

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

Band: 23 (1894)

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: 19.10.2024

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

soutènement et de revêtement et le 52 % des maçonneries de ponts et ponceaux ; la galerie de direction des nouveaux tunnels du Gutsch et de Schœnheim est percée ; le 22 novembre a été inaugurée la partie neuve de la gare aux marchandises et le service de la gare provisoire des voyageurs a commencé le 13 décembre, afin de permettre la mise en œuvre des fondations du nouveau bâtiment aux voyageurs. De tous les plans livrés à la suite du concours ouvert pour ledit bâtiment, aucun ne satisfaisait complètement aux exigences du programme ; le jury a alloué un deuxième et deux troisièmes prix, en recommandant l'acquisition d'un quatrième projet. Toutefois le Central-Suisse lui-même a dressé un autre projet et en a élaboré les plans détaillés au cours de l'exercice 1894. Cette Compagnie se propose de pousser les travaux de transformation de la gare de telle sorte que toutes les nouvelles installations puissent être livrées à l'exploitation à la date de l'ouverture du service d'été 1896.

IV. Exploitation.

A. Tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. Dans notre rapport de gestion de 1893, nous avons énoncé les motifs pour lesquels les Compagnies de chemins de fer suisses avaient subordonné l'adoption de la *prolongation du délai de validité des billets de double course*, demandée par le Département fédéral des chemins de fer, à cette condition que l'incessibilité des billets serait formellement stipulée dans le règlement de transport suisse et que le timbrage des billets en cas d'interruption du voyage serait prescrit.

Par son arrêté du 10 juillet 1894 qui tient compte des conditions posées par les Administrations, le Conseil fédéral a décidé d'approuver les propositions de celles-ci tendant :

1. A prolonger d'un jour le délai de validité des billets de double course,
2. A admettre en principe que les billets ne sont pas transmissibles,
3. A introduire le timbrage des billets en cas d'arrêt en route,

demeurant entendu que la prolongation du délai de validité des billets de double course devra être mise à exécution au plus tard le 1^{er} janvier 1895.

Cet arrêté, soit les chiffres 2 et 3, souleva de divers côtés, mais surtout dans la presse, une vive opposition. Nous ne pouvons énumérer toutes les objections formulées au regard de ces dispositions ni les nombreux reproches lancés contre les Administrations en général ; nous nous bornerons à rappeler qu'aux termes des concessions les Compagnies *sont tenues d'accorder pour les billets d'aller et retour une réduction de 20 % sur le prix des billets de simple course*. Il appert avec toute évidence de cette clause que les actes de concession reconnaissent déjà l'incessibilité du billet de double course, car la notion de la „course aller et retour“ implique sans contredit la condition que la ligne de A à B et celle de B à A soit parcourue par la même personne. Si par contre le parcours de B à A était effectué par une personne autre que celle qui a fait le voyage de A à B, ces deux trajets représenteraient deux courses simples d'aller. Les actes de concession ratifiés jusque vers 1885 stipulaient en outre que la „course d'aller et retour“ doit être effectuée le *même jour* ou bien le *même jour et le jour suivant*.

Si donc les Compagnies, après s'être prêtées, dans la question du délai de validité, à une mesure qui va au delà des obligations à elles imposées, doivent faire encore de nouveaux pas dans la voie des concessions, si d'autre part quelques-unes d'entre elles ont déjà accordé ou se proposent d'accorder, en matière de réductions de taxes, des facilités très notables et plus étendues que celles légalement prescrites, il n'y a certes rien d'étonnant à ce qu'elles veuillent exercer le

droit que leur octroient les actes de concession quant à l'incessibilité des billets, d'autant que toute prolongation du délai de validité, tout abaissement de taxes favorise la vente des billets.

Le *timbrage des billets en cas d'arrêt en route*, réclamé par les Compagnies, ne saurait non plus être qualifié de prétention injuste ou inconsidérée. C'est assurément à bon droit qu'elles avaient sollicité de l'Autorité supérieure cette disposition tutélaire; en effet, non seulement elles possédaient des indices sûrs, mais, en dépit des difficultés inhérentes aux enquêtes de ce genre, elles ont pu prouver, dans certains cas, que des billets avaient été abusivement utilisés deux fois sur le même parcours et il est avéré que toute prolongation du délai de validité accroît la possibilité d'abus semblables.

En ce qui concerne le timbrage des billets, les craintes émises au sujet des importunités qui en résulteraient pour le public voyageur sont certainement exagérées; tout d'abord, la proportion des personnes interrompant leur voyage comparativement au chiffre total des voyageurs est extrêmement faible; en seconde ligne, les nombreux touristes allemands qui visitent chaque année la Suisse, sont déjà tellement habitués à ce timbrage des billets adopté depuis longtemps dans leur pays, qu'ils ne sauraient plus guère le regarder comme une importunité.

Encore que l'attitude prise par les Compagnies soit, d'après ce qui précède, suffisamment justifiée, plusieurs d'entre elles crurent néanmoins devoir abandonner la condition visant le timbrage des billets en cas d'arrêt en route et ne pas maintenir celle de l'incessibilité, ou renoncer pour le moment à l'insertion de dispositions y relatives dans le règlement de transport. Les autres Administrations — parmi lesquelles la nôtre — espérant par là amener une entente des Compagnies sur ces deux points, déclarèrent renoncer également au timbrage des billets en cas d'arrêt en route; nous fîmes toutefois observer que nous chercherions par d'autres moyens appropriés, à obvier tout au moins aux inconvénients les plus graves dérivant de l'emploi abusif des billets. Cependant l'entente espérée n'intervint pas, attendu que quelques Compagnies ne voulurent pas se départir de leur point de vue quant à l'incessibilité des billets.

Dans ces conjonctures, le haut Conseil fédéral a décidé de surseoir jusqu'à nouvel avis à l'exécution de son arrêté du 10 juillet concernant la prolongation du délai de validité des billets de double course.

La question n'est pas encore liquidée.

Du 4 au 7 août inclusivement a eu lieu à Lugano la *fête fédérale de gymnastique*. Considérant l'éloignement de cette ville, nous avons accordé soit aux gymnastes, soit au public se rendant à la fête, des facilités notablement plus grandes que celles prévues au règlement suisse du 1^{er} mai 1890.

Outre divers suppléments de tarifs déjà existants, on a mis en vigueur les nouveaux tarifs énumérés ci-après:

1. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre Delle et certaines gares suisses;
2. tarif international (G.-V.) n° 205 pour voyages circulaires à prix réduits au départ de Paris et de Londres vers la Suisse, l'Allemagne, l'Italie, etc.;
3. liste des coupons des livrets combinés de l'Union des Administrations allemandes de chemins de fer;
4. liste des billets circulaires combinés des chemins de fer suisses;
5. tarif-affiche des billets des dimanches et jours fériés, ainsi que des billets circulaires du Gothard;
6. tarif des voyages circulaires au départ de la Belgique vers la Suisse;
7. tarif des billets des dimanches et jours fériés, en service intérieur du Gothard;

8. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre l'Allemagne et l'Italie, en transit par le Gothard;

9. règlement et instruction concernant le rapatriement d'indigents suisses;

10. règlement sur les facilités de transport accordées aux sœurs de charité attachées aux établissements de diaconesses;

11. tarif pour le transport des personnes se rendant aux marchés hebdomadaires de Lucerne, Bellinzona, Lugano et Locarno.

En service des voyageurs et des bagages, 404 réclamations nous sont parvenues, dont 90 ont été repoussées; d'autre part nous avons eu à effectuer 299 remboursements pour la somme de fr. 4867.14; 15 réclamations pendantes à la fin de 1894 ont été reportées à l'exercice suivant.

Service des marchandises. Depuis un certain temps les Compagnies suisses avaient engagé entre elles et avec le Département des chemins de fer des pourparlers relativement à la *refonte des prescriptions générales de tarif et de la classification des marchandises*; ce travail devait tendre à appliquer autant que possible à la Suisse également les modifications introduites en Allemagne depuis l'époque de la première édition, ainsi qu'à faciliter la formation des tarifs directs des importants trafics allemand-suisse et italo-allemand. Ces négociations ont pu enfin être terminées pendant l'exercice écoulé et la nouvelle édition de ce document est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1895.

Dans sa séance du 28 mars 1894, le Conseil national a pris en considération la *motion de MM. Fonjallaz et consorts*; cette motion est conçue en ces termes: „Le Conseil fédéral est invité à faire rapport sur les mesures qu'il conviendrait de prendre, soit dans sa compétence, soit par voie législative, pour que les vins d'origine suisse soient mis, dans le service interne, au bénéfice des tarifs réduits que les Compagnies suisses accordent aux vins étrangers.“

Le Département des chemins de fer a communiqué cette motion à l'Association des chemins de fer suisses en l'informant qu'il désirait connaître la position que l'Association se proposait de prendre à ce sujet. L'Association a déféré à ce vœu et a élaboré un long mémoire qui a été expédié à Berne le 15 octobre et dont le contenu peut brièvement se résumer comme suit:

1. En vertu de la législation actuelle de la Suisse, les Compagnies de chemins de fer suisses ne sont pas tenues d'accorder au trafic interne suisse les tarifs réduits en vigueur dans certaines relations pour le transport des vins de l'étranger à destination de la Suisse ou en transit par la Suisse, attendu que ces tarifs ne sont point contraires aux principes posés dans le rapport du 23 novembre 1883 présenté par le Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur les tarifs des chemins de fer suisses. Ce rapport, aux termes duquel, soit dit en passant, les Compagnies privées suisses sont, pour le trafic de transit, soumises à des conditions plus rigoureuses que celles imposées aux chemins de fer de l'Etat des pays circonvoisins, a été approuvé naguères par les Chambres fédérales et a dès lors servi de règle de conduite tant à l'Autorité de surveillance qu'aux Administrations.

2. L'application de ces taxes réduites au trafic suisse, telle qu'elle est demandée par la motion dont il s'agit, ne peut se faire sans obliger les Compagnies suisses intéressées à s'imposer des sacrifices financiers énormes, ou bien, comme elles ne pourront pas se résoudre à ces sacrifices, à renoncer aux transports concurrencés et, dans ce dernier cas, à léser aussi très gravement leurs intérêts.

3. Une mesure dans le sens de la motion serait d'autant moins justifiée que l'économie qui en résulterait dans les frais de transport ne serait pas de nature à améliorer les conditions de vente et de concurrence de la viticulture suisse, spécialement parce que la même réduction devrait aussi être accordée à l'importation étrangère.

Dans son message du 23 décembre 1894 à l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral se place également à un point de vue déclinatoire vis-à-vis de la motion de MM. Fonjallaz et consorts; du reste, celle-ci n'a pas encore été discutée par les Chambres fédérales.

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

a. Service intérieur et direct suisse:

1. tarif (et I^{er} supplément) pour le trafic direct des marchandises entre les stations des chemins de fer du Bœdeli et du lac de Thoune d'une part, et celles du Gothard d'autre part;
2. III^e supplément au tarif exceptionnel pour le transport de pierres en service direct entre le Central-Suisse, le Sud de l'Argovie, le Seethal-Suisse, les lignes Langenthal-Huttwil et de l'Emmenthal, le Jura-Simplon, le Bulle-Romont, le Régional du Val-de-Travers, les lignes du lac de Thoune, du Bœdeli et du Jura-Neuchâtelois d'une part, et le Gothard d'autre part;
3. I^{er} supplément au tarif exceptionnel n° 13 pour le transport de ciment, chaux et gypse;
4. II^e supplément à l'appendice du tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Bouveret transit, Vallorbes transit, Genève loco et transit, etc.;
5. nouvelle édition du règlement de transport des chemins de fer suisses;
6. V^e, VI^e, VII^e et VIII^e appendices à la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (ancien I^{er} supplément au règlement de transport suisse);
7. I^{er} supplément au tarif exceptionnel n° 9 pour le transport de produits agricoles;
8. tarif exceptionnel n° 5 pour le transport de fromages non emballés;
9. IV^e supplément au tarif des marchandises pour le service direct entre le Central-Suisse, le Sud de l'Argovie et Bremgarten, le Seethal-Suisse et la ligne Langenthal-Huttwil d'une part, et le Gothard d'autre part;
10. appendice au tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Bâle (Central-Suisse);
11. tarif exceptionnel n° 14 pour le transport d'engrais;
12. tarif provisoire pour le service direct des marchandises entre les stations du chemin de fer de la rive droite du lac de Zurich et les gares du Gothard;
13. IV^e supplément au tarif pour le transport des marchandises entre Bâle (gare du Central-Suisse) d'une part, la Suisse centrale, occidentale et le Gothard d'autre part;
14. tarif exceptionnel n° 3 (et I^{er} supplément) pour le transport en petite vitesse accélérée des denrées alimentaires;
15. III^e supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Sud-Est Suisse et celles de l'Union-Suisse;
16. tarif pour le transport des marchandises entre Delle transit et la Suisse orientale;
17. II^e supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Gothard d'une part, et celles du Sud-Est Suisse, du Nord-Est Suisse, du Bœtzberg, du Tœssthal et de l'Union-Suisse d'autre part;
18. tarif exceptionnel pour le transport direct de pierres entre les chemins de fer du Central-Suisse, de l'Emmenthal et du Langenthal-Huttwil d'une part, et ceux du Nord-Est Suisse, de l'Union-Suisse, de la ligne de montagne Rorschach-Heiden et de la ligne du Tœssthal d'autre part;
19. II^e supplément au tarif exceptionnel n° 8 pour la glace brute à rafraîchir;

20. IV^e et V^e suppléments au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Sud de l'Argovie et Bremgarten d'une part et celles du Nord-Est Suisse, de l'Union-Suisse, de la ligne de montagne Rorschach-Heiden et de la ligne du Tössthal d'autre part;

21. I^{er} supplément au tarif exceptionnel n° 10 pour le transport des liquides en wagons-réservoirs et en wagons-citernes;

22. I^{er} supplément au tarif exceptionnel n° 1 pour le transport de bière en fûts;

23. I^{er} supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les chemins de fer du Gothard et du Sihlthal;

24. I^{er} supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Seethal-Suisse d'une part, celles du Nord-Est Suisse, de l'Union-Suisse, de la ligne du Tössthal et du Sud-Est Suisse d'autre part;

25. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Central-Suisse d'une part, celles du Nord-Est Suisse, de l'Union-Suisse, et de la ligne de montagne Rorschach-Heiden d'autre part;

26. III^e supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Jura-Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers d'une part, et celles du Nord-Est Suisse d'autre part;

27. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Jura-Neuchâtelois d'une part, et celles des chemins de fer du Nord-Est Suisse, du Sihlthal, de l'Union-Suisse, du Tössthal, du Sud-Est Suisse et de la ligne de montagne Rorschach-Heiden d'autre part;

28. II^e supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du chemin de fer du Sihlthal d'une part, et celles du Nord-Est Suisse, de l'Union-Suisse, de la ligne du Tössthal, du Sud-Est Suisse et de la ligne de montagne Rorschach-Heiden d'autre part;

29. III^e supplément au tarif des marchandises entre Bâle (gare du Central-Suisse) et la Suisse orientale;

30. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du chemin de fer de l'Emmenthal d'une part, et celles du Nord-Est Suisse, de l'Union-Suisse et de la ligne de montagne Rorschach-Heiden d'autre part;

31. IV^e supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Sud-Est Suisse et celles du Nord-Est Suisse;

32. III^e supplément à l'appendice du tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Chiasso transit et de Pino transit;

33. tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales, légumes à cosses et graines oléagineuses;

34. tarif provisoire pour le transport direct des marchandises entre les stations de la ligne Etzweilen-Feuerthalen faisant partie du réseau du Nord-Est Suisse, et celles du Gothard.

b. Service direct entre le chemin de fer du Gothard d'une part et divers réseaux allemands et autrichiens d'autre part:

1. I^{er} supplément au tarif n° 14 des charbons de la Sarre;

2. II^e et III^e suppléments à la I^{re} partie, division A, des tarifs des marchandises allemands-suisse;

3. II^e supplément au tarif pour le transport des charbons au départ de quelques stations de transbordement du Rhin et du Mein vers certaines gares de la Suisse centrale et occidentale;

4. appendice de la III^e partie, livret 1, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;
5. I^{er} et II^e suppléments à la I^e partie, division A, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;
6. II^e supplément aux prescriptions d'acheminement concernant les livrets 2 des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;
7. appendice de la III^e partie, livret 2, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;
8. II^e supplément au tarif des marchandises entre Bâle (gare badoise) et Waldshut d'une part, et le Gothard d'autre part;
9. III^e supplément au tarif des marchandises entre Bâle (gare badoise) et la Suisse orientale;
10. III^e supplément au tarif des marchandises entre Waldshut et la Suisse orientale;
11. III^e partie, livret 3, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse, avec appendice;
12. III^e partie, livret 4, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;
13. prescriptions d'acheminement concernant les livrets 3 des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse, avec I^{er} et II^e suppléments;
14. prescriptions d'acheminement concernant les livrets 4 des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;
15. I^{er} supplément à la III^e partie, livret 1, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;
16. I^{er} supplément à la III^e partie, livret 2, des tarifs des marchandises entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse;
17. II^e supplément au tarif exceptionnel n^o IV pour le transport des céréales au départ de stations de la première Société royale et impériale de navigation à vapeur sur le Danube à destination de la Suisse.

c. Service italo-suisse :

1. VIII^e et IX^e suppléments à la I^e partie, division B, ainsi qu'à la II^e partie du tarif général des marchandises;
2. I^{er} supplément à la I^e partie, division A, du tarif général des marchandises.

d. Service italo-allemand :

1. VI^e et VII^e suppléments aux prescriptions d'acheminement;
2. II^e supplément à la I^e partie, division A, du tarif général des marchandises;
3. VII^e et VIII^e suppléments à la I^e partie, division B, IX^e et X^e suppléments à la II^e partie du tarif général des marchandises.

e. Service italo-néerlandais :

1. I^{er} supplément à la I^e partie du tarif des marchandises italo-néerlandais;
2. VI^e supplément aux tarifs exceptionnels entre diverses stations néerlandaises d'une part, et l'Italie d'autre part.

Au cours du dernier exercice, il nous est parvenu 2688 *demandes de détaxes* qui, ajoutées aux 371 en suspens au 1^{er} janvier 1894, forment un total de 3059, dont 2750 ont été liquidées et 309 reportées à l'année 1895.

B. Horaires et circulation des trains.

a. Service d'été.

En exécution de la circulaire adressée le 11 décembre 1893 par le Conseil fédéral suisse à tous les Etats confédérés ainsi qu'aux Compagnies suisses de chemins de fer et de bateaux à vapeur, l'heure de l'Europe centrale a été introduite avec le service d'été, soit au 1^{er} juin 1894. En conséquence, dès cette date, la marche de tous les trains directs et omnibus a été retardée de 30 minutes.

Nous avons de plus à mentionner ce qui suit:

Contre toute attente, le Département fédéral des chemins de fer a ordonné de nouveau que le train 42 devait s'arrêter à Schwyz, question sur laquelle nous nous sommes déjà prononcés dans notre dernier rapport de gestion.

A la requête du Gouvernement schwyzois, le train 55 devait faire halte à Immensee.

Le Département des chemins de fer nous a en outre astreints à créer une communication entre Altdorf et Göschenen avec départ d'Altdorf aux environs de 6 heures du matin et arrivée à Göschenen vers 8 heures et demie; dans ce but, nous avons intercalé un nouveau train sur le parcours Altdorf-Erstfeld; sur celui d'Erstfeld à Göschenen nous avons ajouté une voiture de III^e classe au train de marchandises 507 en correspondance. D'autre part et avec le consentement du Gouvernement d'Uri, la circulation de voitures dans le train 506 entre Göschenen et Altdorf a été limitée au tronçon Erstfeld-Altdorf.

Durant la période d'été les trains 41 et 58 s'arrêtaient de nouveau à Fluelen et les trains 54 et 45 à Capolago.

Pour le transport de denrées alimentaires au départ de l'Italie, nous avons intercalé sur le parcours de Chiasso à Rothkreuz un train de marchandises en grande vitesse (528), quittant Chiasso à 10^h45 du soir et atteignant Rothkreuz à 11^h16 du matin.

Dans un mémoire du 2 avril au Conseil fédéral, nous avons de nouveau protesté contre l'ordonnance du Département des chemins de fer relative à la halte à Schwyz du train direct de nuit 42 et demandé que cette mesure fût rapportée. Ce document, non seulement reproduit notre point de vue général exposé dans notre dernier rapport de gestion, mais nous avons pu aussi, à l'aide d'une statistique dressée à cet effet, y prouver que pendant 151 jours, du 1^{er} octobre 1893 au 28 février, il n'est monté dans ce train à Schwyz que 164 personnes et qu'à 53 arrêts dudit train à cette station, aucun voyageur n'y est monté ou n'en est descendu. En plus nous avons signalé le fait que, grâce à sa position sur une ligne internationale, Schwyz possède sans contredit des communications exceptionnellement favorables. C'est ainsi p. ex. qu'en quittant Schwyz par le premier train, on arrive à Lausanne, distant de 235 km, 10 minutes plus tôt que cela n'est possible aux habitants de Brigue, situé à 95 km. seulement de Lausanne et qu'un voyageur partant de Schwyz, peut atteindre dans le même intervalle de temps, Gênes au midi et Strasbourg ou Carlsruhe au nord. Malgré cela, le recours a été derechef repoussé par le Conseil fédéral, avec cette réserve toutefois qu'à l'occasion de la fixation du prochain horaire, on examinerait si le maintien de cette mesure (l'arrêt) répondait à un besoin réel.

b. Service d'hiver.

Pour le service d'hiver, on a conservé l'horaire d'été avec les modifications suivantes:

Le battement des trains 41 et 58 à Fluelen, 55 à Immensee et 44 à Schwyz a été supprimé; de même après la clôture du service de la ligne du Monte Generoso, les trains 45 et 54 ne s'arrêtaient plus à Capolago.

A la demande du Gouvernement lucernois, le train 44 devait faire halte à Gisikon-Root.

De même, le Département des chemins de fer a maintenu de nouveau la halte à Schwyz du train 42; considérant l'insuccès de toutes nos représentations antérieures, nous avons renoncé pour cette fois à recourir contre cette décision auprès du Conseil fédéral.

Pour le rapatriement des ouvriers italiens, on a mis en marche entre Rothkreuz et Bellinzone, du 27 octobre au 25 décembre, un train omnibus facultatif (55^{bis}) qui a circulé 15 fois.

Avec l'assentiment du haut Conseil fédéral, les trains réguliers de marchandises ont, en octobre, circulé les dimanches également, lorsque la densité du trafic d'automne l'exigeait.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1894 (266 kilomètres)			1893 (266 kilomètres)			Comparé à 1893	
	Fr.	C.	Pour cent	Fr.	C.	Pour cent	plus	moins
I. Voyageurs	5,205,184	02	33,58 32,17	4,883,795	64	34,12 32,66	321,388	38
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):								
a) bagages	482,352	61	3,11 2,98	461,519	56	3,22 3,03	20,833	05
b) animaux	843,408	42	5,44 5,21	214,092	10	1,50 1,43	629,316	32
c) marchandises de toute nature	8,970,585	63	57,87 55,44	8,753,691	66	61,16 58,55	216,893	97
Ensemble	15,501,530	68	100,00	14,313,098	96	100,00	1,188,431	72
B. Recettes diverses	678,534	17	4,20	638,290	11	4,27	40,244	06
Total des Recettes	16,180,064	85	100,00	14,951,389	07	100,00	1,228,675	78

Le trafic et les recettes de l'exercice 1894 accusent dans toutes les rubriques des chiffres qui n'ont jamais été atteints jusqu'ici; les transports d'animaux ont donné des résultats particulièrement favorables. La recette totale des transports par chemin de fer présente comparativement à l'année précédente une augmentation de fr. 1,188,431. 72, soit de 8.30 %; elle comporte :

	1894	1893
par kilomètre-ligne	fr. 58,276. 43	fr. 53,808. 64
" kilomètre-train	" 5. 71	" 5. 75
" jour	" 42,469. 95	" 39,213. 97

Quant aux recettes mensuelles, elles sont toutes supérieures à celles correspondantes de 1893; c'est le mois d'octobre qui a la plus forte: fr. 1,533,834. 13 et janvier la plus faible: fr. 930,352. 11; la recette moyenne d'un mois se chiffre par fr. 1,291,794. 22 contre fr. 1,192,758. 25 en 1893.

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

1. Voyageurs.

Bien que généralement parlant, le temps n'ait pas été très favorable durant la saison des voyages, le chiffre total des personnes transportées est monté néanmoins de 1,492,196 à 1,587,864 et le nombre des voyageurs, ramené à la longueur totale des lignes, de 259,263 à 284,568. L'augmen-

tation porte principalement sur les voyages exécutés avec les billets combinés, ainsi qu'avec les billets de sociétés, ce qui est un signe du développement constant du mouvement des touristes; la fête fédérale de gymnastique à Lugano a contribué également à relever la densité de ce service, qui s'est accrue surtout pour la II^e et la III^e classe de voitures. La I^e classe accuse une diminution de 181 voyageurs, mais une plus-value de fr. 36,700 en nombre rond. La recette totale sur voyageurs a augmenté de fr. 321,388. 38 ou de 6.58 %.

Le nombre des voyageurs transportés est :

	1894		1893
en I ^e classe	84,390 = 5.32 %		84,571 = 5.67 %
" II ^e "	376,866 = 23.73 %		366,706 = 24.57 %
" III ^e "	1,126,608 = 70.95 %		1,040,919 = 69.76 %

Les kilomètres de voyageurs se subdivisent comme suit :

	1894		1893
pour la I ^e classe	9,898,500 = 13.08 %		9,704,122 = 14.07 %
" II ^e "	25,199,076 = 33.29 %		23,432,974 = 33.98 %
" III ^e "	40,597,502 = 53.63 %		35,826,842 = 51.95 %

Chaque voyageur a parcouru en moyenne :

	1894		1893
en I ^e classe	117.29 kilomètres		114.75 kilomètres
" II ^e "	66.86 "		63.90 "
" III ^e "	36.04 "		34.42 "

Le chiffre moyen de voyageurs est :

	1894	1893
par kilomètre de train de voyageurs	46.75	46.67
" " d'essieu de voiture	4.32	4.29

Quant aux recettes, elles se répartissent comme suit :

	1894		1893
I ^e classe	fr. 1,246,037. 17 = 23.94 %		fr. 1,209,337. 77 = 24.76 %
II ^e "	" 1,996,859. 41 = 38.36 %		" 1,871,012. 01 = 38.31 %
III ^e "	" 1,962,287. 44 = 37.70 %		" 1,803,445. 86 = 36.93 %

Chaque voyageur a payé une taxe moyenne :

	1894		1893
en I ^e classe de	fr. 14. 77		fr. 14. 30
" II ^e " "	" 5. 30		" 5. 10
" III ^e " "	" 1. 74		" 1. 73

La recette par voyageur et kilomètre se monte :

à 6.58 centimes en 1894
à 7.08 " " 1893.

2. Bagages.

Ce service est en augmentation de 292 tonnes sur l'exercice 1893, représentant une plus-value de fr. 21,000 en nombre rond, qui provient essentiellement du mouvement local.

3. Animaux.

Tandis qu'en 1893 l'importation de bétail italien avait été faible, elle a pris, durant l'exercice écoulé, de grandes dimensions, surtout en ce qui concerne les bœufs et les pores; l'augmentation comporte environ 118,000 têtes et fr. 629,300 en chiffre rond. Elle résulte du fait que, par suite de la disette de fourrages en 1893, l'effectif du bétail en Suisse et dans les régions limitrophes de l'Allemagne avait subi une notable diminution et que la majeure partie du bétail de boucherie nécessaire à la consommation indigène a dû être tirée de l'Italie.

4. Marchandises.

Le chiffre des tonnes transportées est monté de 791,425 à 811,168; ramené à la longueur entière des lignes, le mouvement a été de 474,704 tonnes (470,030 tonnes en 1893). Le trafic à destination de l'Italie accuse une diminution d'environ 21,000 tonnes, qui est due en partie à la situation du change en Italie ainsi qu'à la perception en or des droits de douane italiens. Le trafic des céréales s'est développé d'une façon réjouissante. Parmi les articles principaux de transport, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent quant au poids le premier rang avec 348,503 tonnes (42.96 %); viennent ensuite les matériaux de construction avec 114,228 tonnes (14.08 %) et les produits métallurgiques avec 109,148 tonnes (13.46 %).

Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après:

	1894	1893
De la Suisse vers l'Italie	34,088 t.	42,058 t.
De l'Italie vers la Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	289,982 t.	246,725 t.
De l'Allemagne, la Belgique et la Hollande vers l'Italie	153,687 t.	166,797 t.
De l'Italie vers l'Allemagne, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre	82,213 t.	87,544 t.

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

Les quatre catégories principales de tarifs se répartissent de la manière suivante:

	1894	1893
grande vitesse	42,440 t. = 5.23 %	35,491 t. = 4.48 %
expéditions partielles	39,833 t. = 4.91 %	42,238 t. = 5.34 %
wagons complets (petite vitesse)	224,096 t. = 27.63 %	231,920 t. = 29.30 %
tarifs exceptionnels	504,799 t. = 62.23 %	481,776 t. = 60.88 %

En 1894, chaque tonne a parcouru en moyenne 155.66 kilomètres (en 1893: 157.98 kilomètres); le produit par tonne-kilomètre est de 7.10 centimes contre 7 centimes en 1893.

La recette du service des marchandises est montée de fr. 8,753,691. 66 à fr. 8,970,585. 63; la plus-value est donc de fr. 216,893. 97, soit de 2.48 %.

Comparées à celles de 1893, les *recettes diverses d'exploitation* se composent des chiffres suivants:

	1894	1893
loyers et affermages	fr. 671,003. 69	fr. 627,172. 94
produit de services auxiliaires	" 4,496. 23	" 8,996. 83
autres recettes	" 3,034. 25	" 2,120. 34
<i>total</i>	<u>fr. 678,534. 17</u>	<u>fr. 638,290. 11</u>

Ces recettes diverses sont donc supérieures de fr. 40,244. 06 à celles de 1893 et proviennent essentiellement de la mise en service, vers la fin de 1893, de 70 wagons de grande vitesse.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Dépenses.	1894 (266 kilomètres.)			1893 (266 kilomètres.)			Comparé à 1893			
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	plus		moins	
							Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale . . .	497,180	79	5.71	476,761	54	5.76	20,419	25		
II. Surveillance et entretien de la ligne	1,803,706	39	20.70	1,904,850	24	23.02			101,143	85
III. Expédition et mouvement . . .	1,906,995	45	21.38	1,741,404	07	21.04	165,591	38		
IV. Traction	3,167,213	—	36.33	2,816,639	71	34.05	350,573	29		
V. Dépenses diverses	1,341,059	—	15.38	1,334,403	21	16.13	6,655	79		
<i>Total des dépenses</i>	8,716,154	63	100.00	8,274,058	77	100.00	442,095	86		

	1894	1893
La dépense s'élève: par kilomètre de ligne	à fr. 32,767. 50	fr. 31,105. 48
" " " train	3.2087	3.3247
" " " parcours utile	2.6137	2.6581
" " " d'essieu de voitures et wagons	0.1049	0.1082
" " " de tonne (poids brut)	0.0170	0.0179
en pour cent des recettes d'exploitation	53.87	55.34
" " " " " sur transports	56.23	57.81

ad I. Administration générale.

Les dépenses de cette rubrique présentent comparativement à l'exercice 1893 un accroissement de fr. 20,419. 25; tandis que la dépense du „personnel“ accuse une diminution de fr. 3,635. 70, les „autres dépenses“ sont de fr. 24,054. 95 supérieures à celles de l'année précédente, fait qui est dû principalement à l'impression de nouvelles feuilles de coupons pour les obligations 4 %.

ad II. Surveillance et entretien de la ligne.

Les dépenses du service de *surveillance et d'entretien* se subdivisent comme suit, comparativement à l'exercice précédent:

	1894	1893
A. Personnel	fr. 624,528. 58	fr. 605,703. 50
B. Entretien et réfection de la ligne	" 1,120,111. 41	" 1,228,452. 86
C. Autres dépenses	" 59,066. 40	" 70,694. 38
Total	fr. 1,803,706. 39	fr. 1,904,850. 74
Moins	fr. 101,144. 35	

ad A. Les *dépenses du personnel* se sont accrues également en 1894; l'excédent se monte à fr. 18,825. 08. Il est dû essentiellement à un surcroît de frais pour le gardiennage des barrières en suite de l'augmentation considérable des transports de bestiaux par trains de nuit et, en seconde ligne, au renouvellement périodique des capotes ainsi que des manteaux d'hiver du personnel de la voie.

L'arrêté fédéral du 24 mai 1892 fixant définitivement les mesures à prendre pour assurer le service de l'exploitation sur les réseaux suisses, mesures formulées, comme on sait, dans 16 postulats (voir le rapport de gestion de 1891, page 31), contient entre autres la disposition suivante:

„L'emploi des femmes pour le service des barrières ne doit pas dépasser 12 heures consécutives par jour. Leur remplacement dans ce service n'est admissible que s'il est confié à des personnes possédant les aptitudes nécessaires; en particulier, on doit exclure les enfants et les personnes âgées et corporellement incapables. Pour les femmes en couches, on procédera par analogie de l'art. 15 de la loi fédérale du 23 mars 1877 sur le travail dans les fabriques (rec. off., nouv. série, III. 224); ces femmes ne pourront donc, pendant un espace de temps de 6 semaines en tout, avant et après leurs couches, pas être employées au service du chemin de fer, en ce sens que leur service devra être en tout cas interrompu 4 semaines au moins après les couches.“

Les Administrations suisses de chemins de fer adressèrent alors à l'Assemblée fédérale une demande tendant à ce que le service ordinaire des barrières soit déclaré non soumis à la loi fédérale du 27 juin 1890 sur la durée du travail et que, lors de l'emploi des femmes comme gardes-barrières, la durée du repos ininterrompu de nuit puisse être abaissée au minimum à 8 heures par jour.

Les Chambres fédérales n'ont pas fait droit à cette demande; en conséquence les Administrations furent invitées à pourvoir au plus tard jusqu'au 1^{er} octobre 1894 à ce que l'emploi des femmes pour le service des barrières soit mis en harmonie avec l'arrêté fédéral précité.

Nous avons obtempéré sans retard à cette invitation et depuis le 1^{er} octobre dernier le service des barrières est organisé conformément aux prescriptions.

ad B. *L'entretien et la réparation de la ligne* ont coûté en 1894 fr. 108,341. 45 de moins que l'année précédente; les dépenses respectives des deux exercices sont récapitulées dans le tableau ci-dessous:

	1894	1893	Différence
1. entretien du corps de la voie et de ses dépendances (ballastage compris)	fr. 206,733. 20	fr. 251,836. 87	— fr. 45,103. 67
2. entretien et réparation de la superstructure (voie de fer et installations mécaniques) y compris le remplacement du matériel détérioré	„ 697,000. 47	„ 744,951. 77	— „ 47,951. 30
3. entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	„ 114,295. 55	„ 122,071. 97	— „ 7,776. 42
4. entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures	„ 82,099. 52	„ 74,265. 44	+ „ 7,834. 08
5. déblayage des neiges et de la glace	„ 19,982. 67	„ 35,326. 81	— „ 15,344. 14
<i>Total</i>	<u>fr. 1,120,111. 41</u>	<u>fr. 1,228,452. 86</u>	<u>— fr. 108,341. 45</u>

ad 1. *Le complètement et le renouvellement du ballast* ont exigé fr. 71,334. 90 contre fr. 104,668 en 1893; *l'inspection et le déblayage des parois et talus rocheux* ont coûté fr. 36,490. 05 (fr. 47,125. 38 en 1893). Indépendamment de l'entretien ordinaire, les travaux ci-après énumérés ont entraîné des frais de quelque importance: 1. mur de protection dans le torrent du Muhlebach, kilom. 6,¹⁵⁹ (Immensee-Goldau) pour remplacer le blindage en bois, fr. 1,855. 75; 2. canalisation allant du point kilométrique 152,³ au torrent de Guasta, entre Bellinzzone et Giubiasco, pour l'écoulement de l'eau hors de la galerie de Dragonato, fr. 2,078. 30.

Pour la première fois, le fonds de renouvellement contribue, d'après les nouveaux statuts, à raison de fr. 18,165. 06 au prix d'achat du ballast.

ad 2. Les dépenses d'entretien et de réfection de la superstructure y compris les installations mécaniques (aiguilles, appareils de concentration, plaques tournantes et chariots transbordeurs), se répartissent, comparativement à l'exercice 1893, de la manière suivante :

	1894	1893	Différence
a) coût du matériel de superstructure (rails, traverses et attaches) pour l'entretien courant	fr. 173,151. 95	fr. 119,069. 88	+ fr. 54,082. 07
b) salaires pour dressement et réfection de la voie	" 208,345. 97	" 204,985. 63	+ " 3,360. 34
c) entretien des installations mécaniques (réparations et pièces de rechange)	" 63,760. 88	" 45,760. 02	+ " 18,000. 86
d) réfections totales de la voie et des installations mécaniques	" 394,533. 42	" 505,434. 30	— " 110,900. 88
total	fr. 839,792. 22	fr. 875,249. 83	— fr. 35,457. 61
moins: la valeur du vieux matériel retiré	" 142,791. 75	" 130,298. 06	+ " 12,493. 69
<i>dépense nette</i>	fr. 697,000. 47	fr. 744,951. 77	— fr. 47,951. 30

ad a. Le surcroît de dépense provient de la plus forte quantité de matériel usé qu'il a fallu remplacer, savoir principalement les traverses en mélèze des gares et en partie de la pleine voie, ainsi que les traverses en chêne de la ligne du Monte Ceneri (Giubiasco-Lugano) et le petit matériel d'attache.

Voici les quantités respectives des deux dernières années :

	1894	1893
traverses en mélèze	6343	4508
traverses en chêne	10331	7176
selles	22257	5911
crampons	78129	19856

En plus on a retiré de la voie pour cause d'usure, rupture ou autres défauts :

	1894	1893
traverses métalliques	182	976
traverses d'aiguilles	985	385
traverses de ponts	415	511
rails en fer	1492 m	1970 m
rails en acier	1289 m	2754,5 m

Les ruptures de rails ont été au nombre de 36 (48 en 1893); parmi les rails d'acier endommagés, il s'en trouvait 50 (599 m) pour lesquels la période de garantie n'était pas expirée et qui ont été remplacés par les fournisseurs.

ad b. La dépense afférente aux salaires pour dressements et réfections de la voie s'élève à fr. 208,345. 97, dépassant de fr. 3,360. 34 celle de 1893 (fr. 204,985. 63); cet excédent est dû aux réfections plus étendues mentionnées à la lettre a.

Les frais des dressements seuls se montent à fr. 83,848. 95; ce travail a été exécuté sur une longueur de 284,775 m, soit le 67 % du développement total des voies, et revient en moyenne à 29 centimes par mètre courant.

ad c. Cette rubrique accuse par rapport à 1893 une augmentation de fr. 18,000. 86 qui concerne toutefois des dépenses extraordinaires auxquelles doit suffire le compte d'exploitation, savoir :

la reconstruction d'un chariot transbordeur à vapeur mis jadis au rebut et qui est destiné au dépôt agrandi de Bellinzona	fr. 4,928. 05
l'amortissement de la valeur de l'ancien appareil de concentration de la gare de Göschenen, remplacée par un dispositif neuf	„ 7,550. 39
les frais de la transformation de l'appareil de concentration de la station de Giubiasco	„ 5,386. 70

Après défalcation de ce total de fr. 17,865. 14

la somme restant pour l'entretien proprement dit des installations mécaniques est sensiblement la même que l'an passé.

Durant l'exercice écoulé, on a remplacé pour cause de détérioration 13 branchements (19 en 1893) et 5 croisements (28 en 1893); en outre des raccordements d'aiguilles indiqués à la lettre *d* ci-dessous, 4 aiguilles de différentes stations ont été reconstruites sur une base métallique; ce travail a été porté en compte sous cette rubrique également.

Le nombre des branchements sur voies s'est accru en 1894 de 9 (de 539 à 548), celui des croisements de 10 (de 605 à 615); cette augmentation est la conséquence des extensions de gares et stations dont nous avons parlé au chapitre III.

Par la même raison, les autres installations mécaniques des stations se sont accrues de :

- 1 plaque tournante à locomotives (station de Rivera-Bironico),
- 2 plaques tournantes à voitures et wagons (gare d'Erstfeld),
- 1 grue à pivot (gare de Chiasso),
- 1 pont-bascule (station de Lavorgo),
- 1 grue d'alimentation (station de Wasen).

ad d. Les réfections totales de la superstructure ont coûté en 1894 fr. 110,900. 88 de moins qu'en 1893; celles de 1894 ont eu lieu sur les tronçons suivants :

1. de la tête du tunnel de l'Axenberg jusqu'au point kilométrique 30,776, avec rails d'acier types IV^a et IV sur traverses métalliques;

longueur du tronçon	2016 m
coût total	fr. 66,309. 43
coût par mètre courant de voie	fr. 32. 95

2. de la station de Cadenazzo jusqu'au point kilométrique 162,5 avec rails d'acier type II¹ sur traverses métalliques;

longueur du tronçon	2748 m
coût total	fr. 69,720. 30
coût par mètre courant de voie	fr. 25. 38

3. de la gare de Lugano à la tête nord du tunnel de Paradiso, avec rails d'acier type IV sur traverses métalliques;

longueur du tronçon	2640 m
coût total	fr. 81,344. 14
coût par mètre courant de voie	fr. 30. 82

4. du point kilométrique 160,750 jusqu'à la tête nord du tunnel du Monte Ceneri; on s'est borné ici à poser de nouvelles traverses en chêne sous les rails d'acier type II¹⁸⁹² encore en bon état et à renouveler le matériel d'attache;

longueur du tronçon 2060 m
 coût total fr. 23,917. 55
 coût par mètre courant de voie fr. 11. 60

5. de la station de Balerna à la gare de Chiasso; la réfection s'est limitée à la substitution de traverses métalliques avec matériel d'attache neuf aux traverses en bois (mélèze et chêne) datant de 1874;

longueur du tronçon 1922 m
 dépense pour 1894 fr. 12,488. 65

(pour cette réfection on disposait déjà d'une partie des traverses approvisionnées depuis quelques années);

6. les deux voies principales des stations de Biasca (949 m) et de Giubiasco (745 m), y compris les 10 raccordements d'aiguilles placés sur ces voies, réfectionnées avec rails d'acier type II¹, branchements modèle de 1887 et croisements avec pointes en acier, le tout sur traverses métalliques;

dépense pour 1894 fr. 60,138. 30

(ici également on disposait d'une partie du matériel approvisionné en 1893, d'une valeur de fr. 23,809. 39 indiquée dans notre dernier rapport de gestion, page 35);

7. les deux voies principales des gares de Lugano et de Chiasso (ensemble 1500 m), avec les 18 raccordements d'aiguilles qui s'y trouvent; cette réfection a été opérée avec le même matériel que ci-dessus;

coût total fr. 80,615. 05.

Les réfections totales de voies comportent donc 15,890.5 m pour 1893 et 10598 m pour 1894; en outre 3982 m de voies ont été pourvues de traverses neuves.

La quotité à prélever sur les fonds de renouvellement pour faire face aux dépenses d'entretien et de réfection de la superstructure, s'élève à fr. 572,668. 40 (en 1893: fr. 636,476. 50).

Nous donnons ci-après un tableau comparatif de la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la fin de 1894:

	1894		1893		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales Rothkreuz-Chiasso, Giubiasco - frontière près Pino et Cadenazzo-Locarno	340061	100	340061	100	259571	100
dont:						
voies de rails en fer	14063	4.1	16843	5.0	34638	13.3
" " " " acier, type I	11525	3.4	11525	3.4	18736	7.2
" " " " " " II	215390	63.4	219468	64.5	206197	79.5
" " " " " " III	17492	5.1	17492	5.1	—	—
" " " " " " IV et IV ^a	81591	24.0	74733	22.0	—	—
voies sur traverses en mélèze	—	—	6207	1.8	88975	34.3
" " " " chêne*	132616	39.0	137326	40.4	170596	65.7
" " " " métalliques	207445	61.0	196528	57.8	—	—

*Entre autres 21433 m de voies sur différentes traverses, mais où celles en chêne prédominent.

ad 3. Les frais d'entretien des bâtiments accusent une diminution de fr. 7,776. 42 comparativement à l'exercice précédent; nous allons indiquer les dépenses les plus importantes de cette rubrique:

a. acquisition d'une grue et d'une bascule, prolongement de l'estacade aux charbons à Erstfeld	fr. 2,298. 15
b. construction de hangars provisoires pour l'emmagasinage des céréales à Sisikon et à Bellinzone	„ 17,493. 30
c. renforcement des hangars provisoires à céréales à Fluelen, couverture des dits en tuiles (en lieu et place du carton bitumé qui s'était détérioré)	„ 15,882. 70
d. transfert de la maisonnette n° 55/56 de l'embouchure du tunnel du Leggistein au point kilométrique 63.970, parce que les habitants de cette maisonnette étaient incommodés par la fumée s'échappant du tunnel	„ 5,222. 20
e. arrosage d'eau courante dans les lieux d'aisances à l'extrémité sud de la gare de Göschenen	„ 1,503. 50
f. diverses installations et modifications dans les bâtiments des anciens ateliers de Bellinzone, qui doivent servir d'ateliers de dépôt (somme fractionnelle)	„ 3,539. 80
total	<u>fr. 45,939. 65</u>

Après déduction de cette somme, il reste pour l'entretien courant des bâtiments une dépense de fr. 68,355. 90, dont fr. 2,172. 70 pour le bâtiment d'administration à Lucerne. La proportion des frais d'entretien à la valeur des bâtiments (environ fr. 9,200,000) est donc tombée au taux de 0.72 %.

ad 4. Les frais d'entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures sont de fr. 7,834. 08 supérieurs à ceux de 1893 et se répartissent comme suit:

	1894	1893		Différence
entretien du télégraphe	fr. 23,260. 75	fr. 26,649. 80	—	fr. 3,389. 05
entretien des signaux dans les gares et en pleine voie	„ 10,152. 77	„ 5,654. 53	+	„ 4,498. 24
entretien et renouvellement des clôtures, barrières, etc.	„ 48,686. —	„ 41,961. 11	+	„ 6,724. 89
total	<u>fr. 82,099. 52</u>	<u>fr. 74,265. 44</u>	+	<u>fr. 7,834. 08</u>

Parmi les dépenses de l'entretien des signaux figure une somme de fr. 3,428. 15 représentant le prix d'achat de 19 appareils de contact à flexion et de 2 appareils enregistreurs qui ont été substitués sur la ligne de montagne Erstfeld-Wasen à diverses pédales mises au rebut pour cause d'usure.

En 1894 également, on a continué le remplacement de haies déperies par des clôtures formées soit de fers d'angle et de fil de fer, soit de dalles en pierre (coût: fr. 11,341. 95); en outre, les réparations et le remplacement partiel des haies de clôture exigent constamment encore d'assez fortes sommes, ces travaux, exécutés avec des matériaux plus solides, ne pouvant s'accomplir que successivement.

Durant l'exercice écoulé, le téléphone a été installé entre les gares et plusieurs maisonnettes de la ligne Melide-Balerna; les frais y relatifs ont été colloqués au compte de construction (voir chap. III, pos. 2 e).

Les lignes télégraphiques et de signaux avaient fin 1894 le développement ci-après :

<i>Lignes de télégraphe, de téléphone et de signaux.</i>	Lignes appartenant à la Compagnie.		Fils de service sur poteaux de l'Etat.		Total.	
	Kilomètres					
	Ligne	Fils	Ligne	Fils	Ligne	Fils
Lignes aériennes	42.610	182.965	192.680	788.260	235.290	971.225
Câbles	54.869	301.921	—	—	54.869	301.921
Total fin 1894	97.479	484.886	192.680	788.260	290.159	1273.146
Total fin 1893	98.479	482.521	192.680	771.960	291.159	1254.481

La diminution d'un kilomètre des lignes de la Compagnie provient de l'enlèvement du télégraphe entre Lugano-gare et Lugano-ville.

ad. 5. La dépense pour le *déblayage des neiges et de la glace* est de fr. 15,344. 14 inférieure à celle de l'exercice précédent, fait qui est dû à des conditions atmosphériques extraordinairement favorables.

Le tableau ci-après indique la répartition comparative de ces dépenses sur les diverses sections :

	1894		1893	
	Fr.	C.	Fr.	C.
Côté nord: 65 kilom. de ligne à ciel ouvert	9,053	30	21,405	25
<i>par kilomètre</i>	139	—	330	—
Côté sud: 60 kilom. de ligne à ciel ouvert jusqu'à Giubiasco	8,599	40	12,658	36
<i>par kilomètre</i>	144	—	210	—
Monte-Ceneri, avec les autres sections:				
81 kilom. de ligne à ciel ouvert	2,329	97	1,263	20
<i>par kilomètre</i>	29	—	15	60
Total pour 228 kilom. de ligne à ciel ouvert	19,982	67	35,326	81
<i>par kilomètre</i>	89	—	155	—

Selon l'usage, nous terminons cet exposé par un tableau récapitulant les journées de travail des *journaliers* employés, en sus du personnel régulier, à l'exécution des travaux et prestations rentrant dans ce chapitre :

Catégories des travaux et prestations.	Journées de travail des journaliers.	
	1894	1893
1. Auxiliaires, surveillance extraordinaire et suppléances aux jours de repos	26869	25475
2. Suppléances dans les cas de maladie	4356	3640
3. Jours de repos légaux des journaliers	4295	3824
4. Entretien de la ligne:		
Infrastructure	28313	35076
Superstructure et installations mécaniques	51805	55858
Bâtiments	3367	4005
Télégraphe, signaux et clôtures	5512	4385
Déblayage de la neige et de la glace	3213	6397
Total	127730	138660
Soit en moyenne par jour, pendant 300 jours ouvrables	426	462

ad C. Les *autres dépenses*, au chiffre de fr. 59,066. 40, sont de fr. 11.627. 98 *inférieures* à celles de 1893 (fr. 70,694. 38); cette diminution se répartit sur toutes les rubriques et s'explique par le fait que durant l'exercice écoulé, il n'y a pas eu, comme en 1893, à faire face à des dépenses extraordinaires.

ad III. Expédition et mouvement.

La *dépense totale* afférente à ce service se monte en 1894 à fr. 1,906,995. 45 contre fr. 1,741,404. 07 en 1893.

Le surcroît comprend fr. 142,291. 15 pour le personnel et fr. 23,300. 23 pour les autres dépenses.

L'augmentation des *dépenses du personnel* est due à plusieurs facteurs: accroissement du personnel des gares et des trains, engagement de gardes-freins auxiliaires, vu la densité très forte du trafic des marchandises; augmentation des frais d'exploitation des entrepôts de Brunnen, conséquence des transports considérables de céréales.

Quant aux *autres dépenses*, l'excédent provient d'une plus grande consommation de matières ainsi que du complètement et de l'entretien de l'inventaire.

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

Les *dépenses totales* du service de la traction, qui étaient en 1893 de fr. 2,816,640. 21, s'élèvent pour 1894 à fr. 3,167,213. — se répartissant comme suit:

	1894	1893
personnel	fr. 839,570. 87	fr. 754,958. 73
matières pour locomotives, voitures et wagons 1,386,069. 83	„ 1,336,717. 20
entretien et renouvellement du matériel roulant	„ 920,463. 43	„ 707,113. 76
autres dépenses	„ 21,108. 87	„ 17,850. 52
total	<u>fr. 3,167,213. —</u>	<u>fr. 2,816,640. 21</u>

L'augmentation de dépense porte sur les 4 rubriques ci-dessus; elle est une conséquence de l'accroissement du trafic, comme aussi du fait qu'en 1894 la valeur des anciens appareils de chauffage des voitures remplacés par le chauffage à la vapeur a été sortie du compte de construction et enfin du renouvellement assez considérable du matériel roulant (chaudières et foyers de locomotives, transformation de voitures).

Parc des locomotives (tableau n° 14). Au cours du dernier exercice, la fabrique de locomotives et de machines à Winterthour a livré les dernières 4 locomotives de nos commandes de 1892 et 1893, savoir :

- 2 locomotives à six roues couplées et tender séparé, série CST, pour trains express en montagne,
- 1 locomotive à six roues couplées et tender séparé, série AST, locomotive compound à 3 cylindres, pour trains express en plaine et en montagne,
- 1 locomotive à six roues couplées et tender séparé, série AST, locomotive compound à 4 cylindres, pour trains express en plaine et en montagne.

En fait de *combustibles*, les locomotives des trains de marchandises ont brûlé des charbons de la Sarre, tandis que les locomotives de tous les trains de voyageurs n'ont employé que des briquettes (principalement des houillères de la Ruhr).

La consommation de combustible (tableau n° 17) se monte :

en 1883, à	26,545,556 kg.	coûtant fr.	870,455. 95
„ 1884, „	25,756,670 „	„ „	689,032. 42
„ 1885, „	26,087,430 „	„ „	652,920. 92
„ 1886, „	26,469,325 „	„ „	661,168. 40
„ 1887, „	32,506,350 „	„ „	822,479. 43
„ 1888, „	34,689,440 „	„ „	839,864. 30
„ 1889, „	38,121,712 „	„ „	912,644. 36
„ 1890, „	39,050,500 „	„ „	1,049,696. 22
„ 1891, „	43,425,210 „	„ „	1,283,852. 38
„ 1892, „	44,418,980 „	„ „	1,301,109. 18
„ 1893, „	48,166,950 „	„ „	1,279,124. 20
„ 1894, „	53,135,650 „	„ „	1,324,331. 41

ce qui donne par kilomètre de locomotive :

en 1883,	11,58 kg.	au prix de	cts. 37,97
„ 1884,	12,06 „	„ „	32,26
„ 1885,	11,58 „	„ „	28,98
„ 1886,	11,44 „	„ „	28,57
„ 1887,	12,23 „	„ „	30,96
„ 1888,	12,41 „	„ „	30,04
„ 1889,	12,61 „	„ „	30,18
„ 1890,	13,09 „	„ „	35,19
„ 1891,	14,10 „	„ „	41,69
„ 1892,	13,72 „	„ „	40,20
„ 1893,	13,65 „	„ „	36,26
„ 1894,	13,83 „	„ „	34,48

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

en 1883, de	82,175,5	kg.	coûtant fr.	71,782. 25
„ 1884, „	54,316,5	„	„	45,162. 25
„ 1885, „	54,682,7	„	„	42,246. 79
„ 1886, „	56,458,5	„	„	36,435. 36
„ 1887, „	68,113,9	„	„	38,363. 39
„ 1888, „	91,513,3	„	„	45,184. 30
„ 1889, „	105,606,7	„	„	44,712. 94
„ 1890, „	111,305,2	„	„	45,106. 77
„ 1891, „	127,024,8	„	„	48,287. 84
„ 1892, „	151,881,6	„	„	61,414. —
„ 1893, „	169,801,45	„	„	62,836. 18
„ 1894, „	187,195,10	„	„	64,752. 50

soit par kilomètre de locomotive:

en 1883, 0,036	kg.	au prix de	cts.	3,13
„ 1884, 0,025	„	„	„	2,11
„ 1885, 0,024	„	„	„	1,87
„ 1886, 0,024	„	„	„	1,57
„ 1887, 0,026	„	„	„	1,44
„ 1888, 0,033	„	„	„	1,62
„ 1889, 0,035	„	„	„	1,48
„ 1890, 0,037	„	„	„	1,51
„ 1891, 0,041	„	„	„	1,57
„ 1892, 0,047	„	„	„	1,90
„ 1893, 0,048	„	„	„	1,78
„ 1894, 0,049	„	„	„	1,69

Les *frais de réparations et d'entretien des locomotives* (tableau n° 24) se montent à fr. 575,025. 83, (fr. 473,350. 58 en 1893), soit par kilomètre de locomotive à 14,969 centimes (13,417 cts).

Le *parc des voitures et wagons* (tableau n° 20) s'est accru en 1894 de: 10 voitures de III^e classe, série C⁴, à 4 essieux et comportant ensemble 800 places; 6 wagons, série M^{B2}, pour le transport des pierres et 2 wagons, série O^G, pour le transport de la bière; ces deux derniers appartiennent à la Brasserie T. Spiess, du Lœwengarten à Lucerne.

La *consommation de matières de graissage pour les voitures et wagons* (tableau n° 23) s'est élevée en 1894 à 23,910,75 kg ayant coûté fr. 5,011. 23 (en 1893: 23,250,10 kg et fr. 5,071. 05), ce qui fait par kilomètre d'essieu de voitures et wagons 0,279 gramme pour 0,006 centime (en 1893: 0,295 gramme et 0,006 centime).

Les *frais de réparations des voitures et wagons* (tableau n° 24) se montent à fr. 372,639. 09 contre fr. 260,612. 28 en 1893.

ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses figurant sous ce titre pour *loyers et fermages* sont de fr. 24,440. 18 supérieures à celles de l'exercice précédent, dont fr. 9,224. 69 pour loyers de gares et de sections de ligne, fr. 14,315. 79 pour matériel roulant (location de wagons) et fr. 899. 70 pour loyers de bureaux et de magasins.

Assurances contre l'incendie. Nos assurances mobilière et immobilière n'ont pas subi de modification essentielle. L'augmentation des dépenses pour primes concerne principalement l'assurance des approvisionnements de céréales dans les entrepôts de Brunnen, approvisionnements qui, en 1894, ne sont jamais tombés au-dessous de 22,000 tonnes; le 31 décembre, les céréales entreposées atteignaient le chiffre de 29,960 tonnes, représentant une valeur assurée de fr. 5,740,000.

Dommages-intérêts pour accidents. Ce que nous avons observé précédemment, savoir que le chiffre des accidents n'est nullement en rapport avec la densité du trafic, se trouve confirmé à nouveau par l'exercice de 1894. Malgré la densité extraordinaire du service des voyageurs et de celui des marchandises, il ne s'est produit sur notre réseau que deux accidents graves, tous deux malheureusement mortels, dont nous avons eu à nous occuper plus particulièrement à raison de la loi sur la responsabilité. Une transaction amiable quant au chiffre de l'indemnité est intervenue avec la famille de l'un des employés tués; le second accident grave est arrivé le 31 décembre et n'a pu conséquemment être liquidé avant la clôture de l'exercice.

Anticipant partiellement sur notre prochain rapport, nous pouvons vous informer que, toutes instances épuisées, le Tribunal fédéral a rendu son jugement dans le procès dérivant de l'accident plusieurs fois rappelé de l'année 1891 et fixé l'indemnité à un chiffre excédant de fort peu la somme que nous avons primitivement offerte à titre amiable; la majeure partie de cette indemnité a été payée en 1894.

Il reste deux cas non liquidés: l'un, qui remonte à l'année 1893, est pendant devant les tribunaux; l'autre concerne l'accident survenu le 31 décembre dernier; nous espérons pouvoir le régler au moyen d'une transaction.

Les dommages-intérêts résultant d'accidents sans suites durables pour les victimes sont demeurés en 1894 au-dessous du chiffre habituel.

En fait, le nombre des accidents survenus dans l'exploitation et qui, pour autant qu'ils entraînent une incapacité de travail de plus de 6 jours, doivent, à teneur des prescriptions légales, être considérés comme graves et communiqués à l'Autorité de surveillance, est inférieur à celui de 1893. Le tableau de la page 42 donne à cet égard les indications nécessaires. Enfin, les indemnités pour lésions corporelles sans gravité n'ont pas augmenté, malgré le développement de l'exploitation, ce qu'il faut attribuer aux mesures de précaution prises en vue de prévenir les accidents ainsi qu'au traitement rationnel des blessés.

En ce qui concerne les conséquences des catastrophes de Mœnchenstein et de Zollikofen, dont nous devons, en vertu de la convention du 5 septembre 1885, porter la responsabilité concurremment avec les quatre autres grandes Compagnies suisses, l'Administration responsable, le Jura-Simplon, nous a transmis dans les derniers jours de l'année un nouveau décompte dont la vérification n'est pas terminée. Les pièces comptables qui nous ont été envoyées, comme aussi l'évaluation des prétentions non encore formulées et sur lesquelles les tribunaux auront à statuer, nous ont permis de constater que selon toutes probabilités la somme mise de côté dans ce but, soit l'excédent du fonds de réserve en sus de son maximum statutaire de 2 millions de francs, suffira amplement à payer notre quote-part aux dommages-intérêts; dans le cas le plus défavorable, le surplus nécessaire à compléter cette quote-part, ne saurait être de quelque importance.

Nous espérons pouvoir présenter l'année prochaine un rapport final sur cette question et nous n'avons pas omis de prier la Compagnie du Jura-Simplon d'en activer autant que possible la liquidation.

Le nombre des *réclamations en dommages-intérêts pour pertes, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1894 à 1122.

Il a été payé en indemnités :

pour dommages et avaries	290 cas,	fr. 8,988. 93
„ manquants, déchets, coulages	218 „ „	2,470. 69
„ retards et fourvoiements	90 „ „	2,091. 21
„ acquits en douane, etc. non déchargés	8 „ „	721. 20
„ autres causes	34 „ „	2,043. 97
	<hr/>	
	640 cas,	fr. 16,316. —

De cette somme il faut déduire :

remboursements de Compagnies de chemins de fer	fr. 2,446. 61
remboursements d'employés fautifs	„ 29. —
produit de la vente de colis en trop	„ 102. 23
	<hr/>
	„ 2,577. 84

Reste à notre charge fr. 13,738. 16

Comparativement à l'année 1893, le dernier exercice accuse une légère augmentation du chiffre des réclamations, fait connexe à l'accroissement du trafic en général; d'autre part le total des indemnités allouées est encore plus faible que celui de 1893, parce qu'en 1894 il ne s'est produit, sur notre réseau, aucun accident ayant causé de graves dommages aux marchandises.

La rubrique „pour autres causes“ contient une somme de fr. 1361 représentant l'indemnité allouée à un particulier dont le véhicule avait été détruit par un train près de la gare de Melide.

Droit de concession, impôts et droits. Le droit de concession revenant à la Confédération aux termes de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, a été versé à la Caisse fédérale au montant usuel de fr. 53,200. En revanche, les impôts cantonaux et communaux ont augmenté sur toute la ligne, parce que le taux de l'impôt a été relevé dans certaines localités, et qu'un grand nombre de terrains et immeubles appartenant à la Compagnie ont été pour la première fois soumis à l'impôt. En présence de la tendance toujours plus accentuée de tous les cantons traversés par notre ligne, à imposer les Compagnies de chemins de fer, nous avons fait valoir avec succès le privilège que nous confèrent à cet égard les concessions, mais nous n'avons pu empêcher que les cantons et communes frappent de contributions tous les bâtiments, installations et terrains qui ne sont pas en connexion immédiate et nécessaire avec le chemin de fer et que les concessions déclarent expressément passibles d'impôts. Une conséquence de la tendance que nous venons de signaler est que ces dernières années les immeubles les plus insignifiants, de toutes petites parcelles de terrain, qui se trouvent encore accidentellement en notre possession ou dont, par raisons de convenance, nous ne voulons pas nous défaire, ont été inspectés et successivement inscrits, souvent au delà de leur valeur réelle, dans le rôle des impôts communaux et cantonaux. Bien qu'au fond la question n'ait pas une grande portée, nous avons dû néanmoins, à plusieurs reprises, nous opposer soit à des prétentions injustifiées, soit au taux d'évaluation de ces immeubles.

Les *autres dépenses*, au montant de fr. 31,617. 94, sont de fr. 55,876. 72 inférieures à celles de l'année précédente; elles comprennent entre autres :

- fr. 11,525. 97 versements au dépôt de denrées alimentaires à Bellinzone,
- „ 3,280. 03 versements pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux,
- „ 12,848. 06 versements pour les écoles privées de la Compagnie.

La très forte diminution des „autres dépenses“ provient essentiellement du fait que l'exercice 1893 était grevé des frais considérables de la participation du chemin de fer du Saint-Gothard à l'Exposition universelle de Chicago.

A ce sujet nous croyons devoir encore ajouter que notre exhibition, combinée avec la distribution d'environ 60,000 exemplaires de la brochure illustrée „Over the Alps via the St. Gothard Railway“, a obtenu une récompense et que le commissaire spécial suisse s'exprime à cet égard comme suit dans son rapport officiel au Département des affaires étrangères:

„La Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard a exposé les plans et aquarelles de sa „ligne dans l'édifice réservé au matériel de transport et de communication, où elle disposait de toute „la paroi orientale du bâtiment principal. Cette exhibition, parfaitement installée et très admirée des „visiteurs, a eu un plein succès; elle constituait une réclame bien entendue et tout à fait réussie „tant pour l'ensemble de l'industrie des étrangers en Suisse que pour celle des hôtels et pour les „services de transport; elle mérite d'être citée comme une entreprise ayant un cachet d'utilité pu- „blique et comme une réclame générale en faveur de notre pays, ce d'autant que la Compagnie du „Saint-Gothard a supporté seule tous les frais de son exposition.“

Les trois grands plans en relief, à l'échelle d'un millième, représentant le développement de la ligne entre Gurtellen et Wasen, près du Dazio Grande et dans la Biaschina, ont été donnés à la „Smithsonian Institution“; leur transport à Washington s'est effectué au commencement de l'année; ils se trouvent maintenant au Musée national de cette ville, où ils sont exposés contre une paroi bien éclairée.

E. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice 1894, nous avons eu à enregistrer dans le service d'exploitation proprement dit, 60 accidents, savoir:

a. déraillements: sur branchements	3
en pleine voie	2
b. collisions: en gares	1
en pleine voie	—
c. accidents de personnes	52
d. accidents divers	2
	60

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

1. par déraillement ou collision:

	tués	blessés
voyageurs	—	—
employés	—	—
autres personnes	—	—

2. par d'autres causes:

voyageurs	—	—
employés	2	50
autres personnes	—	—
	2	50

Nous indiquons ci-après les deux accidents suivis de mort:

Le 26 février, le conducteur Mariani Gaspard traversait les voies à Chiasso, lorsqu'il fut atteint par un train de manœuvre et tué sur le coup.

Le 31 décembre, le garde-freins Wicki Joseph est, par une cause demeurée inconnue, tombé du train 525 et fut trouvé sans vie dans le tunnel du Stutzeck.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

Par suite de l'augmentation du personnel de l'exploitation, l'effectif de la caisse de secours pour les fonctionnaires et employés s'est accru de 90 membres; il en est sorti par contre, pour cause de résignation des fonctions, invalidité ou décès, 52 membres. Les mutations ne présentent rien d'anormal, comme il ressort des tabelles statistiques ci-dessous; en particulier, nous n'avons à signaler aucune augmentation notable des cas d'invalidité ou de décès.

Le relevé des membres secourus et pensionnés ne nous suggère aucune observation spéciale. La circonstance que le nombre des pensionnés n'a pas diminué durant les quatre dernières années, trouve son explication dans la note ajoutée au tableau respectif et qui signifie que le service de la pension ne cesse qu'avec l'extinction des droits de *tous* les membres de la famille. D'autre part, c'est un fait démontré par la statistique que la mortalité des invalides n'est plus forte que pendant la première période de l'invalidité, c'est-à-dire, pour ce qui nous concerne spécialement, pendant la durée des secours (assurance contre la maladie), plus tard elle ne s'écarte guère des chiffres de la mortalité générale. Disons en passant que notre jeune institution n'a pas encore à s'occuper de l'invalidité pour cause de vieillesse, attendu qu'à l'exception d'un petit nombre d'employés assez âgés dont l'engagement remonte à l'époque de l'exploitation des lignes tessinoises de plaine, la majeure partie de notre personnel est dans la force de l'âge.

Relativement à l'exposé financier, nous ajouterons pour confirmer les observations faites l'an dernier par les contrôleurs, que les allocations de la Compagnie en 1891 contiennent une subvention extraordinaire destinée à combler le déficit de fr. 348,813 existant à cette époque. Dans l'allocation de la Compagnie pour 1892 figure une somme de fr. 115,353. 71, résultant de l'admission à la caisse de secours de 53 agents d'un certain âge; de même le chiffre des allocations des membres de 1892 à 1894 comprend la quote-part des nouveaux adhérents au capital de garantie calculé pour chacun d'eux individuellement. Comme nous avons dû autoriser une fraction des membres admis postérieurement à verser leur quotités par acomptes successifs, l'augmentation temporaire des recettes de ce chef ne prendra fin qu'en 1897, époque à laquelle aussi se rétablira la proportion normale (1 : 2) entre les allocations des membres et celles de la Compagnie. Pour plus de clarté nous avons ajouté à l'exposé financier une note explicative. Quant aux résultats des comptes de 1894, nous constatons avec satisfaction que les pertes de cours subies en 1891 et 1893 sont en partie réparées par des bénéfices réalisés sur les cours au montant de fr. 36,030. —.

Aux termes de la loi fédérale concernant les caisses de secours des Compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur, nous sommes astreints à soumettre le 31 décembre 1894 au Conseil fédéral un nouveau bilan de notre caisse de secours. Le compte, qui doit être établi d'après les règles techniques en matière d'assurances, montrera si par suite des pertes de cours ou par d'autres motifs, il s'est produit un nouveau déficit qu'on pourrait nous obliger à combler. Pour le moment, nous n'avons aucune raison d'éprouver des appréhensions à cet égard, vu que la marche suivie jusqu'ici par notre institution ne permet pas d'admettre la probabilité d'un déficit considérable.

Effectif des membres de la caisse de secours.

Année	Au commencement de l'année	Entrés pendant l'année	Sortis sans secours (avec remboursement)	Sortis avec secours ou pension	Sortis par suite d'accident en service	Décédés	A la fin de l'année
1891	980	83	36	5	1	9	1012
1892	1012	178	38	8	4	8	1132
1893	1132	87	42	5	3	3	1166
1894	1166	90	33	9	3	7	1204

Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au commencement de l'année		Augmentation pendant l'année		Diminution pendant l'année								A la fin de l'année		
					Secourus				Pensionnés						
	Secourus	Pensionnés	Secourus	Pensionnés	Par retour de la capacité de travail	Par l'octroi d'une pension	Par l'octroi d'une indemnité unique	Décédés	Total	Par l'octroi d'une indemnité unique	Par suite de mort de parents pensionnés (§ 12)	Décédés	Total	Secourus	Pensionnés
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79

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	Cotisations des sociétaires	Allocations de la Compagnie	Recettes diverses	Total
1891	fr. 1,176,213.28	fr. 64,853.45	fr. 465,367.80 *)	fr. 84,993.50	fr. 1,791,428.03
1892	„ 1,675,888.17	„ 99,261.88**	„ 245,122.47**)	„ 79,271.51	„ 2,099,544.03
1893	„ 2,036,018.38	„ 101,676.—**	„ 143,954.76	„ 92,898.05	„ 2,374,547.19
1894	„ 2,181,671.37	„ 100,389.08**	„ 151,881.48	„ 141,586.38	„ 2,575,528.31

*) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 348,813 pour combler le déficit.

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

Dépenses.								
Année	Secours et pensions				Remboursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Total				
1891	fr. 21,475.13	fr. 21,781.62	fr. 2,600.—	fr. 45,856.75	fr. 5,903.06	*fr. 63,780.05	fr. 115,539.86	fr. 1,675,888.17
1892	„ 25,099.69	„ 27,798.31	„ 3,626.65	„ 56,524.65	„ 6,093.75	„ 907.25	„ 63,525.65	„ 2,036,018.38
1893	„ 32,696.18	„ 31,443.55	—	„ 64,139.73	„ 7,271.05	* „ 121,465.04	„ 192,875.82	„ 2,181,671.37
1894	„ 39,182.75	„ 34,056.08	„ 4,250.—	„ 77,488.83	„ 3,260.—	„ 2,879.72	„ 83,628.55	„ 2,491,899.76

*) Pertes de cours.

b. Caisse de secours en cas de maladie pour les ouvriers du chemin de fer du Saint-Gothard.

La situation de la *caisse de secours des ouvriers du service de surveillance et d'entretien de la ligne* s'est accrue en 1894 du solde provenant de la liquidation de la caisse de secours des ouvriers occupés aux travaux de la seconde voie.

La *caisse de secours des ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers* accuse de nouveau un mécompte et une diminution notable de ses réserves.

Dans notre dernier rapport, nous vous informions qu'en vue de régulariser l'assurance contre la maladie des journaliers du service d'exploitation, nous avons l'intention de soumettre les statuts à une revision basée, si possible, sur la législation fédérale projetée sur la matière. L'élaboration du projet de nouveaux statuts est terminée, mais divers obstacles, entre autres la refonte de la loi qui nous avait servi de guide dans ce travail, ont retardé la fixation du texte définitif.

La *caisse de secours des ouvriers occupés à la construction de l'embranchement Lucerne-Immensee* a été créée sur la base de la caisse de secours des ouvriers occupés aux travaux de la seconde voie ainsi que des anciennes caisses de secours dites de la construction; cette nouvelle institution accuse les résultats suivants:

<i>Recettes.</i>		
Cotisations mensuelles des membres	fr. 2,631. 20	
Intérêts	„ 3. 08	
	Total	fr. 2,634. 28
<i>Dépenses.</i>		
Frais d'administration	fr. 56. 25	
Frais de transport	„ 2. —	
Honoraires des médecins	„ 162. 50	
Médicaments	„ 63. 60	
Frais de traitement	„ 325. 40	
Achat d'inventaire	„ 5. 60	
	Total	fr. 615. 35
<i>Solde au 31 décembre 1894</i>		<u>fr. 2,018. 93</u>
Le solde ci-dessus se justifie comme suit:		
Livret n° 4240 de la Banque cantonale lucernoise		fr. 1,503. 08
Espèces dans la caisse du comptable		„ 515. 85
	Somme égale	<u>fr. 2,018. 93</u>

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

Pendant le dernier exercice, ce fonds s'est accru du montant de ses intérêts, soit de fr. 2,921. 62; il n'en a été prélevé aucune somme en 1894.

Au 31 décembre, le fonds atteignait le chiffre de fr. 76,430. 80; sa situation en titres est montée de fr. 69,500. — (val. nom.) obligations 4 % du chemin de fer du Gothard, à fr. 75,000. —; l'augmentation comporte ainsi fr. 5500.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Le chiffre des employés s'est accru pendant l'exercice de 2 nouveaux commis de bureau. L'effectif des ouvriers a oscillé dans les limites ci-après :

Nombre total d'ouvriers au 1 ^{er} janvier	363
" " " " 31 décembre	425

Le maximum d'une fin de mois a été 425, le minimum 369 savoir :

chefs-ouvriers	9— 8	peintres et vernisseurs	10— 9
ajusteurs et monteurs	150—136	selliers	5— 4
tourneurs	30— 28	apprentis	51— 40
forgerons et frappeurs	17— 15	manœuvres	119—102
chaudronniers	8— 6	faiseur d'outils	1— 1
chaudronniers sur cuivre	3— 3	fondeurs	2— 2
ferblantier	1— 1	veilleurs de nuit	2— 2
menuisiers et vitriers	17— 12		

Les ateliers centraux ont réparé en tout 135 locomotives, 533 voitures et 2053 wagons.

Au 1^{er} janvier, il y avait en réparation: 17 locomotives, 40 voitures et 52 wagons; au 31 décembre 17 locomotives, 40 voitures et 67 wagons.

En sus de ces réparations du matériel roulant, on a exécuté encore divers travaux, tels que: confection de pièces de rechange pour locomotives, voitures et wagons; adaptation du frein Westinghouse à 13 voitures; 23 voitures ont été pourvues d'essieux mobiles et l'écartement de leurs essieux a été augmenté; adaptation du frein-alarme à 41 voitures; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir: écrous en bronze, composition, boulons, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux de laiton, plombs de douane, etc.; en plus: réparations et transformations de tout genre pour d'autres branches de service.

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

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

le 1 ^{er} janvier à	52
le 31 décembre à	75

et a oscillé durant l'année entre 51 et 75.

Les ouvriers étaient répartis comme suit sur les trois dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzone
ajusteurs	16—33	7— 9	6—7
tourneurs	0— 2	—	—
forgeron et frappeur	1	—	—
ferblantier	0— 1	1	—
apprentis	2— 3	9—10	—
chauffeur de machine fixe	1	—	—
menuisier	1	—	—
manœuvres	1— 3	3	2

2. Usine à gaz.

<i>L'usine à-gaz riche de Bellinzona</i> a produit en 1894	30,886.000 m ³
de gaz; la provision au 1 ^{er} janvier 1894 était de	<u>255.000 m³</u>
total	31,141.000 m ³

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	13,134.819 m ³	
" " " d'autres Administrations	<u>15,288.973 m³</u>	28,423.792 m ³
fuites en 1894		2,407.208 m ³
provision au 1 ^{er} janvier 1895		<u>310.000 m³</u>
total comme ci-dessus		31,141.000 m ³

En 1894 le prix du gaz s'est élevé:

par m ³ de gaz fabriqué, à	fr. 1.59
" " " utile, à	" 1.73

Le gaz a été livré au prix de fr. 1.80 durant les trois premiers trimestres et de fr. 1.50 pendant le quatrième.

On a employé pour la fabrication du gaz 49,616 kg de matières premières; 100 kg de celles-ci ont fourni 62²⁵ m³ de gaz.

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1894	1893
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	13	13
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	7	7
Bureau de la comptabilité	5	5
Caisse principale	6	6
Bureau commercial	12	12
Agents commerciaux	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	35	33
Bureau des réclamations (contentieux)	3	3
Inspectorat du télégraphe et télégraphiste	3	3
Huissiers	8	7
Ateliers de reliure et de lithographie, concierges et chauffeur	8	8
Economat	17	16
Economat: ouvriers, etc. dans les dépôts	13	10
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	7	6
A reporter	—142	—134

2. Surveillance et entretien de la ligne.

	1894		1893
		Report	
		142	134
Ingénieur en chef et bureau central	14		14
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	12		12
Chefs de districts et surveillants	20		20
Chefs d'équipes, chefs de districts et aides-chefs d'équipes	38		38
Gardes-voie	94		95
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	143		142
Gardes-barrières (femmes)	122		121
Employés divers	6		6
Journaliers	428		462
	<hr/>	877	<hr/> 910

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	12		12
Contrôle des voitures et wagons	9		8
Inspecteur de l'exploitation	1		1
Chefs de gares	7		7
Chefs de stations	34		34
Sous-chefs de gares	8		8
Sous-chefs de stations	58		56
Contrôleurs	14		13
Receveurs	9		9
Agents aux bagages	4		4
Télégraphistes	13		10
Remplaçants ambulants	12		9
Chef des entrepôts	1		1
Agents aux marchandises	3		3
Sous-agents aux marchandises	53		51
Gardes-marchandises	18		16
Chefs-manœuvres	7		7
Aides-chefs-manœuvres	4		4
Portiers et aides-portiers	6		6
Volontaires	15		11
Gardes-stations	98		95
Surveillant des machines de l'éclairage électrique	1		1
Chefs de trains principaux	2		2
Chefs de trains	52		46
Conducteurs	79		74
Gardes des wagons-lits	3		3
Gardes-freins	146		131
Traducteurs	2		2
	<hr/>		<hr/>
A reporter	671	1019	624 1044

	1894	1893
Report	671 1019	624 1044
Imprimeur des billets	1	1
Facteurs	3	2
Lampistes	8	8
Laveuses de voitures, etc.	2	2
Veilleurs de nuit	6	6
Hommes d'équipes	47	44
Ouvriers aux transports	124	120
Aidés du surveillant de machines	3	1
	— 865 —	808

4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides	16	16
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides	13	11
Mécaniciens	84	79
Chauffeurs	76	71
Chauffeurs provisoires	40 *)	33 *)
Chefs nettoyeurs	3	3
Nettoyeurs de locomotives	62	54
Lampistes	4	4
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1	1
Visiteurs des voitures et wagons	6	6
Aides-visiteurs (dont 7 provisoires)	15	13
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	34	33
	— 354 —	324

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau	9	8
Contre-mâtres (3) et aides-contre-mâtres (2)	5	5
Chefs-ouvriers	8	8
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, faiseurs d'outils, veilleurs de nuit, menuisiers	233	212
Manceuvres	105	96
Apprentis	43	39

Ateliers des dépôts de locomotives.

Chefs-ouvriers	3	3
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillant de machine fixe	37	31
Manceuvres	6	6
Apprentis	12	11
	— 461 —	419
A reporter	2699	2595

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

6. Usine à gaz.

	1894	1893
	Report	
	2699	2595
Contre-maître	1	1
Aide-contre-maître (provisoire)	1	—
Ouvriers	3	4
	— 5 —	— 5 —
	Total 2704	2600

Récapitulation.

	1894	1893
Nombre des fonctionnaires et employés de l'exploitation	1457, soit par kilom. de ligne 5,48	1392, soit par kilom. de ligne 5,23
Nombre des journaliers	1247, " " " " " 4,69	1208, " " " " " 4,54
<i>Total</i>	<i>2704, soit par kilom. de ligne 10,17</i>	<i>2600, soit par kilom. de ligne 9,77</i>

V. Finances.

Nos mémoires des 10 et 27 septembre 1894, qu'aux termes des prescriptions nous annexons au présent rapport (nos 3 et 4), contiennent un aperçu très complet de notre **situation financière**. Afin d'éviter des répétitions, nous ne reproduisons ici que la teneur de la résolution prise par l'Assemblée générale en date du 27 septembre.

« 1. En vue de la conversion de l'emprunt actuel quatre pour cent de la Compagnie du «chemin de fer du Saint-Gothard et de faire face aux besoins ultérieurs en matière de travaux «neufs, l'Administration est autorisée à contracter un emprunt trois et demi pour cent de 125 «millions de francs au total, remboursable en principal et en intérêt au plus tard dans le terme «de 79 ans.

« Ce capital-obligations est divisé en 25 séries comprenant chacune 5 millions de francs.

« Pour la totalité des obligations du nouvel emprunt il sera constitué une hypothèque de «premier rang sur les lignes Immensee-Giubiasco-Cadenazzo-Pino, Giubiasco-Chiasso et Cadenazzo-«Locarno, ainsi que sur les lignes en cours d'exécution Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau.

« 2. Aux fins de réunir les ressources devant être affectées à l'exécution des lignes d'accès «au nord, à la transformation des gares de Lucerne et de Zoug, à l'établissement de la seconde «voie sur les tronçons Fluelen-Erstfeld et Biasca-Bellinzone ainsi qu'au parachèvement du réseau, «le Conseil d'administration est autorisé à émettre, au moment opportun, un montant allant jusqu'à «fr. 15,000,000 du nouvel emprunt, en sus de la somme nécessaire pour la conversion de l'ancien «emprunt.»

En date du 13 novembre, nous informâmes le haut Conseil fédéral que nous possédions en fonds disponibles fr. 10,600,000. — que le Conseil d'administration était autorisé à émettre en plus „ 15,000,000. — d'obligations 3½ %, et qu'avec cette somme totale de fr. 25,600,000. — la Compagnie était en mesure de remplir ses engagements dans toute leur étendue.

Le 26 février 1895, la Chancellerie fédérale nous fit la communication suivante:

« Nous avons l'honneur de vous prévenir que tout en se réservant d'examiner le compte de «construction après l'achèvement des travaux, le Conseil fédéral suisse a approuvé la nouvelle «justification financière que vous lui avez soumise le 13 novembre 1894 relativement à l'exécution «des lignes d'accès au nord Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau, ainsi qu'à l'établissement de la «seconde voie sur les tronçons Fluelen-Erstfeld et Biasca-Bellinzone.»