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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 32 (1903)

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: 11.07.2025

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

Quant à l'augmentation du matériel roulant, nous avons commandé 10 voitures de 3e classe à 2 essieux, dont la construction se poursuit régulièrement.

Les tableaux nos 14 et 20 indiquent la composition du parc des locomotives, voitures, fourgons et wagons, parmi lesquels figurent aussi les 27 voitures portées en compte ci-dessus.

3. Seconde voie Immensee-Brunnen.

On a continué en 1903 les expropriations de terrains et à la fin de l'exercice il ne restait plus à liquider qu'un petit nombre de cas portant essentiellement sur indemnités pour inconvénients.

En ce qui concerne les travaux proprement dits, nous avons à mentionner le fait que l'infrastructure est entièrement terminée sur le tronçon Immensee-Goldau et presque achevée sur celui de Goldau à Brunnen où il ne reste plus à faire qu'une partie du ballastage et les travaux complémentaires; sur ce dernier tronçon toutes les charpentes métalliques des ponts et ponceaux sont montées.

A la clôture de l'exercice, la superstructure de la seconde voie était achevée sur les tronçons Immensee-Goldau et Schwyz-Brunnen, de façon que le service régulier des trains a pu être acheminé sur la nouvelle voie de certaines sections, ce qui a permis de procéder sur l'ancienne voie à quelques réfections partielles, à l'augmentation du nombre des traverses, au renforcement des charpentes métalliques et au relevage de la voie qui s'était tassée en certains points.

Il en est de même du tronçon Goldau-Steinen-Schwyz où la superstructure de la seconde voie était posée entièrement à la fin de 1903; d'autre part, le ballastage, le bourrage des traverses et le dressement de la voie, ainsi que la transformation des têtes de stations pour le service à double voie ne seront exécutés qu'en 1904; ce sera le cas également pour l'extension et le complétement des appareils d'enclenchement et de signaux et pour l'installation de la station de block entre Immensee et Goldau.

On peut dire d'une manière générale que l'état soit des travaux de la seconde voie, soit des réfections de l'ancienne voie était tel à fin 1903 que l'ouverture du service à double voie d'Immensee à Brunnen a pu coïncider avec la mise en vigueur de l'horaire d'été, c'est-à-dire a eu lieu le 1er mai courant.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. ***Service des voyageurs et des bagages.*** Les Administrations des grands réseaux italiens ont adhéré également, le 1er juin, à la convention pour les livrets combinables de l'Union des Administrations allemandes de chemins de fer, service auquel les chemins de fer suisses sont intéressés depuis 1889 déjà; cette mesure aura sans doute une influence favorable sur le mouvement des voyageurs à destination de l'Italie.

La mise en vigueur au 1er mai de nouvelles taxes-voyageurs des chemins de fer fédéraux nécessite la refonte de tous les tarifs-voyageurs avec ces derniers et en transit par eux. Il n'a été possible de créer en 1903 que les nouveaux tarifs pour le service intérieur suisse; ceux pour l'Etranger et pour le transit par la Suisse seront successivement introduits.

En 1903, 16 nouveaux tarifs et 21 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice, nous avons eu à traiter 1339 *réclamations*, chiffre qui comprend les 25 cas non liquidés au 1er janvier 1903; de ces 1339 réclamations, 133 ont été écartées et 1206 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 17,972. 07; 17 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. ***Service des marchandises et des animaux.*** Les chemins de fer fédéraux nous ont fait part de leur intention de créer pour plusieurs articles de nouveaux tarifs exceptionnels, comme aussi d'abaisser les prix de quelques tarifs exceptionnels déjà existants. Nous nous sommes décidés à donner suite à cette idée pour certains articles tels que les charbons, la glace à rafraîchir, etc., mais avons refusé de mettre d'autres articles au même bénéfice, par la raison que, pour notre Compagnie, semblable mesure ne répondait à aucun besoin, qu'elle entraînerait une notable réduction de recettes qu'on ne pouvait espérer de voir contrebalancée par une augmentation de trafic et enfin que nous en redoutions les conséquences pour un certain nombre d'autres articles. Les nouveaux tarifs exceptionnels ne seront mis en vigueur que dans le courant de 1904.

L'arrangement rappelé dans notre rapport de 1897 (page 22) a été remplacé le 1er octobre par une nouvelle convention passée entre les chemins de fer fédéraux et notre Compagnie d'une part et le chemin de fer du Sud-Est Suisse d'autre part et relative aux rapports et conditions de concurrence réciproque. Ladite convention apportera au Sud-Est Suisse une augmentation considérable de son mouvement, en ce sens qu'outre le trafic qu'elle avait jusqu'ici, la moitié notamment du trafic (acheminé autrefois via Thalwil-Zoug) entre les stations de la ligne Lachen-Linthal plus Buchs transit (Autriche-Hongrie et l'au-delà) d'une part et Arth/Goldau d'autre part (direction de Steinen), empruntera désormais la voie de Biberbrücke.

En 1903 on a créé 5 tarifs et 20 suppléments.

Au cours du dernier exercice, il nous est parvenu 3152 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 354 cas pendants au 1er janvier 1903, forment le total de 3506, dont 3052 ont été liquidées en 1903 et 454 ont dû être reportées à l'exercice 1904.

B. Horaire et circulation des trains.

a. Service d'été.

En 1903 également, l'horaire d'été est entré en vigueur, à titre d'essai, le 1er mai déjà, date désormais définitive en vertu du règlement du Conseil fédéral concernant la présentation, l'examen et l'approbation des horaires des chemins de fer, bateaux à vapeur et autres entreprises de transport au bénéfice d'une concession de la Confédération (du 5 novembre 1903).

Une importante innovation a été introduite dans le service d'été, savoir l'amélioration des correspondances de Milan et du Tessin avec Berne et la Suisse occidentale et vice versa. A cet effet, nous avons dû avancer de 15 minutes l'horaire du train direct quittant Chiasso à 8^{55} matin et atteignant Lucerne à 2^{04} soir et retarder de 12 minutes celui du direct partant de Lucerne à 3^{45} soir et arrivant à Chiasso à 8^{55} soir.

Voici ces nouvelles correspondances dans les deux directions:

Milan-Berne-Genève				Genève-Berne-Milan.			
Milan	dép.	7^{10}	mat.	Genève	dép.	10^{15}	mat.
Chiasso	arr.	8^{20}	„	Lausanne	arr.	11^{15}	„
Chiasso	dép.	8^{40}	„	Lausanne	dép.	11^{27}	„
Lucerne	arr.	1^{49}	soir	Berne	arr.	1^{28}	soir
Lucerne	dép. via Olten	1^{59}	„	Berne	dép. via Olten	1^{40}	„
Olten	arr.	2^{55}	„	Olten	arr.	2^{50}	„
Olten	dép.	3^{00}	„	Olten	dép.	2^{53}	„
Berne	arr. via Olten	4^{12}	„	Lucerne	arr. via Olten	3^{49}	„
Lucerne	dép. via Langnau	1^{55}	„	Berne	dép. via Langnau	1^{45}	„
Berne	arr. „ „	4^{00}	„	Lucerne	arr. „ „	3^{44}	„
Berne	dép.	4^{27}	„	Lucerne	dép.	3^{57}	„
Lausanne	arr.	6^{22}	„	Chiasso	arr.	9^{00}	„
Lausanne	dép.	6^{32}	„	Chiasso	dép.	9^{20}	„
Genève	arr.	7^{27}	„	Milan	arr.	10^{23}	„

La correspondance via Langnau a été limitée à l'intervalle du 1er juillet au 30 septembre, c'est-à-dire à la période durant laquelle ont circulé les trains de saison Lucerne-Berne-Lucerne.

En 1903 également, une ordonnance du département des chemins de fer nous a obligés d'intercaler à titre d'essai dans l'horaire, du 1er juillet au 14 septembre, le train matinal 7 Lucerne-Gœschenen.

b. Service d'hiver.

Pour le service d'hiver, entré en vigueur le 1er octobre, on a conservé l'horaire d'été avec quelques modifications.

Le train matinal 7 Lucerne-Gœschenen, mis en marche du 1er juillet au 14 septembre, a été supprimé.

Déférant à une demande formulée à réitérées fois par le gouvernement du canton d'Uri, nous avons intercalé dans l'horaire un train 120a Erstfeld-Fluelen (Erstfeld départ 12^{08} soir, Fluelen arrivée 12^{23}), en correspondance à cette dernière gare au direct 118 Chiasso-Lucerne.

Relativement à l'horaire, il nous reste encore à signaler le fait que le transport des ouvriers italiens et tessinois émigrant ou se rapatriant, ainsi que des nombreux voyageurs venant du sud en avril et en mai, a nécessité comme l'année précédente la mise en marche de trains supplémentaires

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer:	1903 (276 kilomètres)				1902 (276 kilomètres)				Comparé à 1902 plus		moins	
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	8,909,988	87	40,19	38,49	8,118,180	41	39,82	38,03	791,808	46		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	837,208	19	3,78	3,62	776,042	48	3,81	3,64	61,165	71		
b) animaux	664,075	73	3,00	2,87	583,305	24	2,86	2,73	80,770	49		
c) marchandises de toute nature	11,756,269	24	53,03	50,78	10,909,284	73	53,51	51,11	846,984	51		
Ensemble	22,167,542	03	100,00		20,386,812	86	100,00		1,780,729	17		
B. Recettes diverses	981,450	09		4,24	957,412	98		4,49	24,037	11		
Total des recettes	23,148,992	12		100,00	21,344,225	84		100,00	1,804,766	28		

Le *développement* des lignes exploitées, 276 km, n'a pas varié en 1903.

Durant l'exercice écoulé, le trafic et les recettes ont atteint des proportions inconnues jusqu'ici. Toutes les catégories de trafic accusent de notables plus-values. La *recette totale* sur transports par chemin de fer excède de fr. 1,780,729. 17 = 8.73 % celle de l'exercice précédent; elle s'élève:

	1903	1902
par kilomètre-ligne	à fr. 80,317. 18	fr. 73,865. 26
„ kilomètre-train	„ „ 6. 45	„ 6. 24
„ jour	„ „ 60,732. 99	„ 55,854. 28

Tous les mois sans exception présentent une augmentation de recette. C'est le mois d'octobre qui a la plus forte recette, fr. 2,263,666. 38 et celui de janvier la plus faible, fr. 1,323,919. 20. La recette mensuelle moyenne se chiffre par fr. 1,847,295. 17 contre fr. 1,698,901. 07 en 1902.

Selon l'usage, nous avons annexé à ce rapport 8 tableaux statistiques du trafic et des recettes dont les données nous suggèrent les observations ci-après sur les différentes catégories.

1. Voyageurs.

Le mouvement des voyageurs s'est développé d'une façon réjouissante. Presque tous les services importants accusent une augmentation soit du chiffre des voyageurs soit des recettes, qui porte essentiellement sur les billets ordinaires d'aller et retour, sur les livrets combinables et sur les billets de sociétés. La forte augmentation sur les livrets combinables est due cependant en partie à la suppression du tarif des billets circulaires internationaux à itinéraires fixes. Le chiffre total des personnes transportées est monté de 2,773,084 à 2,949,736, le nombre des voyageurs ramené à la longueur totale du réseau de 475,357 à 523,377 et celui des kilomètres-voyageurs de 131,198,396 à 144,452,084; le chiffre moyen des kilomètres parcourus par chaque voyageur est aussi monté de 47.31 km à 48.97. La proportion de l'utilisation des trois classes ne s'est pas sensiblement modifiée.

Chiffre des voyageurs transportés:

	1903	1902
Ie classe	144,835 = 4.91 %	127,446 = 4.60 %
IIe „	619,598 = 21.01 %	585,662 = 21.12 %
IIIe „	2,185,303 = 74.08 %	2,059,976 = 74.28 %

Chiffre des kilomètres-voyageurs:

	1903	1902
Ie classe	15,950,350 = 11.04 %	14,438,436 = 11.00 %
IIe „	43,095,238 = 29.83 %	39,869,798 = 30.39 %
IIIe „	85,406,496 = 59.13 %	76,890,162 = 58.61 %

Parcours moyen de chaque voyageur:

	1903	1902
Ie classe	110.13 km	113.29 km
IIe „	69.55 „	68.08 „
IIIe „	39.08 „	37.32 „

Chiffre moyen de voyageurs:

	1903	1902
par kilomètre-train de voyageurs	66.33	61.89
par kilomètre-essieu de voiture	4.81	4.59

Le produit du transport des voyageurs s'est accru de fr. 791,808. 46 = 9.75 % comparativement à 1902 et se répartit comme suit:

	1903	1902
Ie classe	fr. 1,990,886 = 22.34 %	fr. 1,813,717 = 22.34 %
IIe „	„ 3,183,201 = 35.73 %	„ 2,925,874 = 36.04 %
IIIe „	„ 3,735,902 = 41.93 %	„ 3,378,589 = 41.62 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur:

	1903	1902
Ie classe	fr. 13. 75	fr. 14. 23
IIe „	„ 5. 14	„ 4. 99
IIIe „	„ 1. 71	„ 1. 64

Recette par kilomètre-voyageur:

1903	1902
6.17 cts.	6.19 cts.

La recette-voyageurs kilométrique est montée de fr. 29,413. 70 à fr. 32,282. 57.

2. Bagages.

L'augmentation sur ce service est approximativement proportionnelle à celle du transport des voyageurs. Le total des tonnes transportées est monté de 8786 à 9293 et, ramené à la longueur entière du réseau, de 3765 à 4043; la plus-value de recette est de fr. 61,165. 71 = 7.88 %. Les différents services participent à l'augmentation dans une mesure à peu près égale.

3. Animaux.

Le chiffre total des animaux transportés a baissé de 170,660 têtes à 158,356, soit de 12,304. Le transport de bétail de boucherie en provenance de l'Italie accuse une forte diminution sur les porcs et d'autre part une notable augmentation sur les boeufs; par suite de l'augmentation des transports de la classe supérieure de tarif, la recette s'est accrue de fr. 80,770. 49 = 13.85 %.

4. Marchandises.

L'augmentation sur ce service est considérable soit pour les quantités transportées, soit pour le produit. A l'exception des matières auxiliaires pour l'agriculture et l'industrie qui présentent un léger recul, toutes les rubriques principales de la statistique des marchandises par nature participent à l'accroissement du trafic; les articles céréales, farines et produits de minoteries, fruits frais, vins, charbons et matériaux de constructions accusent une augmentation extraordinaire. Le total des tonnes transportées est monté de 1,059,845 à 1,135,608 et, pour la longueur entière du réseau, de 542,942

à 579,982; quant aux kilomètres-tonnes, le chiffre s'en est accru de 149,852,113 à 160,074,898; en revanche, la distance moyenne de transport d'une tonne a reculé de 141.39 km à 140.96. En ce qui regarde le poids des articles principaux transportés, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent le premier rang avec 426,673 t = 37.57 %; viennent ensuite les matériaux de construction avec 170,594 t = 15.02 % et ensuite les produits métallurgiques avec 161,874 t = 14.25 %.

Les quatre catégories principales de tarifs accusent les quantités suivantes:

	1903	1902
Grande vitesse	48,639 t = 4.28 %	49,765 t = 4.70 %
Expéditions partielles	54,873 t = 4.83 %	52,439 t = 4.95 %
Wagons complets (petite vitesse)	295,996 t = 26.07 %	266,621 t = 25.15 %
Tarifs exceptionnels	736,100 t = 64.82 %	691,020 t = 65.20 %

Les tarifs principaux comportent les chiffres ci-après:

	1903	1902
Suisse-Italie	73,927 t	79,695 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen) .	342,317 t	306,963 t
Allemagne, Belgique, Hollande et France-Italie . . .	239,723 t	227,336 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre . . .	117,706 t	111,027 t

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

Les transports en provenance et à destination de Gênes sont représentés par le chiffre de 242,188 tonnes, savoir:

	1903	1902
En provenance de Gênes . . .	225,649 t	202,215 t
A destination de Gênes . . .	16,539 t	20,275 t

La recette du service des marchandises est montée de fr. 10,909,284. 73 à fr. 11,756,269. 24, en augmentation du chiffre considérable de fr. 846,984. 51; le produit moyen par kilomètre-tonne s'est également accru de 7.28 cts. à 7.34 cts. La recette-marchandises kilométrique est de fr. 42.595. 18 contre fr. 39,526. 39 en 1902.

Comparées à celles de 1902, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit:

	1903	1902
Loyers et affermages . .	fr. 970,665. 38	fr. 946,244. 13
Produit de services auxiliaires .	„ 5,965. 79	„ 5,932. 49
Autres recettes . . .	„ 4,818. 92	„ 5,236. 36
Total	fr. 981,450. 09	fr. 957,412. 98

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Dépenses.	1903 (276 kilomètres.)			1902 (276 kilomètres.)			Comparé à 1902 plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale . .	608,167	34	4.67	600,599	82	5.05	7,567	52		
II. Surveillance et entretien de la ligne	2,333,962	48	17.91	2,211,995	27	18.64	121,967	21		
III. Expédition et mouvement .	3,203,942	17	24.60	2,843,921	66	23.95	360,020	51		
IV. Traction	5,304,552	01	40.73	4,841,265	57	40.79	463,286	44		
V. Dépenses diverses	1,576,019	38	12.09	1,374,371	09	11.57	201,648	29		
Total des dépenses	13,026,643	38	100.00	11,872,153	41	100.00	1154489	97		

		1903	1902
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne	à fr.	47,197. 98	fr. 43,015. 05
„ „ -train	„ „	3.7888	„ 3.6333
„ „ -parcours utile . .	„ „	3.0787	„ 3.0065
„ „ -essieu de voitures et wagons	„ „	0.1187	„ 0.1161
„ „ -tonne (poids brut) . .	„ „	0.0177	„ 0.0174
en pour cent des recettes d'exploitation		56.27	55.62
„ „ „ „ „ sur transports		58.76	58.23

I. Administration générale.

La dépense afférente à ce service se subdivise comme suit comparativement à l'exercice 1902:

	1903	1902
A. Personnel	fr. 498,330. 73	fr. 497,852. 34
B. Autres dépenses	„ 109,836. 61	„ 102,747. 48
	fr. 608,167. 34	fr. 600,599. 82

II. Surveillance et entretien de la voie.

D'après le compte d'exploitation, la dépense afférente à ce service se décompose comme suit:

	1903	1902
A. Personnel	fr. 999,505. 47	fr. 881,737. 05
B. Entretien et réfections . .	„ 1,255,670. 71	„ 1,253,526. —
C. Autres dépenses . . .	„ 78,786. 30	„ 76,732. 22
Total	fr. 2,333,962. 48	fr. 2,211,995. 27
Augmentation	fr. 121,967. 21	

A. Personnel.

La dépense de ce chef s'est accrue du chiffre notable de fr. 117,768. 42; l'excédent est dû soit aux concessions faites au personnel lors du mouvement des salaires de l'hiver 1902/1903 (voir

pages 9 et suiv. du dernier rapport) soit aux effets de la loi fédérale du 19 décembre 1902 (entrée en vigueur le 1er octobre 1903) sur la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport, ainsi que du règlement d'exécution pour la dite loi, du 22 septembre 1903.

Quant à la première des causes de l'excédent de fr. 117,768. 42, nous avons à rappeler que, de ce total, fr. 29,310. — concernent les relèvements de traitements accordés à partir du 1er mai, fr. 34,012 les indemnités pour service de nuit, fr. 19,413. — les nouveaux uniformes et fr. 10,244. — l'augmentation par la même raison des dépenses pour gardes-stations et aiguilleurs (Chap. II. A. 5).

La majeure partie du reliquat (env. fr. 24,788. —) provient d'un surcroît de prestations par suite de la loi sur la durée du travail et le reste de changements dans le personnel. L'augmentation du chiffre des ouvriers réguliers (voir Etat du personnel, page 35) a pour cause la concession faite au personnel de commissionner en plus grand nombre qu'auparavant des agents engagés à la journée.

B. Entretien et réfections.

Ce chapitre se subdivise comme suit:

		1903		1902
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris	fr.	191,380. 68	fr.	216,345. 29
2. Entretien et réfection de la superstructure, y compris le coût des matériaux	„	783.979. 26	„	773,781. 44
3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	„	134,546. 39	„	123,628. 72
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures .	„	82,446. 28	„	82,478. 43
5. Enlèvement des neiges et de la glace . . .	„	62,318. 10	„	57,292. 12
Total	fr.	1,255,670. 71	fr.	1,253,526. —
Augmentation	fr.	2,144. 71		

Ad 1. Les frais *d'entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris,* ont encore diminué en 1903, savoir de fr. 24,964. 61 par rapport à l'exercice précédent, dont fr. 16,185. 30 pour l'entretien des remblais, tranchées et maçonneries, fr. 5,633. 02 pour les ponts et ponceaux et fr. 3,826. 80 pour l'entretien des cours d'arrivage, routes et chemins; en ce qui concerne les autres travaux d'entretien de cette rubrique, les différences entre les dépenses des deux exercices sont minimes.

Ad 2. Entretien et réfection de la superstructure (voie, aiguilles, plaques tournantes, chariots transbordeurs). La dépense pour cette catégorie de travaux se répartit comme ci-après:

		1903		1902
a) Coût des matériaux employés	fr.	609,409. 48	fr.	614,589. 19
moins: produit de la vente de vieux matériel remplacé, restitution de matériel neuf non employé . . .	„	155,695. 45	„	146,629. 10
Coût net du matériel	fr.	453,714. 03	fr.	467,960. 09
b) Forfaits, main-d'œuvre et réparations (artisans et ateliers)	„	330,265. 23	„	305,821. 35
Total	fr.	783,979. 26	fr.	773,781. 44
Augmentation	fr.	10,197. 82		

Ce tableau montre qu'en 1903 le coût des matériaux a été un peu moindre que l'année précédente; d'autre part, l'augmentation sur la position *b* comprend fr. 17,415. 10 pour de grandes et nécessaires réparations des plaques tournantes de locomotives et fr. 5,639. 50 pour le dressement des voies, travail qui a été exécuté, à des prix de main-d'œuvre plus élevés, sur le 99 % des voies principales (1902: 96 %); le coût moyen du dressement des voies principales est également un peu supérieur, 33.4 centimes par mètre courant de voie contre 31.1 centimes en 1902.

En sus de l'entretien ordinaire des voies et installations mécaniques, on a procédé en 1903 à diverses *réfections par section* des voies et de leurs parties intégrantes sur les points suivants:

1. Remplacement de vieilles traverses métalliques dans les longs tunnels par des traverses bois (chêne et hêtre imprégné), y compris le matériel neuf d'attache:

tunnel de la Hochfluh	km 21,940—22,276	336 m de voie
„ „ l'Oelberg (suite)	„ 23,751—24,239	1095 „ „ „
	„ 25,132—25,739	
	Total	1431 m de voie

2. Remplacement de rails fortement usés dans le tunnel du Gothard, ainsi que du matériel d'attache:

voie de gauche	km 76,900—79,462	2562 m de voie
„ „ droite	„ 73,000—73,260	260 „ „ „
	„ 80,000—80,802	802 „ „ „
	„ 82,104—85,354	3250 „ „ „
	Total	6874 m de voie

3. Réfection totale de vieilles voies à ciel ouvert remplacées par des rails type IV sur traverses fer:

Immensee-Goldau	km	6,504— 6,720		216 m de voie
„ „	„	8,220— 8,420		200 „ „ „
en-deçà de Fluelen	„	30,776— 31,743		967 „ „ „
rampe nord	„	53,958— 54,138	voie de gauche	180 „ „ „
rampe sud	„	86,796— 87,994	„ „ droite	1198 „ „ „
	„	116,794—117,290	„ „ „	496 „ „ „
	„	117,282—117,571	„ „ gauche	289 „ „ „
ligne du Cenere	„	154,470—155,680		1210 „ „ „
			total	4756 m de voie

4. Réfection totale de vieilles voies dans quelques longs tunnels, remplacées par des rails type IV[a] sur traverses chêne:

tunnel du Pfaffensprung	km	55,843— 57,319	voie de droite	1476 m de voie
„ de Wattingen	„	61,296— 61,800	„ „ „	504 „ „ „
„ „ Prato	„	102,793—104,349	„ „ „	1556 „ „ „
„ „ Polmengo	„	104,860—105,172	„ „ „	312 „ „ „
„ „ Schwyz	„	151,317—151,605	„ „ gauche	288 „ „ „
			total	4136 m de voie

Les réfections de 1903 comportent donc en tout:

remplacement de traverses sur 1431 m (1902: 4863 m);
„ „ rails sur 6874 m (1902: 1602 m);
réfections totales sur 8892 m (1902: 7030 m);

en tout sur 17197 m de voie contre 13495 m en 1902; à ces réfections vient encore s'ajouter la reconstruction de 10 aiguilles complètes et d'un branchement-traversée (1902: 17 aiguilles complètes).

Le tableau ci-dessous montre la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1903, 1902 et 1883:

	1903		1902		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales (y compris la seconde voie principale des lignes à double voie et des stations) . .	394770	100	394770	100	267933	100
voies de rails fer	10114	2.5	10288	2.6	49456	18.5
„ „ „ acier, type I . .	9376	2.4	9856	2.5	16488	6.2
„ „ „ „ „ II . .	192954	48.9	197600	50.0	201989	75.3
„ „ „ „ „ III . .	240	0.1	1472	0.4	—	—
„ „ „ „ „ IV . .	182086	46.1	175554	44.5	—	—
voies sur traverses mélèze . .	—	—	—	—	88975	33.2
„ „ „ chêne et hêtre . .	146706	37.2	146085	37.0	168103	62.8
„ „ „ métalliques . . .	248064	62.8	248685	63.0	10855	4.0

La longueur de la ligne n'a pas varié, elle est de 272533 m, dont 122232 m à double voie de Fluelen à Giubiasco, soit le 45 %. Les voies accessoires et d'évitement dans les gares et stations avaient à fin 1903 un développement de 117929 m.

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

		1903		1902
a) Entretien du bâtiment d'administration à Lucerne .	fr.	5,264. 10	fr.	4,085. 20
b) Entretien courant des bâtiments des gares, stations et de la pleine voie	„	87,778. 44	„	99,494. 52
c) Transformations diverses, démolition et reconstruction à l'occasion d'agrandissements	„	11,902. 05	„	20,049. —
d) Halles provisoires pour l'emmagasinement de céréales à Brunnen et Altdorf	„	29,601. 80	„	—
Total	fr.	134,546. 39	fr.	123,628. 72
Augmentation	fr.	10,917. 67		

La tabelle ci-dessus montre sur quelles catégories de travaux d'entretien portent les différences de frais en plus ou en moins; quant à la position *d*, il y a lieu de remarquer que les entrepôts définitifs de Brunnen et d'Altdorf n'ont plus suffi à l'emmagasinement des arrivages tout à fait exceptionnels de céréales et qu'il a fallu construire des halles pour environ 1200 wagons complets; dans une occasion semblable, en 1896/1897, l'entreposage en plein air n'avait pas donné de bons résultats; nous avons en conséquence fait édifier soit des cantines de fête dont disposaient certains maîtres-charpentiers, soit de simples halles provisoires; le maximum des transports de céréales de

tout genre emmagasinées a été atteint dans la première décade du mois de janvier 1903; à ce moment, il se trouvait 5532 wagons complets dans les entrepôts, savoir environ 4300 dans les halles définitives et environ 1200 dans les hangars provisoires.

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

Dépense en	1903	1902
	fr. 82,446. 28	fr. 82,478. 43
Diminution	fr. 32. 15	

Les frais de cette rubrique ne nous suggèrent aucune observation.

Ad 5. Enlèvement des neiges et de la glace.

Dépense	1903	1902
	fr. 63,318. 10	fr. 57,292. 12
Augmentation	fr. 2,025. 98	

L'excédent de frais a été occasionné par les fortes chutes de neige du mois de novembre entre Wassen et Gœschenen (à cette dernière gare la hauteur de la neige atteignait 140 cm) et du mois de décembre sur toutes les lignes du côté sud à partir d'Airolo (158 cm de neige à la gare d'Airolo). Le chasse-neige rotatif a dû circuler plusieurs fois et a rendu en toutes occasions de bons services.

C. Autres dépenses.

	1903	1902
	fr. 78,786. 30	fr. 76,732, 22
Augmentation	fr. 2,054. 08	

Ce surcroît de frais provient d'une grosse réparation de la turbine des ventilateurs à Gœschenen, réparation qui a coûté fr. 4,444. 35.

III. Expédition et mouvement.

La dépense totale de ce service se monte à fr. 3,203,942. 17, dépassant de fr. 360,020. 51 celle de l'exercice précédent, savoir fr. 322,231. 98 pour le „personnel“ et fr. 37,788. 53 pour les „autres dépenses“.

L'accroissement considérable des frais de personnel provient essentiellement du relèvement des traitements en général, conséquence du mouvement des salaires, comme aussi d'une augmentation de l'effectif.

Quant aux „autres dépenses“, presque toutes les rubriques accusent aussi des excédents dus à l'augmentation du trafic.

IV. Traction (matériel roulant).

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

	1903	1902
A. Personnel	fr. 1,542,132. 52	fr. 1,356,628. 89
B. Matières consommées par le matériel roulant .	„ 2,407,134. 66	„ 2,284,025. 54
C. Entretien du matériel roulant . . .	„ 1,317,597. 83	„ 1,160,671. 37
D. Autres dépenses	„ 37,687. —	„ 39,939. 77
Total	fr. 5,304,552. 01	fr. 4,841,265. 57
Augmentation	fr. 463,286. 44 = 9.57 %	

Les locomotives ont parcouru:

en 1903:	5105087	kilomètres-locomotives		
„ 1902:	4786080	„	„	
plus:	319007	„	„	= 6.66 %

Les dépenses se répartissent de la manière suivante:

A. Personnel.

1. Chef du service de la traction et son personnel de bureau:

		1903		1902
	fr.	39,089. 86	fr.	37,150. 45
augmentation	„	1,939. 41		

2. Personnel des machines et visiteurs du matériel:

a) Chefs des dépôts et leurs auxiliaires:

		1903		1902
	„	78,488. 86	„	71,466. 32
augmentation	„	7,022. 54		

b) Mécaniciens et chauffeurs:

		1903		1902
	„	1,166,463. 35	„	1,017,012. 47
augmentation	„	149,450. 88		

c) Visiteurs du matériel:

		1903		1902
	„	87,557. 70	„	76,010. 38
augmentation	„	11,547. 32		

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

		1903		1902
	fr.	170,532. 75	fr.	154,989. 27
augmentation	„	15,543. 48		

L'excédent de dépense, au total de fr. 185,503. 63 pour les positions IV. A. 1 à 3 et comparativement à 1902, provient en partie de relèvements de traitements, en partie de l'augmentation du nombre des agents par suite de l'accroissement du trafic.

B. Matières consommées par le matériel roulant.

1. Combustibles:

a) Pour locomotives:

		1903		1902
	fr.	2,162,888. 50	fr.	2,055,981. 29
augmentation	„	106,907. 21		

b) Pour voitures, fourgons et wagons:

		1903		1902
	„	10,060. 13	„	10,215. 03
diminution	„	154. 90		

2. Graisses et huiles:

a) Pour locomotives:

	1903	1902
	à fr. 88,857. 99	fr. 81,415. 93
augmentation	„ 7,442. 06	

b) Pour voitures, fourgons et wagons:

	1903	1902
	„ 11,224. 13	„ 10,867. 35
augmentation	„ 356. 78	

3. Matières pour éclairage:

a) Pour locomotives:

	1903	1902
	„ 15,561. 98	„ 12,958. 04
augmentation	„ 2,603. 94	

b) Pour voitures, fourgons et wagons:

	1903	1902
	„ 82,511. 58	„ 80,067. 12
augmentation	„ 2,444. 46	

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

a) Pour locomotives:

	1903	1902
	fr. 31,720. 73	fr. 28,406. 13
augmentation	„ 3,314. 60	

b) Pour voitures, fourgons et wagons:

	1903	1902
	„ 4,309. 62	„ 4,114. 65
augmentation	„ 194. 97	

Pour les positions IV. B. 1 à 4, le surcroît de frais de fr. 123,109. 12 par rapport à 1902 est en connexion avec le plus grand nombre de kilomètres parcourus par les véhicules.

C. Entretien et renouvellement du matériel roulant.

1. Locomotives et tenders:

	1903	1902
	fr. 795,889. 91	fr. 718,912. 91
augmentation	„ 76,977. —	

2. Voitures:

	1903	1902
	„ 308,358. 51	„ 248,219. 23
augmentation	„ 60,139. 28	

3. Fourgons et wagons:

	1903	1902
	„ 213,349. 41	„ 193,539. 23
augmentation	„ 19,810. 18	

L'excédent de dépenses de fr. 156,926. 46 sur les positions IV. C. 1 à 3 par rapport à 1902 a été occasionné par le fait qu'un nombre plus grand de véhicules ont dû être réparés, conséquence de l'accroissement de leurs parcours, de même que par l'augmentation de l'effectif des ouvriers des ateliers et par le relèvement des salaires de ces agents.

D. Autres dépenses.

La dépense afférente aux quatre sous-rubriques se monte en

	1903	1902
	à fr. 37,687. —	fr. 39,939. 77
diminution	„ 2,252. 77	

V. Dépenses diverses.

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

	1903	1902
1. Pour gares et sections de lignes . .	fr. 184,097. 74	fr. 186,460. 76
2. Pour matériel roulant (location) . .	„ 605,373. 07	„ 559,803. —
3. Pour locations diverses	„ 5,664. 52	„ 5,649. 49
	fr. 795,135. 33	fr. 751,913. 25

L'excédent de fr. 45,570. 07 sur la rubrique „matériel roulant“ provient de l'augmentation du trafic des marchandises, surtout en automne.

Assurance-incendie. En 1903, les contrats n'ont subi aucune modification. Eu égard au stock considérable de céréales dans nos entrepôts de Brunnen, Fluelen et Altdorf, nous avons dû, vers la fin de l'année, conclure un certain nombre de contrats à court terme pour ces marchandises.

Dommages-intérêts pour accidents. La dépense se chiffre en 1903 par fr. 108,398. 01 contre fr. 85,014. 33 l'année précédente.

En vertu de la convention du 5 septembre 1885 sur la responsabilité collective, nous avons versé:

fr. 771. 70 pour l'accident de Mœnchenstein (1891),
„ 5,766. — „ „ Neuenstadt (1901),
„ 813. 73 „ „ Bütschwil (1901),
„ 1,288. — „ „ Bruggen (1902),
„ 3,676. 38 „ „ D. Matter, facteur à Berne (1900).

Les demandes d'indemnités dérivant de la responsabilité civile ont été liquidées à l'amiable; un petit nombre d'autres, d'ancienne date en partie, sont encore pendantes devant les tribunaux.

Le nombre des *réclamations en dommages et intérêts pour pertes, déchets, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1903 à 5271.

Il a été payé en indemnités:

pour dommages et avaries	697	cas,	fr. 27,900. 30
„ pertes et déchets	557	„	„ 9,257. 10
„ retards et fourvoiements	981	„	„ 18,250. 29
„ acquits en douane, etc., non déchargés	10	„	„ 747. 64
„ autres causes	3	„	„ 88. 62
	2248	cas,	fr. 56,243. 95

De cette somme il faut déduire:

remboursements de Compagnies de chemins de fer	fr. 24,139. 28	
remboursements d'employés fautifs	„ —. —	
produit de la vente de colis en trop	„ 217. 45	
		fr. 24,356. 73
Reste à notre charge		fr. 31,887. 22

Droit de concession, impôts et contributions. Le droit de concession à verser à la Confédération s'est monté à fr. 55,200. —, chiffre constant depuis plusieurs années.

Allocations aux caisses de prévoyance, gratifications. En ce qui concerne l'augmentation considérable pour la caisse de secours, voir page 30, 2. a.

Les *autres dépenses,* se montant à fr. 57,574. 71, sont de fr. 10,057. 80 supérieures à celles de 1902, excédent qui est dû principalement à l'établissement du bilan technique de la caisse de secours pour les fonctionnaires et employés. Dans le total ci-dessus figurent entre autres les positions suivantes:

fr. 15,737. 31 versements au magasin de consommation à Bellinzona;
„ 6,063. 26 versements pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux;
„ 21,977. 97 versements en faveur des écoles particulières de la Compagnie.

E. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice 1903 nous avons eu à enregistrer dans le service d'exploitation proprement dit, 101 accidents, savoir:

1° déraillements: en gare	2
en pleine voie	1
2° collisions: en gare	—
en pleine voie	—
3° accidents de personnes	96
4° accidents divers	—
total des accidents	99

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

1° par déraillements ou collisions:	tués	blessés
voyageurs	—	—
employés	—	—
autres personnes	—	—

	tués	blessés
2° par d'autres causes:		
voyageurs	—	2
employés	7	84
autres personnes	1	2
	8	88
Suicides	2	

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

Le 5 février, le nommé Pietrini Ermenegildo, homme d'équipe à la gare de Chiasso, fut écrasé par une locomotive de manoeuvre et tué sur le coup.

Le 12 février, le garde-signaux Bertel Domenico, employé aux travaux de la seconde voie entre Goldau et Steinen, fut saisi par la machine du train 45 et projeté de côté; la mort a été instantanée.

Le 5 avril, le veilleur et garde-voie Hürlimann Johann fut tué par le train 257 entre Zoug et Walchwil; les causes de cet accident sont inconnues.

Le 25 avril, le tailleur de pierres Munari Giovanni se rendant à son chantier, fut tamponné par la locomotive du train au moment où il traversait les voies de la gare d'Arth/Goldau; il succomba le soir même à ses très graves blessures.

Le 9 mai, le train 103 a écrasé le nommé Celio Giovanni, paysan âgé de 78 ans et sourd, au moment où celui-ci franchissait la ligne au passage à niveau particulier en amont de la station d'Ambri-Piotta.

Le 7 juillet, le train 125 a tamponné et tué sur le coup le nommé Talleri Santino, ouvrier régulier et veilleur suppléant, qui desservait les barrières du passage à niveau point kilométrique 178.600, entre Taverne et Lugano.

Le 4 septembre, le garde-tunnel Gassmann Gottfried fut écrasé par le train 102 à l'intérieur du tunnel du Gothard; on ignore dans quelles circonstances cet accident s'est produit.

Le 4 octobre, le garde-freins Wipfli Alois est tombé on ne sait comment du train 727 en aval du pont de Travi; il a succombé le lendemain matin à ses blessures.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

Les cotisations régulières des membres et les allocations de la Compagnie accusent une notable augmentation; elles ont monté:

a) pour les membres de fr. 157,443. 85 à fr. 186,969. 27,

b) pour la Compagnie de fr. 313,810. 96 à fr. 427,833. 39.

Ces excédents proviennent de l'augmentation de 1683 à 1908 de l'effectif des membres, augmentation qui est elle-même une conséquence du mouvement des salaires, c'est-à-dire de l'accroissement du nombre des agents commissionnés (voir rapport de 1902, page 13, chiffre VII, 2e alinéa).

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
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	26	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	3	7	14	1592
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683
1903	1683	269	10	3	14	17	1908

Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au commencement de l'année		Augmentation pendant l'année		Diminution pendant l'année									A la fin de l'année	
					Secourus					Pensionnés					
	Secourus	Pensionnés	Secourus	Pensionnés	Par retour de la capacité de travail	Par l'octroi d'une pension	Par l'octroi d'une indemnité unique	Décédés	*Total*	Par l'octroi d'une indemnité unique	Par suite de majorité d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés	*Total*	Secourus	Pensionnés
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	12	—	—	1	1	21	204
1902	21	204	7	23	1	8	—	—	9	1	2	—	3	19	224
1903	19	224	9	27	1	8	—	1	10	—	3	6	9	18	242

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	*Total*
1893	fr. 2,036,018.38	fr. 101,676.—*)	fr. 143,954.76	fr. 92,898.05	fr. 2,374,547.19
1894	„ 2,181,671.37	„ 100,389.08*)	„ 151,881.48	„ 141,586.38†)	„ 2,575,528.31
1895	„ 2,491,899.76	„ 122,234.28*)	„ 267,554.27**)	„ 141,962.19†)	„ 3,023,650.50
1896	„ 2,935,802.22	„ 94,288.95	„ 346,530.95††)	„ 158,941.72†)	„ 3,535,563.84
1897	„ 3,443,950.52	„ 106,954.54	„ 226,114.58	„ 152,671.61	„ 3,929,691.25
1898	„ 3,833.065.13	„ 105,533.42	„ 247,457.29	„ 164,666.06	„ 4,350,721.54
1899	„ 4,243,346.56	„ 122,144.27	„ 274,258.11	„ 177,374.38	„ 4.817.123.32
1900	„ 4,694,600.31	„ 151,655.39	„ 306,810.41	„ 205,437.50	„ 5,358,503.61
1901	„ 5,214,294.73	„ 156,367.22	„ 290,607.33	„ 222,867.25	„ 5,884,136 53
1902	„ 5,719.920.53	„ 160,985.20	„ 313,810.96	„ 257,757.46	„ 6,452,474.15
1903	„ 6,263,999.58	„ 202,437.92	„ 427,833.39	„ 262,887.10	„ 7,157,157.99

*) Y compris les allocations pour l'admission d'employés d'un certain âge.
**) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 100,000. —.
†) Intérêts et bénéfices de cours.
††) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 103,881. 69.

Dépenses.

Année	Secours et pensions				Remboursements	Dépenses diverses	*Total*	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	*Total*				
1893	fr. 32,696.18	fr. 31,443.55	—	fr. 64,139.73	fr. 7,271.05	*fr.121,465.04	fr.192,875.82	fr.2,181,671.37
1894	„ 39,182.75	„ 34,056.08	fr. 4,250.—	„ 77,488.83	„ 3,260.—	„ 2,879.72	„ 83,628.55	„ 2,491,899.76
1895	„ 34,442.25	„ 39,152.30	„ 8,100.—	„ 81,694.55	„ 4,075.20	„ 2,078.53	„ 87,848.28	„ 2,935,802.22
1896	„ 32,710.05	„ 44,846.92	„ 8,470.—	„ 86,026.97	„ 3,108.80	„ 2.477.55	„ 91,613.32	„ 3,443,950.52
1897	„ 36,393.51	„ 56,128.96	—	„ 92,522.47	„ 1,662.65	„ 2,441.—	„ 96,626.12	„ 3,833,065.13
1898	„ 39,989.31	„ 63,240.42	—	„103.229.73	„ 1,585.20	„ 2,560.05	„ 107,374.98	„ 4,243,346.56
1899	„ 47,238.36	„ 70,306.55	—	„117,544.91	„ 2,340.40	„ 2,637.70	„ 122,523.01	„ 4,694,600.31
1900	„ 51,804.72	„ 80.895.98	„ 4,000.—	„136,700.70	„ 4,859.33	„ 2,648 85	„ 144,208.88	„ 5,214.294.73
1901	„ 63,854.80	„ 91,049.55	—	„154,904.35	„ 6,744.10	„ 2,567.55	„ 164,216.—	„ 5,719,920.53
1902	„ 79,921.—	„ 96,253.27	„ 5,000.—	„181,174.27	„ 4,529.40	„ 2,770.90	„ 188,474.57	„ 6,263,999.58
1903	„ 83,898.44	„104,902.05	—	„188,800.49	„ 4,349.45	„ 2,924.05	„ 196,073.99	„ 6,961,084.—

*) Pertes de cours.

b. Caisses de secours-maladie pour les ouvriers du chemin de fer du St-Gothard.

Les comptes relatifs à ces deux caisses (pages 72 à 79 de ce rapport) accusent des déficits qui toutefois, selon l'expérience acquise, ne sont probablement que temporaires. Ce n'est que si cette hypothèse ne se réalisait pas, qu'il faudra songer à relever le taux des allocations ou des cotisations.

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

Pendant le dernier exercice ce fonds s'est accru de ses intérêts, fr. 3,435. 91. Il en a été prélevé fr. 540. — pour gratifications à divers agents des services de surveillance, des expéditions et de la traction.

La situation en titres, fr. 96,000. — (val. nom.) obligations 3 ½ % des chemins de fer fédéraux, n'a pas varié comparativement à 1902.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Le chiffre des employés définitifs s'est accru de 2 aides-contre-maîtres et de 17 chefs-ouvriers (13 des ateliers centraux et 4 des 3 ateliers de dépôts), ces agents ayant été contractuellement engagés le 1er mai 1903.

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

total au 1er janvier . .	494
„ „ 31 décembre . . .	539

Le maximum d'une fin de mois a été de 541, le minimum de 512, savoir:

chefs-ouvriers . . .	0— 14	menuisiers et aides . .	35— 30
monteurs	9— 9	vitrier	1— 1
chefs de groupe . . .	4— 4	peintres et aides . . .	20— 13
ajusteurs et aides . . .	203—180	selliers et aides . . .	14— 15
tourneurs et aides . . .	41— 38	raboteurs, perceurs, fraiseurs .	11— 12
chaudronniers et aides . .	4— 4	chefs-manœuvres . . .	5— 5
chaudronniers en cuivre et aides	9— 9	manœuvres	113—109
ferblantier	1— 1	veilleurs de nuit . . .	4— 4
fondeurs et aides . . .	4— 4	chauffeurs	2— 2
forgerons et aides . . .	11— 11	apprentis	37— 35
frappeurs	12— 11	magasinier	1— 1

Les ateliers centraux ont réparé en tout: 224 locomotives, 822 voitures et 3008 wagons.

Le 1er janvier il y avait en réparation: 29 locomotives, 24 voitures et 53 wagons, le 31 décembre: 29 locomotives, 29 voitures et 36 wagons.

En sus de ces réparations, les ateliers ont exécuté encore divers travaux, tels que: confection de pièces de rechange de tout genre pour le matériel roulant; adaptation à 34 locomotives et 172 voitures et wagons de l'accouplement métallique pour le chauffage par la vapeur; remplacement

des anciennes soupapes de freins n° 23 de 46 locomotives par d'autres munies de l'appareil de compensation n° 4 et du régulateur de pression; adaptation à 20 locomotives de l'appareil fumivore système Langer; adaptation à 14 locomotives de soupapes d'admission d'air système Ricour; installation du chauffage au moyen de poêles dans 6 voitures C; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir: écrous en bronze, composition, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux en laiton, plombs de douane, etc.

Les ateliers des dépôts se sont essentiellement occupés des réparations courantes et du petit entretien des locomotives; ils ont exécuté en outre des travaux de tout genre pour les différentes branches de service.

Le chiffre des ouvriers attachés aux ateliers des dépôts s'élevait

le 1er janvier à 88
le 31 décembre à 91

et a oscillé durant l'année entre 88 et 97.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
chefs-ouvriers	0— 2	1	1
ajusteurs	23—30	11—14	11
tourneur	1	—	—
chaudronnier	1	—	—
ferblantier	1	—	—
forgeron et frappeur . .	1	—	—
menuisier	1	—	—
apprentis	5—7	2—3	—
chauffeur de machine fixe . .	1	—	—
manœuvres	10—11	4—6	8—9

2. Usine à gaz.

L'usine à gaz riche de Bellinzona a produit en 1903 . . . 53,761.800 m³
de gaz; la provision au 1er janvier 1903 était de . . . . . 333.600 m³
total 54,095.400 m³

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	33,512.929 m³	
„ „ „ d'autres Administrations . .	18,185.554 m³	51,698.483 m³
fuites en 1903		2,022.917 m³
provision au 1er janvier 1904		374.000 m³
total comme ci-dessus		54,095.400 m³

En 1903 le prix du gaz s'est élevé:

par m³ de gaz fabriqué, à . . . . . fr. 1. 443
par m³ de gaz utile, à . . . . . „ 1. 50

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1903		1902	
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	16		15	
Archives	3		3	
Bureau de revision des comptes	7		7	
Bureau de la comptabilité	6		6	
Caisse principale	6		6	
Bureau commercial	15		15	
Agents commerciaux	2		2	
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	43		43	
Bureau des réclamations (contentieux)	4		4	
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes	4		3	
Huissiers	8		8	
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et chauffeur	8		8	
Economat (y compris le magasin de consommation)	31		28	
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins et dans celui de consommation	16		18	
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	11		11	
		180		177

2. Surveillance et entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	21		21	
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	17		15	
Chefs de district et surveillants	25		25	
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe	45		45	
Gardes-voie	104		104	
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	182		162	
Gardes-barrières (femmes)	121		122	
Employés divers	8		8	
Journaliers	512		522	
		1035		1024

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	16		14	
Contrôle des voitures et wagons	11		11	
A reporter	27	1215	25	1201

	1903		1902	
Report	27	1215	25	1201
Inspecteur de l'exploitation	1		1	
Représentant de la Compagnie 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	18		13	
Commis de gare	82		75	
Receveurs aux voyageurs	12		12	
Receveurs aux bagages	7		7	
Remplaçants ambulants	16		16	
Télégraphistes	23		20	
Contrôleurs du matériel	27		24	
Chefs des bureaux-marchandises de Chiasso et Luino	2			
Adjoints desdits, comptables, receveurs aux marchandises, déclarants en douane à Chiasso et Luino, adjoint du chef des entrepôts	8		70	
Chefs des bureaux-marchandises de Goldau, Biasca, Bellinzona, Lugano et Goldau (magasins à pétrole)	6			
Commis des bureaux-marchandises	58			
Gardes-marchandises	23		22	
Chefs-manœuvre	12		12	
Aides-chefs-manœuvre	5		5	
Portiers	10		9	
Volontaires	50		27	
Gardes-station	137		135	
Chefs d'équipe (triage), réguliers	6			
Chefs-ouvriers aux transports, réguliers	12		58	
Manoeuvres (triage), réguliers	36			
Ouvriers de stations, réguliers	39			
Ouvriers de stations, journaliers	201		219	
Surveillants de l'éclairage	7		7	
Chefs de train principaux	2		2	
Chefs de train	71		64	
Conducteurs	115		114	
Gardes des wagons-lits	3		3	
Gardes-freins	172		150	
		1235		1137

4. Traction.

Chef du service de la traction et son personnel de bureau (y compris 1 commis provisoire)	18		18	
A reporter	18	2450	18	2338

	1903		1902	
Report	18	2450	18	2338
Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de bureau (y compris 2 commis provisoires, 3 commissionnaires et 1 femme de service)	26		24	
Mécaniciens	137		129	
Chauffeurs	140		135	
Chauffeurs provisoires	34 *)		38 *)	
Chefs-nettoyeurs	3		3	
Nettoyeurs de locomotives	101		96	
Lampistes	4		4	
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1		1	
Visiteurs des voitures et wagons	25		7	
Visiteurs provisoires	8		23	
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	40		40	
Surveillant de l'éclairage électrique des trains	1		1	
Ouvriers de la station de chargement des accumulateurs	3		3	
		541		522

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau (y compris 1 commis provisoire et 1 commissionnaire)	13		12	
Contre-maîtres (3) et aides-contre-maîtres (5)	8		7	
Chefs-ouvriers	13		15	
Monteurs, chefs de groupe, serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, vitriers, raboteurs, perceurs, fraiseurs et chauffeurs de machines fixes	366		306	
Manœuvres, veilleurs de nuit (4), magasinier (1)	121		108	
Apprentis	37		34	

Ateliers des dépôts de locomotives.

Aide du chef des dépôts pour le service des ateliers	1		1	
Chefs-ouvriers	4		3	
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes	55		51	
Manœuvres (y compris 1 commissionnaire)	25		23	
Apprentis	8	651	8	568

6. Usine à gaz.

Contre-maître	1		1	
Aide-contre-maître	1		1	
Ouvriers	5		5	
		7		7
Total		3649		3435

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

Récapitulation.

	1903	1902
Agents de l'exploitation . . .	2033, soit par kilom.-ligne 7,36	1860, soit par kilom.-ligne 6,74
Journaliers	1616, „ „ „ „ 5,85	1575, „ „ „ „ 5,70
Total	3649, soit par kilom.-ligne 13,21	3435, soit par kilom.-ligne 12,44

III. Finances.

En 1903 également la construction de la seconde voie sur le tronçon Immensee-Brunnen et les acquisitions de matériel d'exploitation nous ont obligés de réunir de nouveaux capitaux, que nous nous sommes procurés en émettant pour fr. 2,605,000. — d'obligations de l'emprunt 3 ½ % dont il restait encore une disponibilité de fr. 5,105,000. — (voir page 43 de notre dernier rapport), qui se trouvait ainsi réduite à fr. 2,500,000. — au 31 décembre 1903. De cette nouvelle émission, fr. 1,500,000. — ont été négociés un peu au-dessus du pair, et le reliquat à la valeur nominale; de ce reliquat, une somme de fr. 600,000. — a été assignée au fonds de réserve, en partie pour remplacer un certain nombre de nos obligations 4 % qui, faute d'autres titres avantageux, ont été colloquées à la caisse de secours pour les fonctionnaires et employés; à cette même caisse ont été versés encore fr. 100,000. — de l'emprunt 4 %, de sorte qu'elle possède maintenant toutes les obligations émises de cet emprunt, au total de fr. 1,700,000. —.

Bilan annuel.

La situation du *capital-actions*		fr. 50,000,000. —
ni celle du *capital-subventions*		fr. 119,000,000. —
n'ont subi de changement.		
En revanche, le *capital-obligations*, qui accusait à fin 1902 . .		fr. 118,725,000. —
s'est accru de la somme susindiquée de fr. 2,605,000. —		
plus fr. 100,000. — = ...	fr. 2,705,000. —	
moins l'annuité d'amortissement de 1903 . . .	„ 400,000. —	
soit de		„ 2,305,000. —
et comportait à la clôture de l'exercice		fr. 121,030,000. —
dont fr. 119,330,000. — de l'emprunt 3 ½ %		
„ „ 1,170,000. — „ „ 4 %.		
Les capitaux actions, obligations et subventions s'élevaient par conséquent au 31 décembre 1903 à		fr. 290,030,000. —
formant avec le fonds de construction		„ 1,114,902. 25
le total de		fr. 291,144,902. 25
D'autre part il a été dépensé:		
pour chemin de fer et installations fixes . .	fr. 257,734,474. 13	
„ matériel roulant	„ 23,692,911. 26	
„ mobilier et ustensiles	„ 2,925,101. 36	
total pour le compte de construction	fr. 284,352,486. 75	
A reporter	fr. 284,352,486. 75	fr. 291,144,902. 25