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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 18 (1889)

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: 06.07.2025

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

5. Décompte non liquidé.

Pendant l'exercice de 1889, le procès engagé avec la „Société de construction Fluelen-Gœschenen" a été réglé par un compromis aux termes duquel la dite Entreprise réduit toutes ses prétentions à la somme de fr. 415,000, plus les intérêts au 4½ % à partir du 8 octobre 1883. Ce compromis est l'œuvre du tribunal d'arbitres constitué en 1888. Avec ce procès s'est terminé le dernier différend remontant à la période de construction.

V. Exploitation.

A. Tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. Outre divers suppléments de tarifs déjà existants, on a mis en vigueur les nouveaux tarifs et règlements ci-après énumérés:

1. tarif pour le transport des voyageurs et des bagages entre Bâle (gare badoise) et quelques Administrations de chemins de fer suisses;

2. tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages des Pays-Bas et de Londres vers les stations italiennes et vice versâ par la route du Rhin;

3. tarif des billets de dimanches et jours fériés en service entre les chemins de fer du Gothard et du Central-Suisse;

4. prospectus des billets circulaires combinés en Suisse;

5. tableau des billets circulaires combinés de l'Union des Administrations allemandes de chemins de fer;

6. tarif-affiche des billets de dimanches et jours fériés, ainsi que des billets circulaires du Gothard;

7. tarif spécial temporaire pour le transport des voyageurs et des bagages entre certaines stations suisses et Paris pendant la durée de l'Exposition universellè;

8. tarif pour le transport des personnes se rendant aux marchés hebdomadaires de Bellinzone et de Lugano;

9. tarif pour le service direct des voyageurs et des bagages entre certaines stations des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine d'une part et de la Suisse d'autre part;

10. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre diverses stations du chemin de fer à voie étroite Landquart-Davos d'une part et certaines gares de quelques Administrations suisses.

En service des voyageurs et des bagages, 194 *réclamations* nous sont parvenues, dont 46 ont été repoussées; d'autre part nous avons eu à effectuer 131 remboursements pour la somme de fr. 2153. 12; 17 réclamations pendantes fin 1889 ont été reportées à l'exercice suivant.

Service des marchandises. L'exercice de 1889 a vu se terminer les pourparlers engagés entre les Compagnies suisses et le Département fédéral des chemins de fer au sujet des frais d'expédition à introduire dans les tarifs de marchandises (voir le dernier rapport de gestion, page 24).

Le nouveau tarif *italo-suisse* entré en vigueur le 1er août 1888 a nécessité aussi le remaniement du tarif intérieur, attendu que suivant le principe admis par les Autorités fédérales, aucune station suisse ne peut avoir des taxes plus élevées que la gare italienne la plus rapprochée de la frontière suisse. Afin d'atténuer autant que possible les effets répercussifs dérivant de ce principe au point de vue des taxes, nous avons notablement réduit, pour le tarif intérieur également, les unités kilométriques appliquées jusqu'ici aux marchandises par wagons complets, de sorte que sous ce rapport le Gothard a maintenant les unités les plus faibles de toutes les Administrations suisses.

Le nouveau tarif intérieur entré en vigueur le 1er janvier 1890 repose sur les bases suivantes:

	Grande vitesse	Expéditions partielles		Wagons complets							
				Classes générales		Tarifs spéciaux					
		1	2	A	B	I		II		III	
						a	b	a	b	a	b
	Taxes par 100 kilogrammes en centimes										
I. Unités kilométriques . .	3,4	1,7	1,35	1,15	1,0	0,9	0,75	0,8	0,6	0,65	0,4
II. Frais d'expédition . . .											
de 1 à 20 kilom. . .	18	10	10	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
„ 21 à 39 „ par kilom.	0,45	0,25	0,25	0,375	0,375	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
pour 40 kilom. et au delà	27	15	15	15	15	10	10	10	10	10	10

Durant l'exercice on a créé les tarifs, suppléments et règlements indiqués ci-dessous:

a. En service *intérieur* et *direct suisse:*

1. tarif d'exportation pour bois;
2. IVe supplément au tarif des frais accessoires;
3. Ve supplément au tarif pour le transport des marchandises entre Bâle (Central-Suisse) d'une part, la Suisse centrale et occidentale d'autre part;
4. Ier supplément aux règles à suivre pour déterminer le poids de certaines marchandises;
5. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport de la tourbe;
6. tableau des itinéraires pour le service entre le Gothard et quelques chemins de fer suisses;
7. tarif exceptionnel pour le transport de papier de toute nature à destination de l'étranger;
8. prescriptions concernant le transport de bateaux à rames comme colis express;
9. Ier supplément aux prescriptions générales de tarif et classification des marchandises;
10. tarif pour le transport des marchandises en service intérieur du Gothard;
11. tarif pour le transport des marchandises entre Bâle (Central-Suisse) d'une part, la Suisse centrale et occidentale d'autre part.

b. En service *direct* entre le *Gothard* et diverses *Compagnies allemandes et françaises:*

1. tarif pour le transport de denrées alimentaires entre un certain nombre de gares suisses et Paris;
2. IIe supplément au tarif pour le transport de la houille entre l'Allemagne du nord et la Suisse;
3. Ie partie des tarifs pour le transport direct des marchandises entre certaines gares des chemins de fer allemands d'une part et des chemins de fer suisses d'autre part;
4. IVe supplément au tarif exceptionnel n° 14 pour le transport des houilles de la Sarre.

c. En service *italo-suisse:*

1. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport accéléré de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie;
2. Ier supplément aux parties I et II du tarif général des marchandises.

d. En service *italo-allemand:*

1. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie;

2. Ier supplément à la IIe partie du tarif général des marchandises;
3. feuille rectificative de la IIe partie du tarif général;
4. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport de la houille;
5. Ier supplément aux prescriptions d'acheminement avec feuille rectificative.

e. En service *italo-belge* et *italo-anglais:*

1. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie;
2. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport de la houille.

f. En service *italo-néerlandais:*

Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie.

Pendant le dernier exercice il nous est parvenu 2623 *demandes de détaxe,* qui ajoutées aux 598 encore en suspens au 1er janvier 1889, forment un total de 3221, dont 2833 ont été liquidées et 388 reportées à l'année 1890.

B. Horaires et circulation des trains.

Pendant l'exercice 1889 on a conservé sans modification sensible les horaires d'été et d'hiver de l'année précédente. A ce sujet nous mentionnerons le fait que l'horaire d'hiver comportait sur la ligne Rothkreuz-Chiasso et dans les deux sens un nouveau train régulier de marchandises.

Depuis le 1er décembre 1888 les villes de Milan et de Rome sont reliées par deux trains rapides dans chaque direction: l'un d'eux emprunte la voie de Florence et fait le trajet entier en 13 heures et 30 minutes; l'autre est acheminé par Gênes. Le train Milan-Florence-Rome quitte Milan à 9^{10} du matin et atteint Rome à 10^{40} du soir; le rapide Milan-Gênes-Rome part de Milan à 8^{50} du matin pour arriver à Rome à 11^{13} du soir. Notre express de nuit Lucerne-Milan arrivant dans cette dernière ville à 7^{38} du matin, y trouve par conséquent une correspondance fort avantageuse jusqu'à Rome.

En sens inverse il n'en est pas de même, les deux rapides n'atteignant Milan qu'à 10^{20} et 10^{35} du soir, tandis que notre express de nuit quitte cette ville déjà à 8 heures. Lors de la conférence internationale des horaires réunie à Vienne les 16/17 janvier 1889 et dans celle subséquente d'Interlaken des 18/19 juin 1889, nous avons formulé des propositions tendant à établir la coïncidence de ces trains à Milan. La difficulté était de conserver à Bâle toutes les correspondances sans exception du dit express de nuit Milan-Bâle. Cette question n'a pu être résolue d'une manière satisfaisante que lors de la récente conférence internationale des 15/16 janvier à Rome. L'horaire d'été de 1890 comportera ainsi les communications suivantes:

Rome	départ	viâ Gênes	8^{00} matin,	viâ Florence	8^{25} matin	
Milan	arrivée	„ „	9^{50} soir	„ „	10^{00} soir	
Milan	départ		10^{20} „			
Lucerne	arrivée		6^{30} matin			
Zürich	„		7^{20} „			
Bâle	„		8^{45} „			
Francfort s/M.	arrivée		3^{35} soir			
Paris	„		6^{00} „			
Cologne	„		7^{20} „			
Bruxelles	„		7^{26} „			
Londres	„		5^{45} „	(du jour suivant).		

Ce résultat a été obtenu au moyen d'une accélération notable de l'express sur la ligne du Gothard.

Malheureusement ce train ne trouve de correspondance immédiate à Francfort s/M ni dans la direction de Berlin, ni dans celle de Hambourg. Il y a lieu d'espérer cependant que l'Administration des chemins de fer de l'Etat prussien fera les concessions nécessaires en vue de combler prochainement cette lacune qui existe aussi depuis nombre d'années dans la direction inverse et de favoriser de cette manière le service entre l'Allemagne du nord d'une part, celle du sud, la Suisse et l'Italie d'autre part.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer:	1889 (266 kilomètres)				1888 (266 kilomètres)				Comparé à 1888 plus		moins	
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	4,549,861	89	35,76	34,48	4,045,806	64	34,78	33,56	504,055	25		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	480,360	50	3,78	3,64	422,854	89	3,63	3,51	57,505	61		
b) animaux	299,361	41	2,35	2,27	171,556	02	1,48	1,42	127,805	39		
c) marchandises de toute nature	7,393,787	57	58,11	56,04	6,991,281	10	60,11	58,00	402,506	47		
Ensemble	12,723,371	37	100,00		11,631,498	65	100,00		1,091,872	72		
B. Recettes diverses	471,211	47		3,57	423,278	94		3,51	47,932	53		
Total des Recettes	13,194,582	84		100,00	12,054,777	59		100,00	1,139,805	25		

Ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessus, les recettes sur transports par chemin de fer présentent pour 1889 et comparativement à l'exercice précédent, une plus-value de fr. 1,091,872. 72 ou de 9,39 %; elles sont également supérieures de fr. 1,270,131. 05 ou de 11,09 % à celles de 1887.

La proportion entre les recettes sur voyageurs et celles sur marchandises, qui s'était modifiée en 1888 en faveur des premières, s'est encore accrue pendant l'exercice écoulé.

Les recettes sur transports par chemin de fer s'élèvent:

	1889	1888
par kilomètre de ligne à	fr. 47,832. 22	fr. 43,727. 43
„ „ „ train „	„ 5. 96	„ 5. 73
„ jour „	„ 34,858. 55	„ 31,780. 05

Le mois de janvier a la plus faible recette mensuelle avec fr. 764,225. 84 et le mois d'octobre la plus forte avec fr. 1,265,680. 86; la recette moyenne mensuelle se monte à fr. 1,060,280. 95.

Selon l'usage, nous avons réuni les résultats du trafic et des recettes dans 8 tableaux annexés à ce rapport; ces résultats nous suggèrent les quelques considérations ci-après:

Quant au *service des voyageurs,* la proportion de l'utilisation des trois classes de voitures n'a subi qu'une modification tout à fait insignifiante.

Le nombre des voyageurs transportés a été:

	1889		1888	
en Ie classe	88,831 =	7,48 %	82,546 =	7,52 %
„ IIe „	327,928 =	27,59 %	304,323 =	27,74 %
„ IIIe „	771,650 =	64,93 %	709,950 =	64,74 %

Les kilomètres de voyageurs se subdivisent comme suit:

	1889	1888
pour la Ie classe	10,972,490 = 18,70 %	9,261,603 = 17,87 %
„ „ IIe „	22,688,214 = 38,68 %	20,464,864 = 39,50 %
„ „ IIIe „	25,003,525 = 42,62 %	22,091,711 = 42,63 %

Chaque voyageur a parcouru en moyenne:

	1889	1888
en Ie classe	123,52 kilomètres	112,20 kilomètres
„ IIe „	69,19 „	67,25 „
„ IIIe „	32,40 „	31,12 „

Le chiffre moyen de voyageurs est:

	1889	1888
par kilomètre de train de voyageurs de	44,89	40,37
„ „ d'essieu de voiture	4,42	4,19

Les recettes sur le transport des voyageurs sont montées de fr. 4,045,806. 64 à fr. 4,549,861. 89 et par kilomètre de fr. 15,209. 80 à fr. 17,104. 74, soit donc une plus-value de 12,46 %.

Cette augmentation de recettes est due à l'accroissement de la densité du mouvement des voyageurs en général et pour une part également à l'Exposition universelle de Paris.

Les recettes par classe se répartissent de la manière suivante:

	1889	1888
pour la Ie classe	fr. 1,382,067. 02 = 30,38 %	fr. 1,170,388. 54 = 28,93 %
„ „ IIe „ „	1,856,591. 45 = 40,80 %	„ 1,722,607. 70 = 42,58 %
„ „ IIIe „ „	1,311,203. 42 = 28,82 %	„ 1,152,810. 40 = 28,49 %

Chaque voyageur a payé une taxe moyenne:

	1889	1888
en Ie classe de	fr. 15. 56	fr. 14. 18
„ IIe „ „ „	5. 66	„ 5. 66
„ IIIe „ „ „	1. 70	„ 1. 62

La recette par voyageur et par kilomètre se monte:

en 1889 à 7,76 cts.
„ 1888 „ 7,81 „

La mieux-value de fr. 57,505. 61 (13,59 %) sur le *transport des bagages* est une conséquence directe de l'accroissement du mouvement des voyageurs.

L'augmentation de fr. 127,805. 39 (74,49 %) sur le *transport des animaux vivants* provient en première ligne de la plus forte densité du trafic en général et en second lieu des mesures prohibitives prises par l'Allemagne contre l'importation du bétail provenant de l'Autriche-Hongrie et qui ont engagé les importeurs allemands à faire venir de l'Italie leur bétail de boucherie. Il faut toutefois s'attendre à ce que trafic disparaisse tout au moins en partie, aussitôt que l'interdiction aura été levée.

Le *trafic des marchandises* s'est accru en 1889 d'une manière satisfaisante. Ramené à la longueur entière de la ligne et comparé à 1888, ce trafic est monté de 383,452 à 421,503 tonnes, soit de 9,92 %. L'excédent est même de 19,243 tonnes vis-à-vis de l'exercice 1887, qui par suite de conditions particulières des péages italiens, a eu un trafic extraordinairement dense.

Quant à l'ordre dans lequel les divers genres de marchandises doivent être rangés au point de vue de la quantité, les combustibles occupent le premier rang avec 193,795 tonnes ou 27,08 %; viennent ensuite les denrées alimentaires avec 175,495 tonnes ou 24,52 %, les produits métallurgiques avec 116,315 tonnes, ou 16,25 % et les matériaux de construction avec 74,136 tonnes ou 10,36 %.

Le trafic des quatre catégories principales se répartit comme suit:

	1889		1888	
grande vitesse .	28,738 tonnes	= 4,02 %	26,088 tonnes	= 3,95 %
expéditions partielles	42,029 „	= 5,87 %	42,184 „	= 6,39 %
wagons complets .	172,315 „	= 24,08 %	165,805 „	= 25,11 %
tarifs exceptionnels .	472,595 „	= 66,03 %	426,164 „	= 64,55 %

En 1889, chaque tonne a parcouru en moyenne une distance de 156,66 kilomètres (154,49 en 1888).

Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après:

	1889	1888
de la Suisse vers l'Italie	48,822 tonnes	37,948 tonnes
de l'Italie vers la Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen) .	113,439 „	110,129 „
de l'Allemagne, la Hollande et la Belgique vers l'Italie	232,351 „	217,721 „
de l'Italie vers l'Allemagne, la Hollande, la Belgique et l'Angleterre	64,140 „	55,861 „

Dans ces deux derniers trafics sont comprises aussi les marchandises réexpédiées au départ de Chiasso transit et de Pino transit.

Les recettes totales du trafic des marchandises sont montées en 1889 à fr. 7,393,787. 57, ce qui constitue une augmentation de 5,76 % par rapport à 1888 (fr. 6,991,281. 10); en revanche la recette par tonne et kilomètre est tombée de 6,85 à 6,59 centimes, soit une diminution de 3,80 %.

Pour les autres détails, nous renvoyons aux tableaux statistiques n°s 1 à 8 annexés au rapport.

Comparées à celles de 1888, les *recettes diverses d'exploitation* sont les suivantes:

	1889	1888
loyers et affermages . .	fr. 462,762. 38	fr. 412,677. 92
produit de services auxiliaires	„ 6,815. 67	„ 7,882. 04
autres recettes . . .	„ 1,633. 42	„ 2,718. 98
	fr. 471,211. 47	fr. 423,278. 94

Ces recettes sont donc supérieures de fr. 47,932. 53 à celles de 1888; cette plus-value provient d'une plus forte circulation de notre propre matériel par suite de l'augmentation du trafic, comme aussi des loyers des magasins du bâtiment d'administration.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Dépenses.	1889 Longueur exploitée: 266 kilomètres.			1888 Longueur exploitée: 266 kilomètres.			Comparé à 1888 plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. pour administration générale	482,300	92	7,70	388,018	05	6,44	94,282	87		
II. „ surveillance et entretien de la ligne	1,347,025	69	21,51	1,558,700	67	25,86			211,674	98
III. „ expédition et mouvement	1,339,501	87	21,39	1,252,939	42	20,78	86,562	45		
IV. „ traction	2,064,813	37	32,98	1,849,452	11	30,68	215,361	26		
V. „ dépenses diverses . .	1,027,948	18	16,42	979,035	—	16,24	48,913	18		
Total des dépenses	6,261,590	03	100,00	6,028,145	25	100,00	445,119	76	211,674	98

		1889	1888
La dépense s'élève:	par kilomètre de ligne . .	à fr. 23,539. 81	fr. 22,662. 20
	„ „ „ train . .	„ „ 2,9322	„ 2,9707
	„ „ „ parcours utile .	„ „ 2,3905	„ 2,5091
	„ „ d'essieu de voitures et wagons . .	„ „ 0,0951	„ 0,1005
	„ „ de tonne (poids brut) .	„ „ 0,0163	„ 0,0174
	en pour cent des recettes d'exploitation	„ „ 47,45	„ 50,01
	„ „ „ „ . „ sur transports	„ „ 49,21	„ 51,83

ad I. Administration générale.

L'augmentation de dépenses de fr. 94,282. 87 se répartit de la manière suivante: personnel: fr. 58,391. 46; fournitures de bureau, imprimés, ports et télégrammes: fr. 10,542. 67; complétement et entretien de l'inventaire: fr. 23,719. 59 (dont fr. 10,300 pour l'exécution d'un relief du chemin de fer du Gothard); de plus: environ fr. 2000, frais de transfert des bureaux dans le nouveau bâtiment d'administration; fr. 3,500, remplacement d'objets d'inventaire disparus; fr. 6200, renouvellement du mobilier. La majoration des dépenses du personnel provient de ce que les augmentations de traitements et gratifications accordées pour 1888 et 1889 figurent au compte de 1889.

ad II. Surveillance et entretien de la ligne.

L'organisation de cette branche de service n'a pas subi d'autre modification que celle mentionnée sous le titre: Exécution de la seconde voie sur les lignes de montagne (page 19) et concernant l'extension des compétences de l'Inspecteur des travaux par suite de l'ouverture des chantiers sur toute la ligne de montagne.

Les dépenses du service de surveillance et d'entretien comportent en 1889 les sommes ci-après:

	1889	1888
personnel	fr. 445,323. 08	fr. 417,144. 59
entretien et réfection de la ligne	„ 837,862. 91	„ 1,086,302. 21
autres dépenses . . .	„ 63,839. 70	„ 55,253. 87
	fr. 1,347,025. 69	fr. 1,558,700. 67

Les *dépenses du personnel* pour l'exercice écoulé accusent en regard de 1888 une nouvelle augmentation de fr. 28,178. 49. L'excédent à la charge de ce chapitre pour 1889 se subdivise de la manière suivante:

fr. 4,150. — en suite de l'incorporation du bureau des bâtiments dans le personnel de l'exploitation, après l'achèvement des travaux principaux du bâtiment d'administration;

„ 15,950. — part du personnel de l'entretien de la ligne aux augmentations extraordinaires de traitements accordées en 1889;

„ 4,500. — gratifications aux fonctionnaires supérieurs du service d'entretien (décomptées pour 1888 et 1889);

„ 4,875. 35 frais de la direction des travaux pour la construction de l'entrepôt à pétrole d'Arth-Goldau.

Pour le reste les dépenses sont restées approximativement ce qu'elles étaient en 1888.

L'entretien et la réfection de la ligne a coûté en 1889 fr. 248,439. 30 de moins que l'année précédente.

La dépense pour *l'entretien du corps de la voie et de ses dépendances* a été:

1889	1888
fr. 182,675. 82	fr. 265,282. 84

soit une diminution de fr. 82,607. 02, due en premier lieu à une notable réduction des frais pour le remplacement intégral du ballast, frais qui ne se montent qu'à fr. 31,647. 30 en 1889 contre fr. 72,383. 17 en 1888. Le ballast a été réfectionné: dans les tunnels de Pianotondo et de Travi, entre la station de Castione et la maisonnette n° 137, du kilom. 186 à la station de Melide, dans les deux voies principales des stations de Melide et Maroggia et de la station de Mendrisio au kilom. 201. La diminution de dépenses porte en outre sur l'entretien du corps de la voie en général, sur les dépendances, en particulier les travaux de défense des rives et enfin sur le déblayage des parois rocheuses; ce dernier travail a coûté en 1889 fr. 23,332. 70 au lieu de fr. 31,116. 50 en 1888. Sauf la consolidation de certains parties dangereuses des rochers abrupts qui dominent la ligne du Monte-Ceneri (coût: fr. 6,302. 60), nous n'avons pas à citer d'autres travaux spéciaux sortant du cadre de l'entretien ordinaire.

L'entretien de la superstructure (voie de fer et installations mécaniques) a entraîné une dépense de fr. 488,769. 34, inférieure de fr. 65,890. 73 à celle de 1888 (fr. 554,660. 07).

Cette dépense se répartit comme suit sur les quatre rubriques principales:

	1889	1888	Différence
a) coût du matériel de superstructure pour l'entretien courant	fr. 132,347. 92	fr. 195,027. 30;	— fr. 62,679. 38
b) salaires pour dressement et réfections de voies	„ 170,342. 11	„ 185,815. 26;	— „ 15,473. 15
c) entretien des installations mécaniques .	„ 51,014. 65	„ 26,233. 74;	+ „ 24,780. 91
d) réfection totale de la voie . .	„ 211,500. 36	„ 223,584. 77;	— „ 12,084. 41
total	fr. 565,205. 04	fr. 630,661. 07;	— fr. 65,456. 03
moins la valeur du vieux matériel retiré	„ 76,435. 70	„ 76,001. —;	+ „ 434. 70
dépense nette	fr. 488,769. 34	fr. 554,660. 07;	— fr. 65,890. 73

ad a. L'entretien courant non compris les réfections totales ad *d*, a comporté en 1889 les réfections suivantes: 8,178 traverses de mélèze (10,958 en 1888), 3,494 traverses en chêne (2,994 en 1888) et 298 traverses métalliques, en tout 11,970 traverses (13,952 en 1888), ont été remplacées par 6217 traverses métalliques et 5753 traverses en chêne imprégnées; la réfection a porté en outre sur 558 traverses d'aiguilles (234 en 1888) remplacées soit par des traverses en chêne soit par des traverses métalliques, de plus sur 2667 m de rails d'acier et 369 m de rails en fer (1888: 1165 m et 2316,4 m).

5102 traverses métalliques ont été placées de nouveau sur la ligne Immensee-Erstfeld. Après l'achèvement des réfections prévues pour 1890, il ne se trouvera plus de traverses en mélèze sur les voies du réseau. La durée de la traverse en mélèze est de 8 années au maximum; en moyenne elle ne dure environ que 5 ans et demi.

Pour renforcer la superstructure sur traverses en bois, nous avons employé de nouveau en 1889 43,600 crampons quadrangulaires de 20/20 mm de section et 9260 selles de calibre plus fort.

Pendant le dernier exercice, il s'est produit 48 ruptures de rails (1888: 34, 1887: 38, 1886: 32, 1885: 29, 1884: 17, 1883: 38); les fournisseurs ont à remplacer 44 de ces rails dont la rupture est due à des vices de fabrication, ainsi que 48 autres devenus défectueux pendant la période de garantie.

ad b. Les *salaires pour le dressement de la voie et les réfections* sont de fr. 15,473. 15 inférieurs à ceux de 1888; le relevage de la voie en hauteur a nécessité une somme de fr. 62,564. —, le reste de la dépense se répartit sur la rectification en longueur, le remplacement des crampons et le renouvellement de matériel défectueux.

ad c. Les dépenses pour *entretien des installations mécaniques* (aiguilles, plaques tournantes, chariots transbordeurs, appareils de centralisation de manœuvre des aiguilles) excédent de fr. 24,780. 91 celles de l'exercice précédent. Cette augmentation provient de ce qu'on a remplacé en 1889 un assez grand nombre de changements et croisements, dont une partie étaient défectueux; le reste, composé de croisements anciens, mais encore en bon état, sera utilisé dans les dépendances de la ligne ou conservé comme pièces de rechange. Les nouveaux changements sont construits sur un type plus fort et sont employés comme aiguilles d'entrée dans les stations et dans les voies accessoires où circulent fréquemment des trains entiers. Le coût du matériel rentrant dans cette rubrique, se monte en 1889 à fr. 17,710.

Le surplus de dépense comprend encore un remboursement de fr. 7,591. 48 au compte de construction; cette somme représente la valeur des caniveaux en bois des tringles de manœuvre pour la centralisation des aiguilles, caniveaux qui ont été remplacés par d'autres métalliques à charge du compte de construction.

ad d. Les *réfections totales de la superstructure* ont été effectuées en 1889 sur les tronçons ci-après désignés:

	dans les tunnels de Pianotondo et de Travi	2418 mètres
	de la station de Castione à la maisonnette n° 187	1806 „
	de la station de Mendrisio au kilom. 200,622	1670 „
		5894 mètres
plus:	les deux voies principales de la station de Maroggia	772 „
	total	6666 mètres

Comme l'indique le tableau ci-dessus, la dépense pour ces réfections se monte à	fr. 211,500. 36
dont il faut retrancher	„ 28,399. 01
coût de matériel déjà approvisionné en 1889, mais qui n'est pas encore posé (réfection dans le tunnel du Pfaffensprung); il reste ainsi pour 6666 m. de réfection totale	fr. 183,101. 35

Le prix par mètre s'élève donc en moyenne à fr. 27. 50, y compris l'enlèvement de l'ancienne voie, l'empilement, le triage et la remise du vieux matériel. L'augmentation de prix comparativement à 1888 (fr. 26. —) s'explique par le fait que pour les réfections dans les tunnels de Pianotondo et de Travi on a adopté le nouveau type de rail de 44 kg par mètre courant.

L'entretien des bâtiments a exigé en 1889 une somme de fr. 56,690. 40 contre fr. 90,527. 65 en 1888. La diminution provient surtout de ce qu'il n'a pas été nécessaire d'exécuter de grandes réparations, comme ce fut le cas l'année précédente.

Les frais d'*entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures* en 1889 sont également inférieurs à celles de 1888; la diminution est de fr. 7,234. 72; les dépenses respectives des deux exercices sont exposées dans le tableau ci-dessous:

	1889	1888	Différence
entretien du télégraphe et location du câble	fr. 25,336. 57	fr. 36,076. 06;	— fr. 10,739. 49
entretien des signaux dans les gares et en pleine voie	„ 11,709. 65	„ 15,467. 53;	— „ 3,757. 88
entretien des clôtures et barrières . .	„ 41,272. 36	„ 34,009. 71;	+ „ 7,262. 65
total	fr. 78,318. 58	fr. 85,553. 30;	— fr. 7,234. 72

Parmi les dépenses d'entretien du télégraphe, figurent de nouveau fr. 8,078. 27 pour le loyer des câbles, c'est-à-dire des fils des câbles télégraphiques de la Confédération, que nous utilisons pour les besoins du chemin de fer.

La diminution des dépenses de ce chapitre provient de ce qu'en 1889 il n'est survenu aucune interruption de proportions aussi considérables qu'en 1888 et que les transformations apportées ces dernières années aux lignes télégraphiques, en ont rendu l'entretien plus facile.

Nous devons mentionner ici une importante modification de nos rapports avec l'Etat en ce qui concerne la location du câble: comme on sait, notre Compagnie avait loué pour les besoins de son service un certain nombre de fils des divers câbles placés par l'Etat dans plusieurs tunnels et sur certains points exposés; cette location s'étendait fin 1889 à 3 ou 4 fils dans 21 câbles; la longueur totale de ces fils était de 80,499 mètres et le prix de location s'élevait, comme il est dit plus haut, à fr. 8,078. 27. En suite d'un accord réciproque intervenu entre le Département fédéral des Postes et Chemins de fer (division des télégraphes) et notre Compagnie, le bail a été dénoncé pour la fin de 1890, ce qui signifie qu'à partir de 1891, l'Etat pourra seul disposer de tous ses câbles. En compensation des frais d'amortissement payés par la Compagnie pendant la durée du bail, l'Etat nous rembourse une somme de fr. 24,000. La conséquence de cette nouvelle combinaison, c'est que nous devons pourvoir nous-mêmes au placement des lignes aériennes et souterraines sur les points indiqués plus haut. Les études préliminaires pour cette opération sont terminées.

Quant à l'excédent des dépenses pour *entretien des clôtures,* nous ferons observer qu'une somme considérable (fr. 11,529. 20) a été affectée durant l'exercice au renouvellement des clôtures, ainsi qu'au remplacement par des dalles en pierre des haies dépéries.

Le *déblayage des neiges et de la glace* a entraîné pour l'exercice écoulé une dépense de fr. 31,408. 76 (en 1888 fr. 90,278. 35). Bien que les chutes de neige aient été abondantes durant les mois d'hiver de 1889, la dépense est restée fort au-dessous de celle de 1888, ce qu'il faut attribuer aux événements exceptionnels qui ont caractérisé les derniers mois de l'année précédente et que nous avons décrits en détail dans notre rapport de gestion de 1888 (pages 40 et 41).

Parmi les avalanches de l'hiver 1889, une seule a atteint la ligne, celle du Brustthal entre Erstfeld et Amsteg, qui de mémoire d'homme n'était descendue des hauteurs.

Les dépenses pour le déblayage de la neige se répartissent comme suit sur les diverses sections:

Du 1er janvier au 31 décembre	Au nord du Gothard 65 kilom. de ligne à ciel ouvert.		Au sud du Gothard 60 kilom. de ligne à ciel ouvert.		Monte-Cenere avec les autres sections 81 kilom. de ligne à ciel ouvert	
	Montant	par kilom.	Montant	par kilom.	Montant	par kilom.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1889	13,001. 18	200. 02	12,544. 14	209. 07	5,863. 44	72. 39
1888	24,502. 10	376. 95	45,446. 12	757. 43	20,330. 12	251. —
1887	11,077. 22	170. 42	22,227. 64	370. 49	7,132. 89	88. 06
1886	14,901. 88	229. 26	19,988. 36	333. 14	3,058. 18	37. 75
1885	6,261. —	96. —	7,939. —	132. —	837. 99	10. —
1884	8,565. —	131. —	7,105. —	118. —	528. 03	6. 50
1883	14,650. —	225. —	10,210. —	170. —	845. 12	10. 50

En moyenne, le déblayage des neiges revient par kilomètre de ligne à ciel ouvert, y compris les stations, à fr. 152. 47 contre fr. 399. 46 en 1888.

Nous rappellerons encore que les mesures de protection contre les avalanches, énumérées dans notre dernier rapport de gestion (page 41), ont été exécutées au cours de l'exercice de 1889.

Le tableau ci-dessous donne la récapitulation des journées de travail affectées en 1889 à la surveillance et à l'entretien de la ligne, en sus des prestations du personnel régulier:

	Remplacements				Travaux d'entretien.										Total	
	Service des stations		Service de la voie		Infra-structure		Super-structure		Bâtiments		Télé-graphe et signaux		Déblai des neiges et de la glace			
	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888	1889	1888
Janvier . .	105	264	638	693	891	1124	1448	1066	94	155	249	305	1136	633	4561	4240
Février . .	132	352	724	620	787	472	815	533	61	73	183	212	1686	12007	4388	14269
Mars	189	320	825	802	1061	1000	2190	1823	114	161	363	418	322	1337	5064	5861
Avril	157	231	663	763	2294	1956	2545	2266	125	279	635	1055	129	264	6548	6814
Mai	190	197	869	756	2610	2877	3554	3095	201	252	390	620	—	9	7814	7806
Juin	185	115	744	715	2076	2183	3035	3260	146	331	170	329	—	1	6356	6934
Juillet . . .	151	130	764	708	2829	2343	3405	3548	190	224	450	276	—	—	7789	7229
Août	197	183	757	641	2851	2932	2955	2998	244	132	239	241	--	—	7243	7127
Septembre.	402	194	805	652	1917	2918	3181	2331	413	264	307	351	—	1	7025	6711
Octobre . .	360	210	1002	718	2196	2968	3174	2794	348	695	343	536	111	32	7534	7953
Novembre .	218	168	813	645	2272	2525	3466	2640	415	181	496	550	245	81	7925	6790
Décembre .	355	141	920	686	1601	1760	1940	1926	185	206	536	749	2255	473	7789	5941
Total	2638	2505	9524	8399	23385	25058	31708	28280	2536	2953	4361	5642	5884	14838	80036	87675

Les *autres dépenses* du service de surveillance et d'entretien de la ligne se sont élevées en 1889 à fr. 63,839. 70, en augmentation de fr. 8,585. 83 sur celles de 1888 (fr. 55,253. 87). L'excédent porte principalement sur la sous-rubrique : complétement de l'inventaire, par suite de l'acquisition d'un chemin de fer transportable (système Decauville) de 500 m. de longueur et de 10 wagonnets pour les transports sur les côtés de la ligne; l'augmentation de dépense provient en outre des indemnités allouées aux propriétaires de deux étables entre Altdorf et Erstfeld incendiées par les étincelles des locomotives.

Pour le reste cette rubrique du compte ne présente pas de différence notable comparativement aux chiffres de l'exercice précédent.

ad III. Expédition et mouvement.

Les dépenses totales de ce service se sont élevées durant l'exercice écoulé à fr. 1,339,501. 87 contre fr. 1,252,939. 42 en 1888.

Dans l'augmentation de fr. 86,562. 45, les dépenses du personnel sont comprises pour fr. 64,983. 39 et les autres dépenses pour fr. 21,579. 06.

L'excédent des *dépenses du personnel* se compose de fr. 9,000. — pour augmentations de traitements, de fr. 45,000. — par suite de l'augmentation du personnel et fr. 10,000. — pour gratifications.

Le personnel a été renforcé des agents ci-après: 1 commis au contrôle du matériel, 5 sous-chefs de stations, 1 télégraphiste, 1 agent aux marchandises, 1 garde-station, 6 chefs de trains, 2 conducteurs, 23 gardes-freins, 1 lampiste, 12 ouvriers, dont 5 aux manœuvres et 7 aux transports.

Quant aux *autres dépenses*, l'accroissement porte principalement sur les sous-rubriques: imprimés, fournitures de bureau et publication des horaires, éclairage et chauffage des gares et stations et enfin complétement et entretien de l'inventaire des stations. Cet excédent de dépenses est une conséquence de l'accroissement constant du trafic. Les autres sous-rubriques de ce chapitre accusent vis-à-vis de l'exercice précédent une légère diminution de dépenses.

ad. IV. Traction (locomotives, voitures et wagons).

Les dépenses totales du service de la traction, qui étaient en 1888 de fr. 1,849,452. 11, ont atteint en 1889 le chiffre de 2,064,813. 37 se répartissant comme suit:

	1889	1888
personnel	fr. 567,440. 46	fr. 540,416. 95
matières pour les locomotives, voitures et wagons	„ 941,743. 95	„ 864,663. 66
entretien et renouvellement du matériel roulant	„ 538,391. 35	„ 428,461. 63
autres dépenses	„ 17,237. 61	„ 15,909. 87
total	fr. 2,064,813. 37	fr. 1,849,452. 11

L'excédent de dépenses est une conséquence de l'augmentation tant de la circulation des trains que du nombre des réparations du matériel roulant.

Durant l'exercice écoulé, le parc des locomotives (tableau n° 14) s'est diminué d'une locomotive de la série F^2 n° 12; cette locomotive a été cédée aux nouveaux ateliers centraux et fonctionne actuellement soit comme machine de manœuvre, soit comme moteur des appareils mécaniques. Les 13 locomotives commandées l'an dernier ne seront livrées qu'en 1890.

En fait de combustibles, les locomotives ont brûlé principalement des houilles de la Sarre; l'emploi des briquettes s'est restreint à certains cas exceptionnels.

La consommation de combustible (tableau n° 17) s'est montée:

en 1883,	à 26,545,556	kg.	coûtant	fr.	870,455. 95
„ 1884,	„ 25,756,670	„	„	„	689,032. 42
„ 1885,	„ 26,087,430	„	„	„	652,920. 92
„ 1886,	„ 26,469,325	„	„	„	661,168. 40
„ 1887,	„ 32,506,350	„	„	„	822,479. 43
„ 1888,	„ 34,689,440	„	„	„	839,864. 30
„ 1889,	„ 38,121,712	„	„	„	912,644. 36

ce qui donne par kilomètre de locomotive:

en 1883,	$11,_{58}$	kg.	au prix de	cts. $37,_{97}$
„ 1884,	$12,_{06}$	„	„ „ „ „	$32,_{26}$
„ 1885,	$11,_{58}$	„	„ „ „ „	$28,_{98}$
„ 1886,	$11,_{44}$	„	„ „ „ „	$28,_{57}$
„ 1887,	$12,_{23}$	„	„ „ „ „	$30,_{96}$
„ 1888,	$12,_{41}$	„	„ „ „ „	$30,_{04}$
„ 1889,	$12,_{61}$	„	„ „ „ „	$30,_{18}$

La consommation de graisses et huiles pour locomotives (tableau n° 18) a été:

en 1883,	de 82,175,$_5$	kg.	coûtant	fr.	71,782. 25
„ 1884,	„ 54,316,$_5$	„	„	„	45,162. 25
„ 1885,	„ 54,682,$_7$	„	„	„	42,246. 79
„ 1886,	„ 56,458,$_5$	„	„	„	36,435. 36
„ 1887,	„ 68,113,$_9$	„	„	„	38,363. 39
„ 1888,	„ 91,513,$_3$	„	„	„	45,184. 30
„ 1889,	„ 105,606,$_7$	„	„	„	44,712. 94

soit par kilomètre de locomotive:

en 1883,	$0,_{036}$	kg.	au prix de	cts. $3,_{13}$
„ 1884,	$0,_{025}$	„	„ „ „ „	$2,_{11}$
„ 1885,	$0,_{024}$	„	„ „ „ „	$1,_{87}$
„ 1886,	$0,_{024}$	„	„ „ „ „	$1,_{57}$
„ 1887,	$0,_{026}$	„	„ „ „ „	$1,_{44}$
„ 1888,	$0,_{033}$	„	„ „ „ „	$1,_{62}$
„ 1889,	$0,_{035}$	„	„ „ „ „	$1,_{48}$

Les frais de réparations et d'entretien des locomotives (tableau n° 24) se montent à fr. 380,512. 07 (fr. 283,849. 68 en 1888), soit par kilomètre de locomotive à cts. $12,_{583}$ (cts. $10,_{153}$).

La consommation de matières de graissage pour les voitures et wagons (tableau n° 23) s'est élevée en 1889 à $17,501,_{05}$ kg. ayant coûté fr. 3,499. 11 (en 1888: $13,600,_{50}$ kg. au prix de fr. 2,380. 52), ce qui fait par kilomètre d'essieu de voitures et wagons $0,_{258}$ gramme pour ct. $0,_{005}$ (en 1888: $0,_{220}$ gramme pour ct. $0,_{004}$).

Les frais de réparations des voitures et wagons (tableau n° 24) se montent à fr. 182,093. 23 contre fr. 161,219. 86 en 1888.

ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses figurant sous cette rubrique pour *loyers et affermages* excédent de fr. 43,826. 61 celles de l'exercice précédent; de cette majoration, fr. 13,542. 85 incombent à la sous-rubrique gares et sections de ligne et fr. 36,524. 78 à celle matériel roulant (location de wagons); d'autre part la sous-rubrique location de bureaux et de magasins accuse une réduction de dépense de fr. 6,241. 02 par suite du transfert des bureaux dans le nouveau bâtiment d'administration.

Les *autres dépenses* sont également grevées vis-à-vis de l'exercice 1888, d'un surcroît de dépenses qui se subdivise comme suit: 1. assurances contre l'incendie et indemnités de transport: fr. 2,606. 74; 2. impôts et droits: fr. 21,563. 90; 3. allocations à la caisse de secours et de pensions, ainsi qu'aux caisses de secours pour malades: fr. 7,253. 77; 4. divers: fr. 20,166. 09; en revanche on a réalisé une économie de fr. 3,426. 72 sur les frais judiciaires et de fr. 42,166. 92 sur indemnités pour accidents, de sorte que l'augmentation de la rubrique: autres dépenses, se réduit à fr. 5,683. 86.

Le nombre des *réclamations en indemnités* formulées en 1889 est de 824.

Il a été payé en indemnités:

pour dommages et avaries	dans	217	cas	fr.	16,562. 80
„ manquants, déchets, coulages	„	86	„	„	1,908. —
„ retard et fourvoiement	„	59	„	„	3,335. 46
„ objets non livrés	„	8	„	„	480. 22
„ acquits en douane, etc., non déchargés	„	9	„	„	1,019. 27
„ divers	„	39	„	„	431. 98
total	dans	418	cas	fr.	23,737. 73

De cette somme il faut déduire:

remboursements de la part d'autres Compagnies	fr.	9,527. 39		
dédommagement de Compagnies d'assurance contre l'incendie	„	5,896. 59		
participation d'employés fautifs	„	141. —	„	15,564. 98
Reste			fr.	8,172. 75

Relativement à la position „dédommagement de Compagnies d'assurance contre l'incendie", nous devons rappeler qu'un incendie, causé probablement par la combustion spontanée, a éclaté le 30 juillet dans la halle aux marchandises de Chiasso, et a consumé ou gravement détérioré quelques balles de tissus de coton. Les Compagnies d'assurance intéressées nous ont entièrement remboursé le montant du dommage.

Les trois procès mentionnés dans notre rapport de gestion de 1888 ne sont pas encore liquidés; l'un d'eux est pendant devant le Tribunal d'appel du Canton du Tessin; les deux autres sont soumis chacun à l'arbitrage d'une Compagnie.

Par lettres des 12 novembre et 16 décembre 1889, le Conseil fédéral a décidé que vu la distribution pour l'exercice 1888 d'un dividende de 6 %, notre Compagnie était tenue, aux termes de l'art. 19 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, d'acquitter un *droit de concession de deux cents francs pour chaque rayon d'un kilomètre en exploitation.* En conséquence ce droit à verser par notre Compagnie pour l'exercice 1888 et pour 266 kilomètres a été fixé à fr. 53,200.

En cela le Conseil fédéral, adoptant un autre mode de calculer qu'en 1887, est parti de l'idée que le droit de concession doit, selon un principe uniforme, être perçu également pour les

lignes utilisées en commun avec d'autres Administrations et a repoussé notre demande tendant à baser le droit de concession pour le tronçon Immensee-Rothkreuz-Lucerne sur la longueur de 18 kilomètres stipulée pour le calcul des taxes par la convention de Berne de 1877.

E. Résultats financiers.

Ainsi qu'il ressort du *compte d'exploitation* annexé au présent rapport, les *recettes d'exploitation* de l'exercice 1889 se présentent comme suit:

a) recettes sur transports par chemin de fer		fr. 12,723,371. 37
b) recettes diverses		„ 471,211. 47
total		fr. 13,194,582. 84
Les *dépenses d'exploitation* s'élèvent à		„ 6,261,590. 03
Excédent de recettes sur les dépenses		fr. 6,932,992. 81
A cette somme il faut ajouter suivant le compte de profits et pertes:		
le solde actif de 1888	fr. 269,081. 33	
moins les diminutions de l'actif (compte de construction) consenties ultérieurement . . .	„ 12,355. 81	„ 256,725. 52
le produit des capitaux disponibles, y compris les intérêts des fonds de renouvellement et de réserve, ainsi que le bénéfice sur le compte des effets et valeurs		„ 580,104. 12
les intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes		„ 45,091. 45
le prélèvement sur le fonds de renouvellement, moins la valeur de l'ancien matériel		„ 329,589. 63
total		fr. 8,144,503. 53
L'emploi de cette somme se décompose de la manière suivante:		
provisions (frais occasionnés par le payement de titres et coupons)	fr. 20,770. 13	
service des emprunts	„ 3,767,477. 56	
service des actions nouvelles	„ 120,000. —	
amortissement de capitaux et fonds d'amortissement (150,000 + 82,760. 32) . . .	„ 232,760. 32	
diminution de l'actif	„ 1,567. 50	
versements aux fonds spéciaux, intérêts compris	„ 1,128,561. 80	
buts divers	„ 11,957. 91	fr. 5,283,095. 22
reste à la disposition des actionnaires . .		fr. 2,861,408. 31

Nous ajouterons quelques observations sur ces différentes *rubriques de recettes:*

La rubrique „*produit de capitaux disponibles*“ accuse une recette nette de fr. 580,104. 12.

En réalité cette recette se montait à fr. 666,125. 07, mais a été diminuée de fr. 86,020. 95 par le remboursement des intérêts figurant précédemment aux recettes de l'exploitation, remboursement effectué à la suite du compromis intervenu avec la Société de construction Fluelen-Gœschenen (voir page 22).

Le produit de capitaux disponibles se subdivise comme ci-après:

intérêts des capitaux alloués aux fonds de renouvellement et de réserve fr. 197,119. 70
bénéfice sur le compte des effets et valeurs . . . . . „ 44,974. 68
intérêts de capitaux disponibles . . . . . „ 424,030. 69
(moins les fr. 86,020. 95 ci-dessus).

Les *prélèvements statutaires sur les fonds spéciaux*, c'est-à-dire sur le fonds de renouvellement, atteignent le chiffre de . . . . . fr. 329,589. 63

savoir : pour réfection de la superstructure . . . . . fr. 274,240. 67
„ renouvellement du matériel d'exploitation . . . „ 55,348. 96

Aucune somme n'a été prélevée sur le *fonds de réserve* pour cas extraordinaires.

Quant aux *dépenses* du compte de profits et pertes, nous ferons observer ce qui suit:

Le *service du capital-obligations* à 5, respectivement à 4 %, a exigé une somme de fr. 3,767,477. 56, après déduction de la quote remboursée par le Consortium aux termes de la convention pour la conversion des emprunts, quote qui se monte au 0,434 % des obligations 5 % en circulation, soit à fr. 95,798. 60.

La somme de fr. 232,760. 32 portée pour *amortissement de capitaux* est conforme à la convention passée avec les Autorités fédérales relativement à la détermination du compte de construction et dont nous avons donné la teneur dans notre rapport de gestion de 1884.

Les *versements aux fonds spéciaux* se montent à fr. 1,128,561. 80 et se répartissent comme suit:

au fonds de renouvellement, intérêts compris . . . . . fr. 894,838. 20
au fonds de réserve:
1. 5 % du produit net restant après dotation du fonds de renouvellement, au minimum fr. 100,000 . . . . . „ 137,088. 57
2. les intérêts du fonds . . . . . „ 51,660. 35
3. bénéfice sur le compte des effets et valeurs . . . . . „ 44,974. 68

La dépense de fr. 11,957. 91 pour „*buts divers*“ comprend:

1. frais du transfert des machines-outils des anciens ateliers de Bellinzone dans les nouveaux ateliers centraux . . . . . fr. 8,990. 71
2. frais du transfert d'approvisionnements de matériaux des anciens magasins dans les nouveaux magasins des ateliers centraux . . . . . „ 2,967. 20

Après payement de toutes les dépenses d'exploitation, service des emprunts, amortissements et diminutions de l'actif selon les prescriptions, dotation du fonds de renouvellement et du fonds de réserve, il reste un produit net disponible de fr. 2,861,408. 31. Il faut toutefois déduire de cette somme fr. 250,000 que nous avons décidé d'employer comme première annuité pour combler le déficit de la Caisse de secours et de pensions (voir plus loin page 41).

Du solde disponible de fr. 2,611,408. 31, nous vous proposons d'affecter fr. 2,516,000 à la distribution d'un dividende de 7,4 % et de reporter fr. 95,408. 31 comme solde actif ordinaire au 1er janvier 1890. Aux termes de l'art. 13 des statuts, le dividende de 7,4 % doit être réparti à raison de 7,2 % aux actionnaires, soit fr. 36. — par action, et de 0,2 %, soit fr. 68,000, aux Etats subventionnants.

Du solde ci-dessus indiqué il y a lieu de défalquer encore fr. 8275. 47 qu'en suite d'une réclamation du Département fédéral des chemins de fer, nous avons consenti à transférer du compte de construction à celui d'exploitation.

Dans notre précédent rapport de gestion, nous vous avons informés à cette place qu'après la clôture des comptes et du bilan de 1888, le Département fédéral des chemins de fer avait contesté

15 articles de dépenses figurant au compte de construction pour la somme totale de fr. 83,901. 42, mais que nous n'avions admis cette réclamation comme plus ou moins fondée que pour 6 de ces articles au total de fr. 12,355. 81. Sur notre proposition, vous avez décidé de reporter après coup au compte d'exploitation ces 6 articles et de maintenir en revanche le mode d'inscription adopté pour les autres, c'est-à-dire de les laisser au compte de construction.

Ce n'est qu'à l'issue de votre Assemblée générale du 29 juin 1889 que la Chancellerie fédérale nous a fait savoir que le Conseil fédéral avait pris acte en sens approbatif du transfert au compte d'exploitation des dits fr. 12,355. 81 inscrits au compte de construction, mais que par contre il demandait:

1° que les intérêts (fr. 6645. 63) des capitaux affectés à la double voie, intérêts figurant aux recettes du compte de profits et pertes et mis à la charge du compte des constructions inachevées, fussent sortis de l'actif, attendu qu'aux termes de la loi sur la comptabilité des compagnies de chemins de fer, les intérêts de capitaux de construction ne peuvent être portés à l'actif que durant la construction d'une *ligne,* mais non point pendant l'exécution ultérieure de certaines parties de la ligne, quand le capital affecté aux travaux ultérieurs peut être rémunéré au moyen du produit de l'exploitation, comme c'est le cas pour la Compagnie du Gothard;

2° que sur les fr. 184,127. 40 ajoutés aux dépenses à amortir par suite du développement successif de la conversion et de faux-frais sur les nouvelles actions, il fallait considérer comme rentrant dans les frais annuels et colloquer au compte d'exploitation la fraction qui ne représente pas la différence entre le cours d'émission et le chiffre de remboursement des obligations.

En nous référant à votre résolution du 29 juin, nous avons répondu au Conseil fédéral que l'administration ne pouvait adhérer à ces deux demandes: d'une part, parce qu'elle n'estime pas exacte la manière dont le Conseil fédéral interprète l'art. 2, alinéa 3 de la loi sur la comptabilité des chemins de fer, attendu qu'on ne saurait admettre que la loi veuille traiter l'établissement d'une double voie assimilable pour l'infrastructure et la superstructure à une ligne nouvelle, et dont le coût est devisé à plus de 12 millions de francs, plus défavorablement qu'un nouvel embranchement peut-être sans importance; d'autre part, parce que les frais de 1888 pour la formation de capitaux destinés à la double voie, ne sont point des dépenses d'exploitation et doivent, à teneur des art. 2 et 4 de la loi sur la comptabilité, être traités comme les frais antérieurs pour la formation de capitaux destinés à la construction et colloqués successivement aux dépenses à amortir, ainsi que le cas est du reste prévu dans la convention du 1er avril 1885 avec le Conseil fédéral, relative à la détermination du compte de construction de la Compagnie du Gothard.

A la suite de ces négociations, le Conseil fédéral a porté le différend devant le Tribunal fédéral; en date du 25 octobre 1889, ce dernier a débouté le Conseil fédéral de ses conclusions.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Jusqu'en mai, les *ateliers centraux de Bellinzone* ont été exploités dans les mêmes conditions provisoires qu'en 1888. Le transfert dans les nouveaux ateliers s'est effectué durant les mois de mai et juin.

Le nombre des fonctionnaires et employés n'a pas varié.

Le nombre des ouvriers répartis par genres de métiers a oscillé dans les limites suivantes:

Nombre total d'ouvriers au 1er janvier . . .	221
„ „ „ „ 31 décembre . . .	267

Le maximum a été de 279 et le minimum de 230, savoir:

Chefs ouvriers . .	5
Ajusteurs et monteurs .	95—80
Tourneurs . .	22—16
Forgerons et frappeurs .	15— 8
Chaudronniers . .	4— 2
Chaudronniers sur cuivre	3— 2
Menuisiers et vitriers .	19—16
Peintres et vernisseurs .	7— 5
Aides-peintres . .	3— 1
Selliers . . .	4
Apprentis . . .	28—25
Chauffeur de machine fixe	1
Manœuvres . . .	74—56
Faiseur d'outils . .	1
Fondeur . . .	1
Veilleurs de nuit . .	2
Cuisinière . . .	1

Ont été réparés dans les ateliers centraux: 80 locomotives, 423 voitures et 1089 wagons; en outre 41 voitures et 411 wagons ont subi de légères réparations courantes.

Au 1er janvier il y avait en réparation: 9 locomotives, 42 voitures et 20 wagons; au 31 décembre: 12 locomotives, 40 voitures et 52 wagons.

En sus de ces réparations, on a exécuté encore divers travaux spéciaux, tels que: confection de pièces de réserve pour locomotives, voitures et wagons; adaptation du frein Westinghouse à 11 locomotives, 45 voitures et 24 wagons, du chauffage à vapeur à 15 voitures et de l'éclairage au gaz à 12 voitures série C^4; montage de nouvelles machines-outils dans les nouveaux ateliers; transfert et installation des transmissions et machines-outils dans les nouveaux ateliers; confection d'outils et d'appareils pour les nouveaux ateliers; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir: écrous en bronze, composition, boulons, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux de laiton, plombs, etc. De plus les ateliers ont exécuté des réparations de tout genre pour d'autres branches de service.

Les *ateliers des dépôts* se sont occupés spécialement des réparations courantes et de l'entretien des locomotives en service; à côté de cela, ils ont exécuté également des travaux de tous genres pour d'autres branches de service.

Le nombre des ouvriers dans les ateliers des dépôts s'élevait:

le 1er janvier à . . .	42
„ 31 décembre à . . .	56

et a varié durant l'année entre 41 et 56.

Les ouvriers se répartissent sur les trois dépôts de la manière suivante:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzone
Ajusteurs . . .	25—14	9—6	6
Tourneur . . .	1—0	1—0	—
Forgeron et frappeur .	1—0	—	—
Ferblantier . . .	1—0	1	—
Apprentis . . .	4—3	2—0	—
Chauffeur de machine fixe	1	—	—
Manœuvres . . .	4—3	3	2—1

2. Usine à gaz.

L'usine à gaz de pétrole de Bellinzone a produit pendant l'exercice 19,771 m³ de gaz, dont la consommation se répartit comme suit:

à la charge du Gothard (éclairage de voitures du Gothard) . .	m³ 11,153,719
„ „ „ d'autres Compagnies et Administrations (éclairage de voitures étrangères)	„ 6,861,580
fuites	„ 1,755,701
total	m³ 19,771,000

En 1889 le prix du gaz s'est élevé:

par m³ de gaz fabriqué à . . .	fr. 1. 64
„ „ „ „ utile „ . . .	„ 1. 80

Le gaz a été livré au prix de fr. 1. 80.

Durant l'exercice, on a employé pour la fabrication du gaz 42,961 kg. de matières premières. 100 kg. de matières premières ont donné 46,02 m³ de gaz.

G. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice de 1889, nous avons eu à enregistrer 26 accidents, savoir:

a. 3 déraillements sur branchements, 1 en pleine voie;

b. 1 collision en gare;

c. 21 accidents divers.

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

	tués:	blessés:
1. par déraillement ou collision:		
employés	—	2
2. par diverses causes:		
employés	2	15
autres personnes	3	1

Il faut ajouter à ces chiffres le suicide d'une personne étrangère au service.

Nous résumons ci-après les causes des accidents suivis de mort:

Le 12 janvier, le nommé Franz Niederberger de Dallenwyl près Stans, fut atteint dans le tunnel du Mythenstein par le train 6 et tué sur le coup; d'après le procès-verbal officiel, il y a lieu d'admettre que cet homme a cherché volontairement la mort.

Le 3 mars, le garde-freins Luigi Perotti tomba, dans le tunnel de Massagno et par une cause demeurée inconnue, du fourgon du train 212 et fut écrasé par les roues des véhicules; la mort a été instantanée.

Le 14 mai, l'ouvrier Giovanni Dalasin, chargé de fleurets qu'il portait au chantier, fut saisi dans le tunnel de Freggio par le train 2 et tué immédiatement.

Le 15 mai, la nommée Anna Tresch de Gurtnellen, âgée de 67 ans, sourde et faible d'esprit, voulait traverser la voie près du passage à niveau kilom. 53.500, lorsqu'elle fut saisie par le train 208 qui la tua sur le coup.

Le 26 juillet, l'ouvrier Angelo Prevosti a été écrasé par le train 11 dans le tunnel de Polmengo.

Le 30 juillet, pendant une manœuvre du train 53 (RM) à la gare de Chiasso, le lampiste Giuseppe Sassi se trouva pris entre deux wagons qui lui tamponnèrent la poitrine; sa mort a été instantanée.

2. Contrats d'assurances.

Nos assurances n'ont pas subi de modification pendant l'exercice de 1889.

3. Caisses de prévoyance.

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

Le nombre des membres était au début de l'exercice de 896, au 31 décembre de 942 et s'est élevé en moyenne à 920, ce qui représente vis-à-vis de la moyenne de 890 en 1888, une augmentation de 30 membres appartenant pour la plupart au service d'expédition et mouvement.

Le nombre total de cas de secours et de pensions alloués soit pendant quelques mois, soit durant l'année entière, est monté de 62 à 69 et la moyenne annuelle de 44 à 54.

Dans trois cas compris dans les chiffres ci-dessus, nous avons accordé, sur demande spéciale, des indemnités fixes payées une fois pour toutes, moyennant désistement de toutes prétentions à la caisse de secours.

Au cours de l'exercice de 1889, Mr. le Professeur Kinkelin à Bâle a terminé le bilan technique de l'état de la caisse, que mentionnait notre rapport précédent. D'après ce bilan, bouclé au 31 décembre 1886, la caisse, que nous avions établie jadis sur la base des propositions de Mr. Kinkelin, présenterait un déficit considérable et il serait nécessaire de majorer notablement les recettes (5 % du traitement) réclamées autrefois par Mr. Kinkelin. Dans l'intervalle est entrée en vigueur une loi fédérale concernant les caisses de secours des Compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur (du 28 juin 1889), aux termes de laquelle les statuts des caisses de secours qui ont pour but une assurance en cas d'infirmité ou de vieillesse et de décès, doivent se conformer à certains principes déterminés et être soumis à l'examen du Conseil fédéral avec un bilan établi d'après les règles de la technique des assurances; conséquemment nous avons cru devoir procéder à une révision des statuts actuels et ordonner en même temps le dressement d'un bilan technique de notre caisse au 31 décembre 1889. Ce bilan, que nous avons reçu tout récemment, comporte la conclusion suivante: pour autant qu'à l'avenir le taux des contributions à la caisse serait, d'après la proposition de Mr. le Professeur Kinkelin à laquelle se range le second expert, Mr. le Professeur Rebstein, fixé au 9 % des traitements (au lieu du 6 % perçu effectivement depuis 1886), la caisse présenterait au 31 décembre 1889 un déficit d'environ fr. 350,000 qu'aux termes de la loi fédérale concernant les caisses de secours, la Compagnie doit combler au moyen d'une ou de plusieurs annuités.

Selon l'usage nous avons réuni dans le tableau ci-contre les principaux résultats du compte annuel.

	1889.				1888.			
Recettes.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Solde au 1er janvier			682,563	28			585,674	54
Contributions annuelles des membres .	51,342	73			49,441	26		
Versements d'entrée de nouveaux membres	1,220	20			841	80		
Retenues sur les augmentations de traitement	3,433	34			3,016	68		
Amendes infligées à des membres . .	1,763	25			1,986	50		
Part aux amendes infligées pour infractions à la loi sur la police des chemins de fer	134	90			68	30		
Produit de la vente des épaves . . .	502	40			623	50		
Dons	36	—			103	—		
Intérêts des capitaux	29,396	46			24,150	10		
Subvention de la Compagnie . . .	51,342	73			49,441	26		
Divers	—	—			—	—		
Total .	139,172	01			129,672	40		
Dépenses.								
Secours: *a)* en cas de maladie . . .	15,617	26			11,953	03		
b) indemnités fixes moyennant désistement de toutes prétentions à la caisse . . .	6,100	—			3,100	—		
Pensions: *a)* en cas d'âge avancé . .	1,379	45			1,008	—		
b) en cas de décès: frais d'inhumation	100	—			350	—		
à des parents indigents .	1,456	20			1,439	10		
à des veuves avec enfants	11,287	40			10,188	43		
à des veuves sans enfants	3,126	76			2,276	25		
Remboursements aux membres sortis .	687	35			1,916	50		
Divers	132	52			552	35		
Total . .	39,886	94			32,783	66		
Excédent de recettes			99,285	07			96,888	74
Plus les intérêts (non rentrés) des valeurs			4,977	22			4,526	65
Etat de la caisse au 31 décembre . .			786,825	57			687,089	93

Cet avoir est placé comme suit:

235	obligations	4 % du Canton de Zurich	fr.	237,350. —
5	„	4 % de la Caisse d'amortissement du Canton de Lucerne	„	20,500. —
3	„	3½% de la Caisse cantonale d'épargne et de prêts à Lucerne	„	15,000. —
93	„	4 % du Canton de Berne	„	93,925. 89
54	„	4 % Jura-Berne-Lucerne (avec garantie de l'Etat) . .	„	54,791. 25
		à reporter	fr.	421,567. 14

	report	fr. 421,567. 14
12	obligations 4 % du Canton de Neuchâtel	„ 12,090. —
4	titres de Rente italienne 5 %	„ 4,772. —
200	obligations 3 % des Chemins méridionaux italiens (avec garantie de l'Etat)	„ 63,545. 98
124	„ 4 % de la Ville de Rome „ „ „ „	„ 60,057. 80
50	„ 3¾ % de la Bourgeoisie de Zofingue „ „ „ „	„ 49,650. —
4	titres de Rente portugaise 3 %, p. L. st. 2000	„ 29,712. 27
9	„ „ Rente roumaine amortissable 5 %, M. 36,000	„ 42,445. 35
20	obligations 4½ % de MM. les Frères Troller et Cie. à Lucerne	„ 20,100. —
100	„ 3 % des chemins de fer Italiens, (avec garantie de l'Etat)	„ 29,050. —
3	titres hypothécaires 4 % sur l'immeuble n° 615, lett. O de Mr. Mœhrle, ingénieur à Lucerne	„ 6,000. —
40	obligations 4½ % du Royaume de Portugal	„ 19,436. 64
	Compte-courant créditeur à la Banque de Lucerne	„ 23,337. 25
	Espèces dans la caisse du comptable	„ 83. 92
	Intérêts courants des titres ci-dessus	„ 4,977. 22
	Total	fr. 786,825. 57

b. Caisses de secours pour les ouvriers malades.

Le tableau ci-dessous indique les opérations de l'année et la situation à la fin de l'exercice.

	Caisses de secours						Total	
	pour les ouvriers du service d'entretien de la ligne		pour les ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers		pour les ouvriers de la double voie			
Recettes.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Solde au 31 décembre 1888	18,085	23	38,525	99	550	57	57,161	79
Contributions d'entrée	—	—	534	—	—	—	534	—
Cotisations mensuelles	5,181	60	11,604	87	22,133	97	38,920	44
Amendes	61	50	562	35	273	50	897	35
Subvention de la Compagnie	—	—	3,868	29	—	—	3,868	29
Intérêts des capitaux placés	653	26	1,497	27	71	95	2,222	48
Dons	—	—	30	—	—	—	30	—
Total des recettes	23,981	59	56,622	77	23,029	99	103,634	35
Dépenses.								
Frais d'administration	—	—	—	—	100	—	100	—
Frais de transport, honoraires des médecins, frais de pharmacie	1,213	84	2,936	75	5,648	68	9,799	27
Frais de traitement	2,538	—	12,003	48	6,039	54	20,581	02
Frais d'inhumation	25	30	120	—	—	—	145	30
Remboursements	—	—	68	70	400	—	468	70
Acquisition d'objets d'inventaire	—	—	—	—	1,283	50	1,283	50
Total des dépenses	3,777	14	15,128	93	13,471	72	32,377	79
Recettes	23,981	59	56,622	77	23,029	99	103,634	35
Dépenses	3,777	14	15,128	93	13,471	72	32,377	79
Solde au 31 décembre 1889	20,204	45	41,493	84	9,558	27	71,256	56

Abstraction faite d'une petite somme dans les caisses des comptables, le solde est placé en partie en bonnes valeurs déposées aux archives de la Compagnie; le reste est placé dans différentes Caisses d'épargne, la plupart cantonales, ainsi que dans la caisse de la Compagnie.

Au 31 décembre 1889, le nombre des membres de la Caisse pour les ouvriers des stations et ateliers, s'élevait à 494 et celui des membres de la Caisse pour les ouvriers du service d'entretien, à 251.

c. Fonds destiné à récompenser les actes éminents accomplis en vue de prévenir des accidents dans le service d'exploitation.

Durant l'exercice de 1889, ce fonds s'est accru du chiffre de ses intérêts, soit de fr. 2,462. 91. Aux dépenses figurent fr. 60. — pour gratifications accordées: à un garde-freins du train 206 qui, en gare de Giornico, a sauvé un mécanicien menacé par la locomotive de refoulement; à un garde-voie qui a découvert une rupture de rail dangereuse dans le tunnel du Leggistein et arrêté le train 10 près de la maisonnette.

Au 31 décembre 1889, le fonds atteignait la somme de fr. 63,274. 01, ce qui constitue une augmentation de fr. 2,402. 91 comparativement à l'époque correspondante de 1888. La situation du fonds en titres, soit fr. 60,000. —, val. nom. d'obligations 4 % du Gothard, s'est augmentée de fr. 2,000. — par rapport à 1888. Pour les détails, nous renvoyons aux chiffres du compte (voir comptes des fonds spéciaux).

H. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1889	1888
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	13	13
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	6	6
Bureau de la comptabilité	4	4
Caisse principale	5	5
Bureau commercial	13	12
Agents commerciaux	2	2
Contrôle de l'exploitation et bureau de la statistique	30	29
Bureau des réclamations (contentieux)	2	2
Inspection des télégraphes et télégraphistes	4	4
Huissiers et concierges	5	2
Ateliers de reliure et de lithographie	6	6
Economat	14	14
Economat, ouvriers, etc. dans les dépôts	8	6
A reporter	115	108

2. Surveillance et entretien de la ligne.

	1889		1888	
Report		115		108
Ingénieur en chef et bureau central	14		13	
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	12		11	
Chefs de districts et surveillants	18		19	
Chefs-cantonniers et aides-chefs de districts	32		33	
Cantonniers	95		95	
Veilleurs de nuit et ouvriers réguliers	139		141	
Gardes-barrières (femmes)	116		114	
Employés divers	6		6	
Journaliers	223		240	
		655		672

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	12		12	
Contrôle des voitures et wagons	8		7	
Inspecteur de l'exploitation	1		1	
Chefs de gares	8		8	
Chefs de stations	33		33	
Sous-chefs de gares	8		8	
Sous-chefs de stations	31		26	
Contrôleurs	10		10	
Receveurs	9		9	
Agents aux bagages	4		4	
Télégraphistes	8		7	
Remplaçants ambulants	6		6	
Agents aux marchandises	3		3	
Sous-agents aux marchandises	46		45	
Gardes-marchandises	15		15	
Chefs-manœuvres	7		7	
Portiers et aides-portiers	6		6	
Volontaires	12		12	
Gardes-stations	82		81	
Surveillant des machines de l'éclairage électrique	1		—	
Chefs de trains principaux	2		2	
Chefs de trains	39		33	
Conducteurs	54		52	
Gardes-freins	130		107	
Traducteurs	2		2	
Imprimeur des billets et aide	1		2	
Chef d'entrepôt*)	—		—	
A reporter	538	770	498	780

*) Le chef de gare de Brunnen pourvoit simultanément aux opérations de l'entrepôt.

	1889		1888	
Report	538	770	498	780
Facteur	1		1	
Lampistes	7		8	
Laveuses de voitures, etc.	2		2	
Veilleurs de nuit	3		3	
Hommes d'équipe	28		23	
Ouvriers aux transports	113		104	
Surveillants de machines	1		2	
		693		641

4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides	14		14	
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides	9		8	
Mécaniciens	59		58	
Chauffeurs	54		55	
Chauffeurs provisoires	*) 15		*) 15	
Chefs nettoyeurs	3		3	
Nettoyeurs de locomotives	42		43	
Lampistes	4		4	
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1		1	
Visiteurs des voitures et wagons	6		6	
Aides-visiteurs	5		5	
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs des voitures et wagons	24		23	
		236		235

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau	8		8	
Contre-maîtres	3		3	
Chefs-ouvriers	5		5	
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs	158		124	
Manœuvres	68		49	
Apprentis	27		27	

Ateliers des dépôts de locomotives.

Chefs-ouvriers	2		2	
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers et menuisiers	34		32	
Manœuvres	8		6	
Apprentis	5		4	
		318		260
Total		2017		1916

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

Récapitulation.

	1889	1888
Nombre des fonctionnaires et employés de l'exploitation	1243, soit par kilom. de ligne 4,67	1180, soit par kilom. de ligne 4,43
Nombre des journaliers . .	774, „ „ „ „ 2,91	736, „ „ „ „ 2,77
Total	2017, soit par kilom. de ligne 7,58	1916, soit par kilom. de ligne 7,20

Nous terminons notre rapport, Messieurs, en vous exprimant l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Lucerne, le 22 Mai 1890.

Au nom de la Direction
du Chemin de fer du Gothard,

Le Président:

J. Zingg.

Le 1er Secrétaire:

Schweizer.

Au nom du Conseil d'administration
du Chemin de fer du Gothard,

Le Vice-Président:

Schuster-Burckhardt.

Le Secrétaire:

Schweizer.