

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

Band: 16 (1887)

Rubrik: Exploitation

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

résultats que fourniront les essais faits avec ce moteur, on se décidera d'une manière définitive sur le système à adopter.

Fin décembre 1887, les dépenses comportaient les chiffres suivants:

1. direction technique	fr. 42,785. 27
2. terrassements, plateforme des ateliers et rampe d'accès	„ 95,636. 24
3. voie de fer et installations mécaniques	„ 67,288. 85
4. bâtiments	„ 347,809. 58
5. canalisation de la force motrice	„ 107,890. 52
6. bornage, clôtures	„ 283. 15
7. inventaire pour l'outillage des ateliers	„ 14,751. 04
	<hr/>
	total fr. 676,444. 65

4. Exécution de la seconde voie sur les lignes de montagne Erstfeld-Göschenen et Airolo-Biasca.

Pour l'établissement de la seconde voie qui, selon le programme, doit commencer sur la section Airolo-Faido, on a institué à Faido un bureau spécial de construction sous la direction d'un inspecteur. Ce dernier a pour le moment sous ses ordres: un conducteur de travaux, un autre ingénieur, un surveillant et en cas de besoin et à titre temporaire, le personnel du bureau central.

Le bureau de Faido est subordonné à l'ingénieur en chef pour l'exploitation. Il fonctionne depuis les premiers jours de novembre et a entrepris immédiatement les travaux préliminaires (arpentage, nivellement, levé de profils transversaux et confection des plans) pour la sous-section de Rodi-Fiesso à Faido, la première sur laquelle les travaux doivent être commencés. Vers la fin de l'année on a traité avec divers entrepreneurs pour l'exécution d'excavations latérales dans les strosses restés dans les longs tunnels de ce tronçon.

Le bureau central a dressé les plans destinés à être soumis au Département fédéral des chemins de fer ainsi qu'aux Gouvernements cantonaux et a élaboré tous les documents nécessaires en vue des expropriations.

5. Décompte non liquidé.

Le procès engagé avec la Société de construction Fluelen-Göschenen sur une prétention supplémentaire de celle-ci se montant à environ 3 millions de francs et provenant de la convention du 15 février 1879, n'a malheureusement pas fait de progrès sensibles en 1887 de sorte qu'on ne peut en prévoir la prochaine solution. Dans le délai stipulé du 26 avril, notre Compagnie a transmis sa duplique au haut Tribunal fédéral. Fin 1887 la marche du procès n'avait pas dépassé la production des preuves et la détermination des questions à poser aux experts.

V. Exploitation.

A. Tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. En 1887 nous avons eu à examiner la question de savoir s'il serait opportun pour notre Compagnie d'entrer dans l'Union pour la délivrance de *billets circulaires combinés*. Nous nous sommes prononcés pour l'affirmative, après avoir conclu auparavant un arrangement avec la Société de navigation du lac des Quatre-Cantons, arrangement qui visait l'usage facultatif, par chemin de fer ou par bateau, des coupons pour les parcours Lucerne-

Brunnen, Lucerne-Fluelen et Brunnen-Fluelen, et d'autre part la répartition des recettes dérivant de ce service. L'accession de la Compagnie du Gothard à ladite Union date du 15 septembre.

A côté de cet arrangement concernant les billets circulaires combinés, nous avons passé avec la même Société de navigation une autre convention relative à l'usage facultatif des *billets circulaires internationaux* sur le parcours Lucerne-Fluelen, ainsi qu'à la répartition des recettes provenant de cette combinaison.

Outre divers suppléments de tarifs déjà existants, sont entrés en vigueur les nouveaux tarifs ci-après :

1. tarif international pour le transport des voyageurs et des bagages de la Belgique et de l'Angleterre vers l'Italie, par la voie de Sterpenich;

2. tarif pour le transport des personnes se rendant au marché hebdomadaire du mardi à Lucerne;

3. tarif spécial temporaire des billets d'aller et retour Paris-Venise, à l'occasion de l'exposition nationale des Beaux-Arts à Venise;

4. tarif Rhéno-suisse pour le transport des voyageurs et des bagages;

5. tarif pour le transport des voyageurs par abonnement en service intérieur du Gothard.

En service des voyageurs et des bagages, 170 *réclamations* nous sont parvenues, dont 39 ont été repoussées; d'autre part nous avons eu à effectuer 125 remboursements au montant de fr. 2401.24; 6 réclamations étaient encore en suspens fin 1887 et ont été reportées à l'exercice suivant.

Service des marchandises. Au sujet des nouveaux tarifs projetés pour le transport des marchandises entre *l'Allemagne et l'Italie*, comme entre *la Suisse et l'Italie*, nous avons à rappeler ce qui suit :

Au commencement de juin, la Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche dénonça ses taxes du tarif exceptionnel italo-allemand pour produits métallurgiques, en prévenant que, vu l'exportation du fer d'Autriche en Italie, elle était obligée d'appliquer dorénavant les unités plus élevées accordées par les Administrations suisses. A cette mesure les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et ceux de l'Etat prussien répondirent par la dénonciation de tous les tarifs entre l'Allemagne et l'Italie, ainsi que des conventions respectives d'acheminement et de communauté entre les routes du Gothard et du Brenner.

Dans ces conditions il fallut suspendre les travaux déjà fort avancés des nouveaux tarifs italo-allemands et procéder tout d'abord à l'établissement de nouvelles bases. Au cours des longues négociations entamées à ce sujet, les Administrations allemandes rapportèrent la dénonciation mentionnée plus haut et les conventions antérieures d'acheminement et de communauté furent remises en vigueur, à l'exception cependant du trafic touchant les ports maritimes de Venise et de Gênes (et lieux de chargement) en provenance ou destination d'outre-mer. A la demande des Compagnies suisses, il fut décidé que ce trafic serait décompté en dehors de la communauté Gothard-Brenner.

Par suite de l'ajournement des tarifs marchandises italo-allemands, il a fallu de même différer la mise en vigueur des nouveaux tarifs *italo-suisse*s, dont la publication anticipée aurait entraîné des inconvénients. La publication des nouveaux tarifs pour ces deux trafics aura lieu vers le milieu de 1888.

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

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

1. II^e supplément au tarif pour le transport des marchandises entre le Gothard d'une part, le Nord-Est suisse, l'Union-Suisse, etc., d'autre part;
2. tarif exceptionnel n^o 9 pour le transport de produits agricoles;
3. tarif d'exportation pour le bois;
4. II^e supplément à l'appendice du tarif exceptionnel n^o 6 pour le transport de céréales au départ de Chiasso tr. et Pino fr.;
5. I^{er} supplément au tarif exceptionnel n^o 5 pour le transport de fromages non emballés;
6. III^e supplément au tarif pour le transport des marchandises entre le Gothard d'une part, le Jura-Berne-Lucerne et le chemin de fer de l'Emmenthal d'autre part;
7. Appendice au tarif exceptionnel n^o 6 pour le transport de céréales au départ de Verrières tr. et Loele tr.;
8. II^e et III^e suppléments aux prescriptions générales de tarif avec classification des marchandises;
9. tarif exceptionnel n^o 1 pour le transport de bière en fûts, avec I^{er} supplément;
10. I^{er} supplément au tarif exceptionnel n^o 6 pour le transport de céréales;
11. II^e supplément au tarif pour le transport des marchandises entre le Gothard d'une part, le Central-Suisse et le Sud-Argovie d'autre part;
12. appendice et V^e supplément au règlement et tarif pour le transport d'animaux vivants;
13. II^e supplément au règlement et tarif pour la perception de frais accessoires;
14. tarif exceptionnel n^o 3 pour le transport de denrées alimentaires en petite vitesse accélérée;
15. I^{er} supplément au règlement et tarif pour le transport de colis express;
16. IV^e et V^e suppléments au règlement de transport.

b. En service *direct* entre le *Gothard* d'une part, les *Compagnies allemandes* et *françaises* d'autre part:

1. tarif pour le transport à grande vitesse de beurre, viande, etc., entre certaines gares suisses d'une part et Paris d'autre part;
2. appendice au tarif pour le transport des marchandises entre Bâle (gare badoise) d'une part et le Gothard d'autre part;
3. tarif exceptionnel pour le transport des houilles, etc., au départ de Mannheim, Ludwighafen, etc., vers certaines gares du Gothard, etc.;
4. III^e supplément au tarif exceptionnel n^o 14 pour le transport des houilles, etc. en provenance des charbonnages de la Sarre, etc., vers les gares du Gothard, etc.

c. En service *italo-suisse*:

1. tarif exceptionnel n^o 3 pour le transport de soufre, avec I^{er} supplément;
2. I^{er} supplément au tarif exceptionnel n^o 5 pour le transport de céréales;
3. I^{er} supplément au tarif exceptionnel n^o 6 pour le transport de vin en fûts.

d. En service *italo-allemand*:

1. tarif exceptionnel pour le transport accéléré de denrées alimentaires au départ de l'Italie;
2. I^{er} supplément à l'appendice des tarifs exceptionnels n^{os} 12 (alcool) et 33 (farine de pommes de terre);
3. III^e et IV^e suppléments au tarif exceptionnel pour le transport des houilles, etc.

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

1. tarif exceptionnel pour le transport accéléré de denrées alimentaires au départ de l'Italie;
2. I^{er} supplément au tarif de réexpédition vers Chiasso tr. et Pino tr.;
3. II^e supplément aux tarifs exceptionnels provisoires.

f. En service italo-néerlandais:

1. tarif exceptionnel pour le transport accéléré de denrées alimentaires au départ de l'Italie;
2. I^{er} supplément aux tarifs exceptionnels provisoires.

g. En service franco-italien:

1. tarif de réexpédition entre certains ports maritimes français d'une part, Chiasso tr. et Pino tr. d'autre part;
2. tarif commun spécial d'exportation (P.V.) n^o 484 pour produits métallurgiques.

Pendant l'exercice 1887 il nous est parvenu 2292 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 415 qui se trouvaient encore en suspens au 1^{er} janvier 1887, forment un total de 2707, dont 2250 ont été liquidées et 457 reportées à l'année 1888.

B. Horaires et circulation des trains.

Service d'été. De même qu'en 1886, les trains express internationaux 3 et 10 ont figuré sur l'horaire d'été, à côté des trains directs ordinaires; ces deux express faisaient halte à Fluelen.

Comme dans le précédent service d'été, les trains directs 11 et 2 ont circulé sur la ligne Bellinzone-Chiasso-Bellinzone avec une voiture de III^e classe pour le parcours Bellinzone-Milan et vice versa.

Le train 1 prenait les dimanches la correspondance de Zurich.

Service d'hiver. Après de longues négociations avec les Compagnies intéressées, on est parvenu à conserver pour la période hivernale les trains express 3 et 10. Il est donc permis d'admettre que ce service international si important pour le trafic des voyageurs sur le Gothard est maintenant assuré pour l'avenir d'une manière définitive. Comparativement au service d'hiver de 1886, la circulation des trains directs ordinaires n'a pas subi de changement. Le train 1 du dimanche n'avait plus la correspondance de Zurich. En lieu et place du train 55, c'est le train 51 qui circulait sur le parcours Bellinzone-Locarno.

L'affluence énorme de marchandises durant le mois de décembre a nécessité l'intercalation de 9 trains facultatifs nouveaux; la même cause nous a obligés à organiser, tout au moins à titre temporaire, le service de nuit pour le trafic des marchandises également.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1887 (266 kilomètres)				1886 (266 kilomètres)				Comparé à 1886			
	plus		moins		plus		moins		plus		moins	
	Fr.	C.	Pour cent	Fr.	C.	Pour cent	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	3,706,732	01	32,36	31,27	3,426,414	44	34,89	33,69	280,317	57		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris) :												
a) bagages	408,049	68	3,56	3,44	396,440	32	4,03	3,90	11,609	36		
b) animaux	137,313	20	1,20	1,16	146,039	21	1,49	1,44			8,726	01
c) marchandises de toute nature	7,201,145	43	62,88	60,76	5,852,581	18	59,59	57,55	1,348,564	25		
Ensemble	11,453,240	32	100,00		9,821,475	15	100,00		1,631,765	17		
B. Recettes diverses	399,842	41		3,37	347,838	18		3,42	52,004	23		
Total des Recettes	11,853,082	73		100,00	10,169,313	33		100,00	1,683,769	40		

Ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessus, les *recettes sur transports par chemin de fer* présentent pour 1887 et comparativement à l'exercice précédent, une plus-value de fr. 1,631,765. 17 ou de 16,61 %; elles sont également supérieures de fr. 1,278,835. 26 ou de 12,57 % à celles de 1885.

La proportion entre les recettes du transport des voyageurs et celles du transport des marchandises s'est encore accrue en faveur de ces dernières.

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

	1887	1886
par kilomètre de ligne à fr.	43,057. 29	fr. 36,922. 84
" " " train " "	5. 95	" 5. 64
" jour	31,378. 74	" 26,908. 15

Si l'on considère les recettes mensuelles, on voit que le mois de janvier a la plus faible avec fr. 700,440. 14 et le mois d'octobre la plus forte avec fr. 1,175,939. 54; la recette mensuelle moyenne se monte à fr. 954,436. 69.

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.

En ce qui concerne tout d'abord le *service des voyageurs*, le nombre de ces derniers ramené à la longueur totale des lignes est monté de 163,296 à 175,595, en augmentation de 7,53 %. Cet accroissement doit être attribué principalement au fait que l'état sanitaire de l'Italie est redevenu normal et que la saison des voyages a été favorisée par le beau temps. L'augmentation la plus forte s'est produite sur les billets simple course de I^e classe, comme aussi sur les billets de sociétés, d'écoles, d'excursions et sur les billets circulaires.

Dans la proportion de l'utilisation des trois classes, on constate une augmentation de 1,12 % pour la I^e classe, mais d'autre part une diminution de 0,02 % pour la II^e classe et de 1,10 % pour la III^e classe.

Le nombre des voyageurs transportés a été :

	1887		1886
en I ^e classe	83,741 = 8,01 %		68,458 = 6,89 %
„ II ^e „	295,632 = 28,28 %		281,275 = 28,30 %
„ III ^e „	666,194 = 63,71 %		644,247 = 64,81 %

Les kilomètres de voyageurs se subdivisent comme suit :

	1887		1886
pour la I ^e classe	7,637,106 = 16,85 %		6,432,000 = 14,81 %
„ „ II ^e „	19,309,200 = 41,84 %		18,104,449 = 41,68 %
„ „ III ^e „	19,762,026 = 42,81 %		18,900,280 = 43,51 %

Chaque voyageur a parcouru en moyenne :

	1887		1886
en I ^e classe	91,20 kilomètres		93,95 kilomètres
„ II ^e „	65,31 „		64,36 „
„ III ^e „	29,66 „		29,34 „

Le chiffre moyen de voyageurs est :

	1887	1886
par kilomètre de train de voyageurs de	39,64	38,15
„ „ d'essieu de voiture	4,24	4,16

Les recettes sur le transport des voyageurs sont montées de fr. 3,426,414. 44 à fr. 3,706,732. 01 et par kilomètre de fr. 12,881. 26 à fr. 13,935. 08, soit donc une plus-value de 8,18 %.

Les recettes se répartissent de la manière suivante :

	1887		1886
pour la I ^e classe	fr. 1,001,833. 57 = 27,08 %		fr. 814,650. 66 = 23,77 %
„ „ II ^e „	1,662,667. 68 = 44,85 %		1,593,853. 15 = 46,52 %
„ „ III ^e „	1,042,230. 76 = 28,12 %		1,017,910. 63 = 29,71 %

Chaque voyageur a payé une taxe moyenne :

	1887		1886
en I ^e classe de fr.	11. 96		fr. 11. 90
„ II ^e „ „ „	5. 62		„ 5. 67
„ III ^e „ „ „	1. 56		„ 1. 58

La recette par voyageur et par kilomètre se monte :

en 1887 à	7,93 cts.
„ 1886 „	7,89 „

La plus-value de fr. 11,609. 36 (2,93 %) sur le *transport des bagages* est en rapport direct avec l'accroissement du mouvement des voyageurs de I^e classe.

La moins-value de fr. 8,726. 01 (5,97 %) sur le *transport des animaux vivants* provient comme l'année dernière d'un ralentissement dans l'exportation du bétail vers l'Italie.

Relativement au *transport des marchandises*, la densité de ce trafic s'est considérablement accrue; cette augmentation n'est cependant pas tout à fait normale, car elle provient en partie de l'introduction d'un nouveau tarif des péages italien dont les prix sont notablement plus élevés; l'application de ce tarif, qui primitivement devait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1888, a été différée jusqu'au 1^{er} mars. Dans ces circonstances on a consigné au transport en 1887 des marchandises qui n'auraient été importées en Italie qu'en 1888, si les droits de douane de ce pays n'avaient pas subi de modification.

Le trafic des marchandises ramené à la ligne entière est monté de 308,819 à 402,260 tonnes; l'augmentation est donc de 93,441 tonnes ou 30,26 %. Cette augmentation est due en majeure partie aux transports de produits métallurgiques, combustibles, denrées alimentaires, objets mobiliers et matériaux de construction. L'article important des céréales a pris un essor fort satisfaisant; sauf quelques exceptions insignifiantes, presque tous les articles principaux présentent des augmentations comparativement à 1886. Au point de vue du poids, les produits métallurgiques occupent le premier rang avec 25,10 %, viennent ensuite les denrées alimentaires et objets mobiliers avec 22,19 % et les combustibles avec 20,05 %.

Le trafic des quatre catégories principales se répartit comme suit:

	1887	1886
grande vitesse	3.57 %	3.97 %
expéditions partielles	6.68 %	8.20 %
wagons complets	23.79 %	24.39 %
tarifs exceptionnels	65.96 %	63.44 %

La différence entre les chiffres ci-dessus et ceux de notre dernier rapport de gestion provient de ce que dans la répartition actuelle, le trafic des tarifs exceptionnels est indiqué à part.

En 1887 chaque tonne a parcouru en moyenne 158,29 kilomètres (en 1886: 157,60 km).

Les trafics principaux présentent les chiffres ci-après:

	1887	1886
de la Suisse vers l'Italie	42,933 tonnes	41,095 tonnes
de l'Italie vers la Suisse (y compris les céréales ré- expédiées de Brunnen)	89,261 „	74,813 „
de l'Allemagne, la Hollande et la Belgique vers l'Italie	302,780 „	221,972 „
de l'Italie vers l'Allemagne, la Hollande et la Belgique	43,557 „	36,630 „

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

Les recettes totales du trafic des marchandises sont montées de fr. 5,852,581. 18 à fr. 7,201,145. 43 et par kilomètre de fr. 22,002. 18 à fr. 27,071. 97, soit donc de 23,04 %. En revanche la recette par tonne et kilomètre est descendue de 7,12 centimes à 6,73 centimes.

Pour les autres détails concernant les résultats de l'exploitation, nous renvoyons aux tableaux statistiques n^{os} 1 à 8 annexés au rapport.

Comparées à celles de l'exercice précédent, les *recettes diverses d'exploitation*, sans les intérêts des capitaux, sont les suivantes:

	1887	1886
loyers et affermages	fr. 386,572. 36	fr. 328,508. 73
produit de services auxiliaires	„ 5,769. 92	„ 16,413. 64
autres recettes	„ 7,500. 13	„ 2,915. 81
	<hr/> fr. 399,842. 41	<hr/> fr. 347,838. 18

Ces *recettes diverses* sont donc supérieures de fr. 52,004. 23 à celles de 1886; cette plus-value est due au fait qu'un plus grand nombre de nos propres wagons ont été utilisés pour le transport des charbons, ainsi qu'à l'accroissement de la circulation de notre matériel par suite de l'augmentation du trafic.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Dépenses.	1887			1886		
	Longueur exploitée: 266 kilomètres			Longueur exploitée: 266 kilomètres		
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%
I. pour administration générale	386,351	55	6,99	390,230	14	7,38
II. „ surveillance et entretien de la ligne	1,249,607	08	22,60	1,410,379	57	26,65
III. „ expédition et mouvement.	1,180,648	97	21,36	1,113,165	56	21,04
IV. „ traction	1,788,720	30	32,36	1,582,735	27	29,91
V. „ dépenses diverses	922,615	83	16,69	794,882	48	15,02
	5,527,943	73	100,00	5,291,393	02	100,00

	1887	1886
La dépense s'élève par kilomètre de ligne à fr.	20,781. 74	fr. 19,892. 45
„ „ „ train	2,8719	„ 3,0383
„ „ „ parcours utile	2,4171	„ 2,6694
„ „ d'essieu de voitures et wagons	0,0926	„ 0,1061
„ „ de tonne	0,0161	„ 0,0187
en pour cent des recettes d'exploitation	46,64	„ 52,03
„ „ „ „ „ sur transports	48,26	„ 53,87

Les dépenses d'exploitation sont de fr. 236,550. 71 supérieures à celles de 1886. L'excédent porte:

sur expédition et mouvement	fr. 67,483. 41
„ traction	„ 205,985. 03
„ dépenses diverses	„ 127,733. 35
	fr. 401,201. 79

dont à déduire: dépense en moins:

sur administration générale	fr. 3,878. 59
„ entretien et surveillance de la ligne	„ 160,772. 49
	fr. 236,550. 71

reste: excédent de dépenses

ad I. Administration générale.

La diminution de fr. 3,878.59 sur ce chapitre de dépenses est imputable principalement à la rubrique „dépenses diverses“ (fournitures de bureau, imprimés, frais de reliure, etc). L'économie la plus importante a été réalisée sur les frais d'impression.

ad II. Surveillance et entretien de la ligne.

L'organisation de cette branche de service n'a pas subi de modification en 1887. La surveillance et l'entretien de la ligne ont coûté les sommes suivantes:

	1887	1886
personnel	fr. 389,086. 99	fr. 392,775. 34
entretien et réfection de la ligne	„ 808,560. 20	„ 969,507. 21
dépenses diverses	„ 51,959. 89	„ 48,097. 02
total	fr. 1,249,607. 08	fr. 1,410,379. 57

Les dépenses pour le personnel ont été de fr. 389,086. 99 (fr. 392,775. 34 en 1886); la diminution de fr. 3,688. 35 est due à une réduction de personnel dans le bureau de l'Ingénieur en chef.

L'entretien de la ligne et de ses dépendances, y compris le ballastage (infrastructure) a exigé en 1887 fr. 208,058. 24 (en 1886: fr. 282,544. 02); cette réduction de fr. 74,485. 78 provient de ce qu'on n'a pas eu à remplacer le ballast sur de grandes sections.

En fait de travaux importants de cette catégorie, nous citerons: la construction d'une cloison de protection à l'entrée du tunnel de Stutzeck (fr. 1,376. 45); le remplacement du ballast dans le grand tunnel entre km. 70,780 et 72,780 de la voie ouest et entre km. 78,135 et 79,148 de la voie est (fr. 9,394. 64); pavage partiel de la cour d'arrivée à la gare de Göschenen (fr. 1,732. 85); achèvement des travaux de défense des rives du Tessin au km. 141, $\frac{540}{725}$ (fr. 2,171. 67), et entre Cadenazzo et Gordola (fr. 4,579. 25) et enfin un nouveau peinturage des ponts métalliques (fr. 3,213. 45).

Le déblayage et la consolidation des parois rocheuses et des coteaux d'éboulement menaçant la ligne ont occasionné une dépense de fr. 35,985. 38.

Dans la nuit du 31 octobre et à la suite de pluies persistantes, un bloc de 25 m³ se détacha d'une hauteur d'environ 200 m. au km. 30,045 (Gaisrückenthal près Fluelen) et dans sa chute sur la voie, détruisit complètement le pont du chemin de fer long de 4,4 m.; l'accident fut découvert à temps et la communication rétablie par un pont provisoire; le nouveau pont définitif a été terminé le 7 décembre. En vue de prévenir le retour de semblables accidents, on exécute en cet endroit des travaux de protection.

L'entretien de la superstructure (voie de fer et installations mécaniques) a entraîné une dépense de fr. 391,225. 06, ce qui représente relativement à 1886 (fr. 514,106. 12) une diminution de fr. 122,881. 06. A l'exception de 896 m. dans le tunnel du Paradiso (km. 183,880 — 184,278), il n'a été procédé à aucune réfection totale de la voie; en revanche on a continué le remplacement des traverses en bois tendre par des traverses métalliques. Les dépenses pour l'entretien de la superstructure se répartissent sur les rubriques ci-après:

	1887	1886	Différence
a) valeur du matériel de superstructure acquis			
pour l'entretien courant des voies . . .	fr. 193,906. 79	fr. 132,893. 56; +	fr. 61,013. 23
b) salaires pour le dressement des voies . . .	„ 164,127. 06	„ 145,485. 14; +	„ 18,641. 92
c) entretien des installations mécaniques . . .	„ 33,102. 49	„ 56,904. 94; —	„ 23,802. 45
d) réfection totale de la voie	„ 26,298. 20	„ 286,795. 58; —	„ 260,497. 38
total	fr. 417,434. 54	fr. 622,079. 22; —	fr. 204,644. 68
moins: valeur du vieux matériel retiré . . .	„ 26,209. 48	„ 107,973. 10; —	„ 81,763. 62
<i>dépense nette</i>	fr. 391,225. 06	fr. 514,106. 12; —	fr. 122,881. 06

ad a. L'entretien ordinaire de la voie a comporté en 1887 les réfections suivantes: 13,135 traverses en sapin et 3169 traverses en chêne (total 16,304 au lieu de 9,499 en 1886) ont été remplacées par 10,075 traverses métalliques et 6,229 traverses en chêne (en partie neuves, en partie anciennes, mais encore utilisables et provenant de sections réfectionnées); la réfection a porté en outre sur 290 traverses d'aiguilles (en 1886: 178), 521,25 m. (570,51) de rails en acier et sur 3,444,19 m. (2,910,07) de rails en fer.

La majeure partie des traverses métalliques, soit 9090, a été placée sur la section Immensee-Erstfeld et 985 dans le tunnel du Prato; un grand nombre des traverses en chêne a servi à remplacer les traverses détériorées du tunnel du St-Gothard.

Au cours de l'exercice écoulé, il s'est produit 38 ruptures de rails (1886: 32, 1885: 29, 1884: 17, 1883: 38) dont 16 sont dues à des causes extérieures (chutes de pierres, déraillements, chocs violents de véhicules, etc.) et 22 à des défauts de fabrication; ces 22 rails ont été remplacés par les fournisseurs; il en est de même pour 38 autres rails qu'il a fallu écarter par suite d'exfoliation, fendillement, etc., du métal.

ad b. Le surcroît de dépenses pour le dressement (relevage) de la voie est en relation directe avec le chiffre considérable des traverses et rails remplacés.

La longueur des sections pourvues de la superstructure métallique était à la fin de l'année de 40,410 mètres (11,75 % de la longueur totale), comprenant les 7820 m. de la ligne affermée Rothkreuz-Immensee.

Le fonds de renouvellement contribue au coût du matériel de la voie pour fr. 238,744. 15.

L'entretien des bâtiments a coûté en 1887 fr. 92,747. 77 soit fr. 38,650. 26 de plus qu'en 1886 (fr. 54,097. 51).

Nous rappellerons en premier lieu les réparations à la toiture des entrepôts de Brunnen. Comme la simple couverture en tuiles à ornieres laissait passer l'eau, on a placé en-dessous une couche de carton-bitume et en même temps on a renouvelé les chéneaux transversaux. La dépense de ce chef pour le compte d'exploitation se monte à fr. 19,924. 28.

Nous mentionnerons en fait d'autres dépenses extraordinaires: approvisionnement des stations avec la masse extinctive Eberhard (fr. 5,242. 96); transfert de la halle aux marchandises de Steinen dans l'alignement du bâtiment aux voyageurs (fr. 1000. —); deuxième conduite pour la grue hydraulique à Faido (fr. 1438. 90); renouvellement partiel de la couverture du bâtiment aux voyageurs à Chiasso (fr. 1,706. 46); renouvellement de la tôle de zinc recouvrant la terrasse dans l'aile méridionale du bâtiment aux voyageurs de Bellinzona (fr. 3,205. 40); exécution de nouvelles gouttières à la marquise de la gare de Göschenen (fr. 1000. —); entretien du bâtiment d'administration de Bellevue (fr. 2,449. 49); acquisition d'un nouveau fourneau de cuisine pour le buffet d'Airolo (fr. 1,166. 40); renouvellement du plancher dans la loge sud du bâtiment aux voyageurs de Lugano (fr. 1,017. 74).

Un orage de grêle très violent qui s'est déchaîné en septembre dans la partie méridionale du Tessin, a causé de graves dommages aux fenêtres, vitrages supérieurs, toitures, etc., des bâtiments de nos gares.

L'entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures a exigé en 1887 une somme de fr. 76,091. 38, c'est-à-dire fr. 4,719. 76 de moins qu'en 1886 (fr. 80,811. 14); cette dépense se répartit comme suit: fr. 33,540. 14 pour l'entretien des lignes télégraphiques et la location du câble; fr. 11,720. 61 pour l'entretien des signaux dans les gares et en pleine voie; fr. 30,830. 63 pour l'entretien des clôtures (barrières comprises).

Les dépenses pour clôtures portent en majeure partie sur l'entretien des haies vives et des clôtures à lisses.

L'excédent de dépense pour l'entretien des lignes télégraphiques a été causé principalement par les masses de neige tombées dans les hivers de 1886/87 et 1887/88 et qui ont occasionné de nombreuses interruptions et ruptures des fils. En outre la transformation des lignes de télégraphe a coûté: dans la gare de Bellinzona fr. 2,586. 89 et dans la station de Giubiasco fr. 1,120. 70.

Les sections de Biasca-Castione, Melide-Chiasso et le tronçon affermé de Rothkreuz-Immensee ont été pourvus également de cloches-signaux. Actuellement ces appareils fonctionnent d'un bout à l'autre de la ligne principale Rothkreuz-Chiasso.

Les dépenses pour le *déblayage des neiges et de la glace* ont été de fr. 40,437. 75 en augmentation de fr. 2,489. 33 sur l'exercice précédent (fr. 37,948. 42). Par kilomètre de ligne à ciel ouvert, les frais ont été de fr. 196. 42 (en 1886: fr. 184. 21). Ces frais se répartissent comme suit sur les diverses lignes:

Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Au nord du Gothard 65 kilom. de ligne à ciel ouvert.		Au sud du Gothard jusqu'à Giubiasco 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.
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

Nous ferons ressortir à titre de curiosité les frais de déblayage des neiges dans le Tessin méridional où la ligne Lugano-Chiasso participe pour fr. 3,621. 61 (52,4 %) à la dépense totale de fr. 7,132. 89.

Le tableau ci-dessous donne la récapitulation des journées de travail affectées en 1887 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			
	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886
Janvier . .	212	188	573	537	551	953	350	885	34	55	119	82	2959	1930	4798	4630
Février . .	148	170	475	439	658	1116	697	827	67	69	129	136	333	639	2507	3396
Mars	201	246	537	692	1548	1881	1640	1486	122	94	502	204	529	225	5079	4828
Avril	185	140	567	420	2599	2274	1698	2278	259	178	521	247	47	87	5876	5624
Mai	129	170	671	572	2788	2692	2292	2786	180	131	337	231	—	4	6397	6586
Juin	130	136	578	616	3046	3748	2377	2388	191	187	299	289	—	—	6621	7364
Juillet . . .	162	143	739	521	2733	2964	2681	2395	127	210	393	386	—	—	6835	6619
Août	171	163	689	552	3798	2763	2057	1936	170	173	396	291	—	—	7281	5878
Septembre .	157	186	708	532	2191	2424	1957	2393	256	167	479	220	37	—	5785	5922
Octobre . .	295	197	619	463	1911	2156	2362	2059	271	194	664	359	47	—	6169	5428
Novembre .	273	191	656	637	984	1850	2117	1608	259	131	772	635	509	138	5570	5190
Décembre .	501	234	960	658	1152	1025	1518	847	219	88	618	277	910	1334	5878	4463
Total	2564	2164	7772	6639	23959	25846	21746	21888	2155	1677	5229	3357	5371	4357	68796	65928

Les *dépenses diverses* pour le service de surveillance et d'entretien de la ligne se sont élevées dans l'exercice 1887 à fr. 51,959. 89, en augmentation de fr. 3,862. 87 sur celles de 1886 (fr. 48,097. 02). Ce surplus se répartit sur toutes les rubriques de ce chapitre, à l'exception de celle n° 3 : éclairage de la ligne à ciel ouvert et des tunnels, sur laquelle on a réalisé une économie de fr. 700. — environ. Nous rappellerons ici qu'après 5½ années d'emploi, l'inventaire (outillage pour l'entretien de la ligne) avait subi une forte usure, de sorte qu'il a fallu le remplacer sur une assez grande échelle.

ad. III. Expédition et mouvement.

Les dépenses pour „expédition et mouvement“ se montent en total à :

1887	1886	plus pour 1887
fr. 1,180,648. 97	fr. 1,113,165. 56	fr. 67,483. 41

Comparativement à l'exercice précédent, ce service présente le résultat suivant :

<i>dépenses pour le personnel, augmentation de</i>	fr. 52,358. 77
<i>dépenses diverses,</i>	„ 15,124. 64
<i>total du surplus de dépenses</i>	<u>fr. 67,483. 41</u>

Les *dépenses pour le personnel* se sont accrues surtout par suite de l'augmentation soit des traitements, soit du personnel des expéditions et des trains. L'augmentation du personnel a été nécessaire principalement par l'accroissement du trafic des marchandises et par la mise en marche des trains express pendant la période hivernale également. Une autre cause essentielle de l'augmentation des dépenses est imputable aux gratifications accordées au personnel de l'exploitation pour le surcroît de travail auquel il a été astreint durant les mois de novembre et décembre.

Le surplus des *dépenses diverses* porte notamment sur l'éclairage des stations et à ce sujet nous rappellerons que la gare de Chiasso a été dotée de l'éclairage électrique ; le complètement de l'inventaire des stations et en particulier l'acquisition de 9 balances pour les entrepôts de Brunnen ont été aussi une source de nouvelles et importantes dépenses. Les sous-rubriques : matières pour installations mécaniques des gares et plombage des marchandises accusent également une augmentation de dépenses.

ad. IV. Traction.

Les dépenses totales pour le service de la traction, qui étaient en 1886 de fr. 1,582,735. 27 se sont élevées en 1887 à fr. 1,788,720. 30. Ces dépenses se subdivisent comme suit :

	1887	1886
personnel	fr. 544,656. 03	fr. 535,134. 39
matières pour les locomotives, voitures et wagons	„ 852,874. 52	„ 696,554. 86
entretien et renouvellement du matériel roulant	„ 373,796. 76	„ 336,064. 02
dépenses diverses	„ 17,392. 99	„ 14,982. —
total	<u>fr. 1,788,720. 30</u>	<u>fr. 1,582,735. 27</u>

L'accroissement des dépenses est dû en majeure partie à une augmentation de la consommation de combustibles.

Le parc *des locomotives* n'a pas subi de changement durant le dernier exercice.

En fait de combustibles, les locomotives ont brûlé essentiellement des houilles de la Sarre ; l'emploi des briquettes s'est restreint à des cas exceptionnels, ainsi qu'à des essais pratiqués sur une assez grande échelle et qui ne seront terminés qu'en 1888. Comparativement à l'exercice précédent, la consommation et le coût des combustibles ont augmenté.

La consommation de combustibles a été :

en 1883, de	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

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

La consommation de *graisses et huiles* pour les locomotives a un peu augmenté relativement à l'exercice 1886, par contre le coût de ces matières par unité de parcours a diminué.

Il a été consommé :

en 1883, 82,175, ⁵	kg.	ayant	coûté	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

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

Les *frais de réparations et d'entretien des locomotives* se montent à fr. 253,603. 16 (fr. 251,466. 70 en 1886), soit par kilomètre de locomotive à cts. 9,⁵⁴⁵ (cts. 10,⁸⁶⁵).

Le *parc des voitures et wagons* (tableau n° 20) s'est accru en 1887 de 14 wagons pour le transport des pierres, série M². Le tableau n° 21 donne les parcours des voitures et wagons.

La consommation de *matériel de graissage pour les voitures et wagons* (tableau n° 23) a été en 1887 de 12,476,⁶⁰ kg. ayant coûté fr. 2359. 07 (en 1886: 14,963,⁵⁰ kg. pour fr. 4189. 67), ce qui fait par kilomètre d'essieu de voitures et wagons: 0,²⁰³ gramme au prix de ct. 0,⁰⁰⁴ (en 1886: 0,²⁹¹ gramme coûtant ct. 0,⁰⁰⁸).

Les *frais de réparations des voitures et wagons* s'élèvent à fr. 135,597. 84 au lieu de fr. 143,298. 45 en 1886.

Durant l'exercice 1887, le frein-vacuum non automatique système Hardy a continué à fonctionner régulièrement; les freins-vacuum automatiques systèmes Kœrting et Clayton ont été appliqués à titre d'essai sur quelques trains réguliers.

En 1887 également a commencé à fonctionner le chauffage à vapeur des voitures à voyageurs.

ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses figurant sous cette rubrique pour „loyers et affermages“ excèdent de fr. 103,501. 20 celles de 1886. Sur cette somme, fr. 96,667. 67 sont imputables à la location de matériel roulant par suite de l'accroissement du trafic en 1887.

La rubrique „autres dépenses“ est grevée également d'un excédent de dépenses de fr. 27,832. 79, occasionné principalement par l'augmentation des frais d'assurances contre l'incendie et les accidents, ainsi que des indemnités payées de ce chef.

Le nombre des *réclamations en indemnités* formulées en 1887 est de 549.

Il a été payé en indemnités:

pour dommages et avaries	dans 116 cas fr.	4,515. 04
„ manquants, déchets, coulages	„ 33 „ „	1,439. 64
„ retard et fourvoiement	„ 21 „ „	6,450. 97
„ objets non livrés	„ 4 „ „	54. 07
„ acquits en douane, etc., non déchargés	„ 5 „ „	127. —
„ divers	„ 20 „ „	354. 40
	<hr/>	
	total dans 199 cas fr.	12,941: 12

De cette somme il faut déduire:

remboursements de la part d'autres Compagnies	fr.	4,676. 67
participation d'employés fautifs	„	80. 50
vente d'objets laissés pour compte à la Compagnie en suite de règlements de réclamations	„	12. 10
vente de colis en trop	„	26. 75
		„ 4,796. 02
	<hr/>	
Reste		fr. 8,145. 10

Des deux procès qui nous avaient été intentés en 1886 et dont fait mention notre dernier rapport de gestion, l'un a été jugé en notre faveur par la Cour d'appel de Paris vers la fin de 1887; l'autre procès a fait l'objet d'une transaction en vertu de laquelle les prétentions élevées ont été réduites de moitié.

Dans le cours de 1887 également a été liquidé enfin le procès pendant depuis 1883 et auquel suivait pour notre compte la Compagnie italienne de chemins de fer à Florence; ce procès fut causé par les faits suivants: un transport composé de 24 caisses de jouets d'enfants et parti de Nuremberg en novembre 1882, arriva à Chiasso; par la faute d'un de nos agents à cette gare, l'une des caisses ne parvint à la gare destinataire de Florence que le 25 décembre, alors que les 23 autres caisses y étaient déjà arrivées dans les premiers jours de ce même mois. Pour ce retard le destinataire nous réclama l'indemnité tout à fait exorbitante de fr. 3500. —. Certaines questions préjudicielles sur l'admission de témoins et de surarbitres conduisirent l'affaire jusque par-devant la Cour de cassation de Florence; en dernière instance la Cour d'appel de cette ville a rendu un jugement, qui réduit à fr. 1500, plus les intérêts à 6% dès le 6 juin 1883, la prétention du demandeur pour le retard d'une des caisses de jouets et d'autre part nous condamne à tous les frais du procès. Ces derniers se montent à fr. 7,700. 90, y compris les honoraires de nos avocats, c'est-à-dire de ceux des Compagnies italiennes de chemins de fer.

E. Résultats financiers.

Ainsi qu'il ressort du *compte d'exploitation* annexé au présent rapport, les *recettes* de 1887 se présentent comme suit:

a) recettes sur transports par chemin de fer	fr. 11,453,240. 32
b) recettes diverses	„ 399,842. 41
total	fr. 11,853,082. 73
Les <i>dépenses</i> s'élèvent à	„ 5,527,943. 73
Excédent de recettes	fr. 6,325,139. —
A cette somme il faut ajouter suivant le <i>compte de profits et pertes</i> :	
le solde actif de 1886	fr. 116,786. 46
moins les diminutions sur l'actif (compte de construction)	
consenties ultérieurement	„ 22,071. 84
	„ 94,714. 62
le produit des capitaux disponibles, y compris les intérêts des fonds de renouvellement et de réserve	„ 610,182. 20
le prélèvement sur le fonds de renouvellement, moins la valeur de l'ancien matériel	„ 238,393. 20
recettes diverses	„ 2,767. 55
total	fr. 7,271,196. 57

L'emploi de cette somme se décompose de la manière suivante:

provisions (frais occasionnés par le paiement de titres et coupons)	fr. 20,180. 77
service des emprunts	„ 3,786,559. 85
amortissement de capitaux	„ 215,200. —
amortissement sur biens-fonds	„ 6,119. 30
versement au fonds de construction	„ 134,539. 42
versements aux fonds spéciaux, y compris les intérêts de ces fonds	„ 933,003. 71
buts divers	„ 3,036. 89
reste à la disposition des actionnaires	fr. 2,172,556. 63

Nous ajouterons quelques observations sur ces diverses rubriques.

La rubrique „*produit de capitaux disponibles*“ présente une recette de fr. 610,182. 20 qui se subdivise comme suit:

produit des capitaux d'exploitation	fr. 81,493. 94
„ „ „ de construction disponibles	„ 403,618. 26
„ „ „ alloués aux fonds de renouvellement et de réserve	„ 125,070. —

Aux sommes prélevées sur les fonds spéciaux, le fonds de renouvellement participe en vertu des statuts pour fr. 238,393. 20, savoir :

réfection de la superstructure	fr. 204,310. 17
renouvellement du matériel d'exploitation	„ 34,083. 03

Il n'a été fait aucun prélèvement sur le fonds de réserve pour cas extraordinaires.

La rubrique „recettes diverses“ au montant de fr. 2,767. 55 comprend la quote-part effective bonifiée par l'Administration italienne de la Méditerranée sur les frais d'agrandissement des voies à Chiasso (voir page 41 du rapport de 1886), dont la collocation au compte de construction avait été contestée par le Département des chemins de fer. La fraction de fr. 3,190. 51 à la charge de la Compagnie du Gothard pour matériel de superstructure a été portée au compte de profits et pertes de 1887 sous la rubrique „sommes prélevées sur les fonds spéciaux“.

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. 3,786,559. 85, 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. 111,593. 90.

La somme de fr. 215,200 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.

Conformément à la décision du Conseil fédéral, on a alloué au compte de construction et pour cette année encore, la somme de fr. 134,539. 42 représentant le tiers du produit (fr. 403,618. 26) des capitaux de construction disponibles.

Les versements aux fonds spéciaux se montent à fr. 933,003. 71 et se répartissent comme suit :	
au fonds de renouvellement, intérêts compris	fr. 803,403. 61
„ „ „ réserve (5 % du produit net restant après dotation du fonds de renouvellement) intérêts compris	„ 129,600. 10

Après paiement de toutes les dépenses d'exploitation, service des emprunts, amortissements et diminutions sur l'actif selon les prescriptions, dotation du fonds de renouvellement et du fonds de réserve, il reste un produit net disponible de fr. 2,172,556. 63.

Nous vous proposons d'en affecter fr. 1,700,000. — à la distribution d'un dividende de 5 % et de reporter fr. 472,556. 63 comme solde actif au 1^{er} janvier 1888.

Après la clôture des comptes et du bilan de 1887, le Département fédéral des chemins de fer a contesté 16 articles de dépenses figurant au compte de construction pour la somme totale de fr. 85,743. 37 et en a demandé le transfert au compte d'exploitation.

Nous avons déclaré que s'il était possible par là d'arriver à une entente avec les Autorités fédérales, nous étions disposés à prendre à la charge du compte d'exploitation 4 de ces articles pour le total de fr. 12,532. 04, bien que ces articles qui concernent des travaux complémentaires et des perfectionnements d'installations déjà existantes, dussent selon notre manière de voir figurer également au compte de construction.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Les *ateliers centraux de Bellinzona* ont été encore exploités durant l'exercice écoulé dans les mêmes conditions provisoires qu'en 1886.

Le nombre des fonctionnaires et employés s'est augmenté d'un contre-maître.

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

Nombre total d'ouvriers au 1 ^{er} janvier :	145
„ „ „ „ 31 décembre :	193

Le maximum a été de 193 et le minimum de 145, savoir :

Chefs-ouvriers	4— 4
Ajusteurs et monteurs	45—65
Tourneurs, perceurs, raboteurs, etc.	11—15
Forgerons et frappeurs	4— 8
Chaudronniers	1— 3
Chaudronniers sur cuivre	1— 2
Menuisiers et vitriers	6—10
Peintres et vernisseurs	3— 3
Aides-peintres	3— 3
Selliers et aides	3— 3
Apprentis	22—30
Chauffeur de machine fixe	1— 1
Manceuvres	38—43
Faiseur d'outils	1— 1
Fondeur	1— 1
Veilleur de nuit	1— 1

Ont été réparés dans les ateliers centraux : 84 locomotives, 302 voitures et 553 wagons ; en outre 107 voitures et 419 wagons ont subi de légères réparations courantes.

Au 1^{er} janvier il y avait en réparation : 9 locomotives, 18 voitures et 13 wagons ; au 31 décembre : 9 locomotives, 17 voitures et 13 wagons.

En sus de ces réparations on a exécuté encore des travaux spéciaux, tels que : confection de pièces de réserve pour locomotives, voitures et wagons ; adaptation du chauffage à vapeur à 5 locomotives, 49 voitures et 8 fourgons ; construction de doubles portes à un certain nombre de voitures C ; adaptation du frein Kœrting à 4 voitures et du frein Clayton à 4 autres ; exécution de diverses pièces de transmission pour les nouveaux ateliers centraux ; fabrication de matériel, comme : écrous en bronze, composition, boulons, plombs, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux de laiton pour l'Economat. Les ateliers ont exécuté de plus des réparations et transformations 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 tout genre pour d'autres branches de service.

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

le 1 ^{er} janvier à	58
„ 31 décembre à	45

et a varié durant l'année entre 35 et 62. Les ouvriers se répartissent sur les trois dépôts de la manière suivante:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzone
Ajusteurs	12—25	5—12	3—4
Tourneurs	2— 3	0— 1	—
Forgerons et frappeurs	2	0— 2	—
Ferblantier	1	0— 1	—
Menuisiers	0— 2	0— 1	—
Apprentis	2— 3	0— 1	—
Chauffeur de machine fixe	1	—	—
Manceuvres	3— 6	1— 3	—

2. Usine à gaz.

L'usine à gaz de pétrole de Bellinzone a produit pendant l'exercice 13,925 m³ de gaz, dont la consommation se répartit comme ci-après :

à la charge du Gothard	m ³ 6,757,189
" " " d'autres Compagnies	" 5,855,248
provision	" 55,000
fuites	" 1,257,568
total	m ³ 13,925,000

En 1887 le prix du gaz s'est élevé:

par m ³ de gaz fabriqué à	fr. 1. 63
" " " " 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 28,960 kg. de matières premières, savoir 28,367,50 kg. de gazoline et 592,50 kg. d'huiles impures.

100 kg. de matières premières ont donné 48,08 m³ de gaz.

G. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice de 1887, nous avons eu à enregistrer 12 accidents; savoir:

- a. déraillements: 2 (dont 1 à une gare et 1 en pleine voie);
- b. collision: 1;
- c. autre accident: 1 (chute de rochers):
- d. accidents suivis de mort ou de blessures: 8; (tués: 2 employés de la Compagnie et 2 autres personnes; blessés: 3 employés et 1 autre personne.)

Nous résumons ci-après les causes des accidents ayant entraîné la mort des victimes:

Le 11 juin, la nommée Elisabeth Maggini, de Lavertezzo, âgée de 80 ans, voulait traverser la voie après s'être glissée sous la barrière fermée du passage à niveau kilom. 167,670 (entre Locarno et Gordola), lorsqu'elle fut saisie par le train 46 et tuée sur le coup.

Le 15 juin, l'ouvrier Gesi Giobbi était occupé à déblayer des rochers sur la pente escarpée des Sassi grossi (kilom. 124,400); contrairement aux ordres du piqueur, il ébranlait un bloc peu solide

d'environ 3m³ de volume; le bloc tomba entraînant avec lui la plateforme où se trouvait Gesi; ce dernier fut précipité d'une hauteur d'à peu près 8 mètres et reçut des blessures si graves qu'il y succomba 2 jours plus tard.

Le 19 septembre, le nommé Giuseppe Nessi de Muralto, âgé de 65 ans et un peu sourd, voulut traverser la voie au kilom. 169,135 bien que la barrière fût fermée, et fut atteint par la machine du train 54; la mort a été instantanée.

Le 11 décembre, l'aide-gardien Luigi Novati marchait sur la voie entre le tunnel de Schwyz et la galerie de Dragonato (kilom. 151,700), lorsqu'il fut saisi par la locomotive du train 1 et précipité au bas du remblai; il fut si grièvement blessé que la mort survint le lendemain.

2. Contrats d'assurances.

Au 30 juin 1887 expiraient nos deux contrats d'assurance contre l'incendie des meubles du réseau entier et de la gare de Chiasso. Longtemps avant cette date nous avons entamé avec un certain nombre de Compagnies d'assurance notoirement solides, des négociations qui ont abouti à la conclusion de deux nouveaux contrats passés pour le terme de trois années et comportant:

1. les meubles du réseau entier (à l'exception de la gare de Chiasso) pour fr. 14,823,000. —
2. les meubles de la gare de Chiasso pour „ 2,569,600. —

Dans ces chiffres est comprise tant la valeur du matériel de transport que celle des marchandises.

Les Compagnies avec lesquelles nous avons traité sont les suivantes:

- la Compagnie suisse d'assurance mobilière, à Berne,
- la Banque d'assurance contre l'incendie, à Gotha,
- l'Helvetia, Compagnie d'assurance contre l'incendie, à St. Gall,
- la Bâloise, Compagnie d'assurance contre l'incendie, à Bâle,
- la Compagnie silésienne d'assurance contre l'incendie, à Breslau,
- le Phénix, Compagnie française d'assurance, à Paris.

3. Caisses de prévoyance.

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

Durant l'exercice le nombre des membres est monté de 861 à 890 et a été en moyenne de 872.

Le nombre des cas de secours accordés aux employés frappés d'incapacité de travail et de pensions servies aux familles d'employés décédés, est en total de 46 et en moyenne de 33; comparativement à l'exercice de 1886, le premier de ces chiffres s'est diminué d'un cas et le second s'est augmenté d'un cas également.

Il ne s'est pas présenté de cas d'indemnités fixes payées une fois pour toutes moyennant désistement de toutes prétentions à la caisse de secours. La somme de fr. 1718. — figurant sous cette rubrique du compte, représente une indemnité fixe accordée en 1886, mais pour une partie payable en 1887 seulement.

Avec l'année 1886 s'est terminée la période quinquennale au bout de laquelle les statuts prescrivent le dressement d'un bilan technique de l'état de la caisse, conformément aux principes admis en matière d'assurances; nous avons donc prié M. le Professeur Kinkelin, à Bâle, de bien vouloir se charger de ce travail. Toutefois ce dernier ne nous avait pas encore été transmis à la fin de 1887 et ne pourra par conséquent être communiqué que dans notre rapport sur l'exercice de 1888.

Le tableau suivant donne le résultat des comptes.

1886.					1887.				
Fr.	C.	Fr.	C.		Fr.	C.	Fr.	C.	
		359,913	99						
48,150	15			<i>Recettes.</i>					
				Solde au 1 ^{er} janvier					
1,108	60			Contributions annuelles des membres .	48,102	38		459,071	75
2,636	81			Versements d'entrée de nouveaux mem-					
2,133	—			bres	1,123	20			
				Retenues sur les augmentations de trai-					
151	41			tement	3,535	50			
611	82			Amendes infligées à des membres . .	1,950	60			
5	30			Part aux amendes infligées pour infrac-					
15,907	21			tions à la loi sur la police des chemins					
48,150	15			de fer	117	41			
—	—			Produit de la vente des épaves . . .	541	45			
118,854	45			Dons	24,567	90			
				Intérêts des capitaux	17,908	87			
				Subvention de la Compagnie	48,102	38			
				Divers	—	—			
				Total	145,949	69			
				<i>Dépenses.</i>					
6,522	07			Secours: a) en cas de maladie . . .	5,389	21			
				b) indemnités fixes moyennant					
2,151	54			désistement de toutes pré-					
808	50			tentions à la caisse	1,718	—			
				Pensions: a) en cas d'âge avancé . .	855	—			
200	—			b) en cas de décès: frais d'inh-					
1,308	60			mation	250	—			
5,321	80			à des parents indigents	1,239	80			
1,574	40			à des veuves avec enfants	7,057	45			
1,682	20			à des veuves sans enfants	1,692	90			
127	58			Remboursements aux membres sortis .	936	85			
19,696	69			Divers	207	69			
				Total	19,346	90			
		99,157	76	<i>Excédent de recettes</i>				126,602	79
		1,027	88	Plus les intérêts (non rentrés) des valeurs				3,665	16
		460,099	63	<i>Etat de la caisse au 31 décembre .</i>				589,339	70

Cet avoir est placé comme suit:

6 obligations 4 ^o / _o de la Caisse d'amortissement du Canton de Lucerne .	fr.	25,500. —
235 " " du Canton de Zurich	"	237,350. —
113 " " " " Berne	"	114,125. —
54 " " " " Jura-Berne-Lucerne (avec garantie de l'Etat)	"	54,791. 25
à reporter		fr. 431,766. 25

	report	fr. 431,766. 25
12 obligations 4% du Canton de Neuchâtel	"	12,090. —
60 " 3% des Chemins méridionaux italiens (avec garantie de l'Etat)	"	19,092. 74
4 titres de Rente italienne 5%	"	4,772. —
124 obligations 4% de la Ville de Rome (avec garantie de l'Etat)	"	60,057. 80
1 obligation 4% de la Banque d'Argovie	" " " "	500. —
50 obligations 3 ³ / ₄ % de la Bourgeoisie de Zofingue	" " " "	49,650. —
Compte-courant créditeur à la Banque de Lucerne	"	7,648. 70
Espèces dans la caisse du comptable	"	97. 05
Intérêts courants des titres ci-dessus	"	3,665. 16
	Total	fr. 589,339. 70

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.

	<i>Caisses de secours</i>				Total.	
	pour les ouvriers du service d'entretien de la ligne		pour les ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers		Fr.	C.
Recettes.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Solde au 31 décembre 1886	14,125	59	31,352	45	45,478	04
Contributions d'entrée	—	—	327	—	327	—
Contributions mensuelles régulières	7,437	25	9,812	15	17,249	40
Amendes	147	50	371	15	518	65
Subvention de la Compagnie	* 570	—	3,270	72	3,840	72
Intérêts des capitaux placés	551	51	1,211	78	1,763	29
Dons	—	—	—	—	—	—
<i>Total des recettes</i>	22,831	85	46,345	25	69,177	10
Dépenses.						
Frais de transport, honoraires des médecins						
frais de pharmacie et d'hôpital	2,319	54	2,267	88	4,587	42
Frais de traitement	4,520	45	9,244	03	13,764	48
Frais d'inhumation	—	—	30	—	30	—
Remboursements aux membres sortis	—	—	46	10	46	10
<i>Total des dépenses</i>	6,839	99	14,588	01	18,428	—
<i>Recettes</i>	22,831	85	46,345	25	69,177	10
<i>Dépenses</i>	6,839	99	11,588	01	18,428	—
<i>Solde au 31 décembre 1887</i>	15,991	86	34,757	24	50,749	10

* soit allocations d'entrepreneurs.

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

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

Durant l'exercice, ce fonds a subi les changements suivants:

Recettes en capitaux: en 1887, le donateur a doté le fonds d'une nouvelle somme de fr. 10,000. — d'obligations 5% du Gothard, III^e série, plus les intérêts semestriels per 31 mars 1887, et l'a complété ainsi au total de fr. 50,000. — qui selon ses intentions ne devait être atteint qu'en 1890. En conséquence nous sommes autorisés à vous annoncer que nous devons la création de cette institution à la générosité de Mr. Guyer-Zeller, Député au Grand Conseil à Zurich, qui par là a bien mérité de l'entreprise du chemin de fer du Gothard et s'est acquis pour toujours des droits à notre profonde reconnaissance.

En *intérêts*, la *recette* nette a été de fr. 2,854. 81.

Aux *dépenses* figure la somme de fr. 100. — montant de la gratification allouée à l'ouvrier régulier Joseph Maria Næpfi; à la suite d'un éboulement de rochers sur la ligne près de Sisikon dans la nuit du 31 octobre au 1^{er} novembre, cet agent a, par sa prudence et sa vigilance entièrement conformes au règlement, sauvé le train direct n° 11 d'une catastrophe des plus graves.

Au 31 décembre 1887, le fonds atteignait la somme de fr. 58,666. 10, ce qui constitue une augmentation de fr. 12,754. 81 comparativement à l'époque correspondante de 1886. Les fr. 40,000. — val. nom. d'obligations 5% du Gothard III^e série composant une partie de ce total, ont été remboursés au 31 mars 1887. Par cette somme, majorée d'un montant d'intérêts, la situation du fonds en titres a été portée à fr. 58,000. — val. nom. d'obligations 4% du Gothard. Pour les détails, nous renvoyons aux chiffres du compte (voir les comptes des fonds spéciaux).

H. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1887	1886
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	14	14
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	5	5
Bureau de la comptabilité	4	4
Caisse principale	5	5
Bureau commercial	12	12
Agents commerciaux	2	2
Contrôle de l'exploitation et bureau de la statistique	29	28
Bureau des réclamations (contentieux)	1	2
Inspection des télégraphes et télégraphiste	4	4
Concierges	2	2
Ateliers de reliure et de lithographie	6	6
Economat	13	13
Economat, ouvriers, etc. dans les dépôts.	6	6
A reporter	— 106	— 106

2. Surveillance et entretien de la ligne.

	1887		1886
	Report	106	106
Ingénieur en chef et bureau central	14		15
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	12		12
Chefs de districts et surveillants	18		18
Chefs-cantonniers et aides-chefs de districts	35		35
Cantonniers	95		94
Veilleurs de nuit et ouvriers réguliers	141		141
Gardes-barrières (femmes)	113		116
Employés divers	6		6
Journaliers	204		202
	—	638	— 639

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	11	11
Contrôle des voitures et wagons	7	6
Inspecteurs de l'exploitation et leurs bureaux	1	2
Chefs de gares	8	8
Chefs de stations	33	33
Sous-chefs de gares	8	8
Sous-chefs de stations	25	26
Contrôleurs	10	7
Receveurs	9	9
Agents aux bagages	4	4
Télégraphistes	6	6
Remplaçants ambulants	6	5
Agents aux marchandises	3	3
Sous-agents aux marchandises	42	37
Gardes-marchandises	14	14
Chefs-manœuvres	7	7
Portiers et aides-portiers	6	5
Volontaires	8	8
Gardes-stations	81	79
Chef de trains principal et son adjoint	2	2
Chefs de trains	31	31
Conducteurs	50	48
Gardes-freins	99	93
Traducteurs	2	2
Imprimeur des billets	1	1
Chef d'entrepôt*)	—	—

A reporter 474 744 455 745

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

	Report	1887	1886
		474 744	455 745
Facteurs		1	2
Lampistes		8	8
Laveuses de voitures, etc.		2	2
Veilleurs de nuit		3	3
Ouvriers pour la manœuvre des plaques-tournantes		5	13
Hommes d'équipe		25	29
Ouvriers aux transports		96	94
Surveillant de machine		1	—
		— 615 —	606

4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides		15	16
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides		8	9
Mécaniciens		61	58
Chauffeurs		58	62
Chauffeurs provisoires	*)	7	6
Chefs nettoyeurs		3	3
Nettoyeurs de locomotives		48	52
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		22	24
		— 238 —	246

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau		8	8
Contre-mâtres		2	2
Chefs-ouvriers		4	4
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs		97	102
Manœuvres		41	38
Apprentis		24	26
		— 176 —	180

Ateliers des dépôts de locomotives.

Chefs-ouvriers		2	2
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers et menuisiers		36	47
Manœuvres		6	5
Apprentis		3	2
		— 47 —	56
Total		1820	1833

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

Récapitulation.

	1887	1886
Nombre des fonctionnaires et employés de l'exploitation	1161, soit par kilom. de ligne 4, ³⁶	1145, soit par kilom. de ligne 4, ³⁰
Nombre des journaliers . .	659, " " " " 2, ⁴⁸	688, " " " " 2, ⁵⁹
<i>Total</i>	<u>1820, soit par kilom. de ligne 6,⁸⁴</u>	<u>1833, soit par kilom. de ligne 6,⁸⁹</u>

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

Lucerne, le 28 Mai 1888.

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

Le Président :

J. Zingg.

Le 1^{er} Secrétaire :

Schweizer.

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

Le Président :

H. Rieter.

Le Secrétaire :

Schweizer.