2969, soit par kilom.-ligne 10,75
Journaliers	2280, " " " " 8,26	2210, " " " " 8,01
Total	5564, soit par kilom.-ligne 20,16	5179, soit par kilom.-ligne 18,76

III. Finances.

La diminution des recettes d'exploitation en 1908 a eu pour conséquence naturelle que nous disposions de ressources moindres que l'année précédente et que celles-ci n'étaient non plus suffisantes à faire face, à côté des dépenses ordinaires et du service de la dette, aux besoins pour travaux neufs et nouvelles acquisitions, lesquels à eux seuls se montaient à 3 millions environ. Comme d'autre part il ne nous convenait pas, vu les conditions du marché, d'émettre d'autres obligations de notre emprunt 3 1/2 0/0, il nous a fallu nous procurer du dehors le surplus nécessaire au moyen d'un emprunt à courte échéance.