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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 24 (1895)

Rubrik: Exploitation

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. Service des voyageurs et des bagages. Dans notre dernier rapport de gestion nous avons dit que la question relative à la *prolongation du délai de validité des billets de double course* était encore pendante à la fin de l'exercice 1894. Dès lors cette question a été liquidée par un arrêté pris par le Conseil fédéral à la suite d'une conférence organisée par le Département des chemins de fer et dans laquelle les Compagnies avaient exposé leur point de vue. Voici la teneur de cet arrêté:

„1. La durée de validité des billets de double course (aller et retour), prévue par le § 9, „alinéa 4, lettre *b*, du règlement de transport, est prolongée partout d'un jour.

„2. Ce même § 9 reçoit le nouvel alinéa 6 suivant:

„Les billets de retour et les billets circulaires ne sont valables au retour ou pour continuer le „voyage, que pour les personnes qui s'en sont servies pour se mettre en route.

„Il est interdit d'acheter et de vendre des billets de retour et des billets circulaires ayant déjà en „partie servi. En particulier, ceux qui font le commerce régulier de ces billets et ceux qui servent „d'entremetteurs à ce commerce tombent sous le coup des dispositions pénales de la loi fédérale sur „la police des chemins de fer, du 18 février 1878 (art. 6 à 10), à moins qu'ils ne soient passibles „des lois pénales."

Cette décision est entrée en vigueur simultanément avec le IIe supplément au règlement de transport, applicable dès le 1er janvier 1896. Le délai de validité des billets de double course est désormais fixé comme suit:

pour distances	jusqu' à	100 kilomètres:	3	jours,
„ „	de 101 à	200 „	4	„
„ „	„ 201 à	300 „	5	„
„ „	„ 301 kilom. et plus		6	„

Pour l'*Exposition nationale suisse* qui aura lieu à Genève du 1er mai au 15 octobre 1896, les Administrations composant l'Association des chemins de fer suisses ont accordé des facilités de transport très notables, que nous énumérons en substance ci-après:

Les exposants et leur personnel chargé de l'installation et de l'enlèvement des objets exposés reçoivent, du 1er février au 30 avril et du 15 octobre à fin décembre et à certaines conditions prémunissant les Compagnies contre tout abus, des billets de simple course pour Genève, valables pour l'aller et le retour dans le délai de 10 jours.

Les visiteurs de l'Exposition voyageant isolément recevront à leur choix, ou bien des billets ordinaires d'aller et retour, soit des billets circulaires déjà existants pour Genève, avec délai doublé de validité, ou bien des billets spéciaux d'aller et retour à destination de Genève, avec les réductions suivantes sur les prix doublés de la simple course:

			IIe classe	IIIe classe
pour distances	jusqu'à	60 kilom.	30 %	35 %
„ „	de 61 à	100 „	35 %	40 %
„ „	„ 101 à	200 „	37,5 %	45 %
„ „	„ plus de	200 „	40 %	50 %

Ces billets spéciaux, auxquels est attaché un coupon d'entrée à l'Exposition, ont une durée de validité fixée comme suit:

pour	distances	jusqu'à 100	kilom.	3 jours,
„	„	de 101 à 200	„	4 „
„	„	„ 201 à 300	„	5 „
„	„	„ plus de 300	„	6 „

Aux ouvriers de fabriques appartenant à un seul et même établissement et effectuant ensemble le voyage à Genève à l'aller et au retour, au nombre de 16 au moins, sous la conduite du chef de la fabrique ou d'un gérant, il sera délivré tous les jours de la semaine, à l'exception du dimanche, des billets de sociétés aux prix du tarif pour les écoles supérieures et possédant la durée de validité des billets spéciaux susmentionnés.

Durant l'exercice, on a mis en vigueur 9 tarifs et 18 suppléments de tarifs.

Il nous est parvenu 462 réclamations dont 99 ont été repoussées; d'autre part nous avons eu à effectuer 346 remboursements pour la somme de fr. 6,813. 03; 17 réclamations pendantes à la fin de 1895 ont été reportées à l'exercice suivant.

Service des marchandises. Dans sa session de juin, le Conseil national a pris relativement à la *motion Fonjallaz et consorts* (voir notre rapport de 1894, page 22) *concernant les tarifs de transport des vins en service interne suisse,* la décision suivante:

„1. Il n'est pas entré en matière sur la motion en conformité des considérants du rapport du „Conseil fédéral du 19 décembre 1894.

„2. Le Conseil fédéral est invité:

„*a.* A faire des démarches auprès des Administrations des chemins de fer suisses, afin que „les taxes pour le transport des produits et des marchandises dans le trafic interne „et notamment pour le transport des vins, soient réduites, en prenant pour base, d'une „manière générale et autant que faire se pourra, le système à progression kilométrique „décroissante (Staffeltarif).

„*b.* A présenter un rapport concernant ses études en la matière, ainsi que sur le résultat des „démarches faites auprès des Compagnies."

Le Conseil des Etats a adhéré à cette décision que le Département des chemins de fer a ensuite communiquée à l'Association des chemins de fer suisses avec l'invitation d'étudier la question de l'introduction du tarif à progression kilométrique décroissante pour le transport des marchandises en général et celui des vins en particulier, ainsi que de présenter un rapport à ce sujet.

Cette question n'a pu être liquidée avant la clôture de l'exercice.

L'Administration des chemins de fer de l'Etat Belge avait proposé l'établissement d'un *tarif international de grande vitesse basé sur le système de la progression kilométrique décroissante*. Après mûr examen de cette proposition, l'Association des chemins de fer suisses a reconnu que les Compagnies suisses ne pouvaient y adhérer, soit à cause des difficultés que présenterait l'application d'un tarif de ce genre aux grandes distances pour le calcul des prix de transport, l'acheminement et la répartition des parts afférentes, soit parce que ce tarif créerait pour les parcours suisses, en service direct avec l'étranger, des taxes plus faibles que celles existant actuellement en service interne suisse.

Durant l'année 1895, on a mis en vigueur 18 tarifs et 24 suppléments de tarif.

Au cours du dernier exercice, il nous est parvenu 2488 *demandes de détaxes* qui, ajoutées aux 309 en suspens au 1er janvier 1895, forment un total de 2797, dont 2570 ont été liquidées et 227 reportées à l'année 1896.

B. Horaires et circulation des trains.

a. Service d'été.

Durant la période d'été les trains 41 et 58 s'arrêtaient de nouveau à Fluelen et les trains 45 et 54 à Capolago. A la requête du Gouvernement tessinois, la halte à Airolo du rapide 58 nécessitée quelquefois par des raisons de service, a été transformée en arrêt régulier.

Nous avons dû nous conformer derechef à l'ordonnance du Département des chemins de fer relative à l'arrêt du train 42 à Schwyz.

A la demande du Gouvernement schwyzois, le train 55 devait, comme en été 1894, faire halte à Immensee.

Nous avons été obligés d'avancer de 30 minutes l'arrivée du train 44 à Rothkreuz et à Lucerne pour établir la correspondance aux trains du Central-Suisse n°s 150 à Rothkreuz et 112 à Lucerne qui avaient dû être avancés d'environ une demi-heure afin de correspondre au train du matin n° 82 Olten-Berne.

Pour le cas où la charge des trains 54 et 58 dépasserait à partir de Biasca la limite fixée pour deux locomotives, nous avons intercalé sur le parcours de Biasca à Gœschenen les trains supplémentaires facultatifs 54a et 58a; le premier a été mis en marche 7 fois et le second 2 fois.

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 et 55 à Immensee 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.

Pour le rapatriement des ouvriers italiens, on a mis en marche du 15 octobre au 25 décembre les trains omnibus facultatifs 55a Lucerne-Chiasso et 55bis Rothkreuz-Chiasso; le premier a circulé 16 fois, le second 7 fois.

Le transport des ouvriers italiens dans la direction inverse a été effectué au printemps de 1896, soit du 1er mars au 11 avril, par le train omnibus quotidien n° 44a. En outre on avait prévu la mise en marche des trains omnibus facultatifs 4a et 4b Bellinzone-Rothkreuz, 44b Bellinzone-Lucerne et 44c Lugano-Rothkreuz.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer:	1895 (266 kilomètres)				1894 (266 kilomètres)				Comparé à 1894 plus		moins	
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	5,389,915	68	34,27	32,82	5,205,184	02	33,58	32,17	184,731	66		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	513,891	97	3,27	3,13	482,352	61	3,11	2,98	31,539	36		
b) animaux	669,213	22	4,25	4,08	843,408	42	5,44	5,21			174,195	20
c) marchandises de toute nature	9,154,495	29	58,21	55,74	8,970,585	63	57,87	55,44	183,909	66		
Ensemble	15,727,516	16	100,00		15,501,530	68	100,00		225,985	48		
B. Recettes diverses	695,301	72		4,23	678,534	17		4,20	16,767	55		
Total des Recettes	16,422,817	88		100,00	16,180,064	85		100,00	242,753	03		

Ainsi que le montre ce tableau, les recettes sur voyageurs, bagages et marchandises accusent pour l'exercice écoulé une augmentation de fr. 400,180. 68, tandis que le produit du transport des animaux a diminué, comme c'était à prévoir, de fr. 174,195. 20. La plus-value nette des transports par chemin de fer est donc de fr. 225,985. 48, soit de 1.46 %; comparativement à l'année 1893, elle s'élève à fr. 1,414,417. 20 (9.88 %).

La recette moyenne comporte:

	1895	1894
par kilomètre-ligne	fr. 59,126. —	fr. 58,276. 43
„ kilomètre-train	„ 5. 74	„ 5. 71
„ jour	„ 43,089. 08	„ 42,469. 95

Les mois de janvier, février, mars, août, septembre et octobre accusent une diminution, ceux d'avril, mai, juin, juillet, novembre et décembre une augmentation de recette. C'est le mois d'avril qui présente la plus forte recette: fr. 1,642,484. 02 et février la plus faible: fr. 911,027. 17; la recette moyenne d'un mois se chiffre par fr. 1,310,626. 35 contre fr. 1,291,794. 22 en 1894.

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.

Le chiffre total des personnes transportées est monté de 1,587,864 à 1,624,413 et le nombre des voyageurs, ramené à la longueur totale des lignes, de 284,568 à 289,337. Il est à remarquer qu'en 1895 le mouvement des voyageurs n'a pas été notablement influencé par des fêtes, comme c'était le cas en 1894, année de la fête fédérale de gymnastique à Lugano. Presque toutes les stations accusent un nombre plus élevé de voyageurs; on constate de nouveau une forte augmentation sur les voyages exécutés avec des billets combinés ainsi qu'avec les billets de sociétés, catégories qui l'année précédente déjà présentaient une plus-value. La proportion de l'utilisation des trois classes de voitures s'est légèrement modifiée en faveur de la IIIe classe. La recette totale sur voyageurs s'est accrue de fr. 184,731. 66 ou de 3.55 %.

Le nombre des voyageurs transportés est:

	1895	1894
en Ie classe	86,261 = 5.31 %	84,390 = 5.32 %
„ IIe „	376,182 = 23.16 %	376,866 = 23.73 %
„ IIIe „	1,161,970 = 71.53 %	1,126,608 = 70.95 %

Les kilomètres de voyageurs se subdivisent comme suit:

	1895	1894
pour la Ie classe	10,133,359 = 13.17 %	9,898,500 = 13.08 %
„ „ IIe „	24,654,782 = 32.03 %	25,199,076 = 33.29 %
„ „ IIIe „	42,175,550 = 54.80 %	40,597,502 = 53.63 %

Chaque voyageur a parcouru en moyenne:

	1895	1894
en Ie classe	117.47 kilomètres	117.29 kilomètres
„ IIe „	65.54 „	66.86 „
„ IIIe „	36.30 „	36.04 „

Le chiffre moyen de voyageurs est:

	1895	1894
par kilomètre de train de voyageurs	47.61	46.75
„ „ d'essieu de voiture	4.23	4.32

Quant aux recettes, elles se répartissent comme suit:

	1895	1894
Ie classe	fr. 1,265,691. 21 = 23.49 %	fr. 1,246,037. 17 = 23.94 %
IIe „	„ 2,029,004. 15 = 37.64 %	„ 1,996,859. 41 = 38.36 %
IIIe „	„ 2,095,220. 32 = 38.87 %	„ 1,962,287. 44 = 37.70 %

Chaque voyageur a payé une taxe moyenne:

	1895	1894
en Ie classe de	fr. 14. 67	fr. 14. 77
„ IIe „ „	„ 5. 39	„ 5. 30
„ IIIe „ „	„ 1. 80	„ 1. 74

La recette par voyageur et kilomètre se monte:

à 7.00 centimes en 1895
à 6.88 „ „ 1894.

2. Bagages.

Ce service est en augmentation de 262 tonnes sur l'exercice 1894, représentant une plus-value de fr. 31,539. 36 = 6.54 %, à laquelle les divers trafics participent pour une fraction approximativement égale.

3. Animaux.

Comme on pouvait s'y attendre, les transports d'animaux en 1895 ont considérablement diminué par rapport à l'année 1894, durant laquelle, par les raisons que l'on connaît, l'importation de bétail de boucherie italien en Suisse et dans les zones limitrophes de l'Allemagne avait pris des proportions exceptionnelles. La diminution comporte 15,878 têtes et fr. 174,195. 20 (20.65 %). Néanmoins la recette excède de fr. 455,121. 12 celle correspondante de 1893.

4. Marchandises.

Tandis que le nombre des tonnes transportées est monté de 811,168 à 825,002, le mouvement ramené à la longueur totale des lignes a baissé de 474,704 à 466,172 tonnes. Le trafic avec l'Italie a diminué de 3600 tonnes en chiffre rond. La diminution est de 7700 tonnes pour chacune des catégories: denrées alimentaires et objets mobiliers, matières accessoires pour l'agriculture et l'industrie, en particulier foin et paille; d'autre part, les matériaux de construction accusent une augmentation de 19,300 tonnes et les produits métallurgiques une autre de 4000 tonnes. Parmi les articles principaux de transport, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent quant au poids le premier rang avec 340,762 tonnes (41.30 %); viennent ensuite les matériaux de construction avec 133,594 tonnes (16,19 %) et les produits métallurgiques avec 113,147 tonnes (13.71 %).

Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après:

	1895	1894
De la Suisse vers l'Italie	38,699 t.	34,088 t.
De l'Italie vers la Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	289,145 t.	289,982 t.
De l'Allemagne, la Belgique et la Hollande vers l'Italie . . .	153,109 t.	153,687 t.
De l'Italie vers l'Allemagne, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre .	75,433 t.	82,213 t.

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

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

	1895		1894	
grande vitesse	39,526 t. =	4.79 %	42,440 t. =	5.23 %
expéditions partielles	42,521 t. =	5.16 %	39,833 t. =	4.91 %
wagons complets (petite vitesse)	228,327 t. =	27.67 %	224,096 t. =	27.63 %
tarifs exceptionnels	514,628 t. =	62.38 %	504,799 t. =	62.23 %

En 1895, chaque tonne a parcouru en moyenne 150.30 kilomètres (en 1894: 155.66 kilomètres); le produit par tonne-kilomètre est de 7.38 centimes contre 7.10 centimes en 1894.

La recette du service des marchandises est montée de fr. 8,970,585. 63 à fr. 9,154,495. 29; la plus-value est donc de fr. 183,909. 66, soit de 2.05 %.

Comparées à celles de 1894, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit:

	1895	1894
loyers et affermages . . .	fr. 682,961. 03	fr. 671,003. 69
produit de services auxiliaires . .	„ 10,868. 86	„ 4,496. 23
autres recettes	„ 1,471. 83	„ 3,034. 25
total	fr. 695,301. 72	fr. 678,534. 17

Ces recettes diverses accusent donc par rapport à 1894 un accroissement de fr. 16,767. 55 qui provient essentiellement de la location des nouvelles maisons d'habitation pour employés à Erstfeld, de l'augmentation du loyer des buffets aux gares de Gœschenen et de Bellinzone, ainsi que des excédents constatés lors de l'inventarisation des magasins à matériaux et dont le „produit de services auxiliaires“ a été crédité.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Dépenses.	1895 (266 kilomètres.)			1894 (266 kilomètres.)			Comparé à 1894 plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale . .	498,029	75	5.54	497,180	79	5.71	848	96		
II. Surveillance et entretien de la ligne	1,794,576	20	19.93	1,803,706	39	20.70			9,130	19
III. Expédition et mouvement .	1,997,172	17	22.19	1,906,995	45	21.88	90,176	72		
IV. Traction	3,195,447	28	35.49	3,167,213	-	36.33	28,234	28		
V. Dépenses diverses	1,517,378	30	16.85	1,341,059	—	15.38	176,319	30		
Total des dépenses	9,002,603	70	100.00	8,716,154	63	100.00	286,449	07		

		1895	1894
La dépense s'élève: par kilomètre de ligne	à fr.	33,844. 37	fr. 32,767. 50
„ „ „ train	„ „	3.2840	„ 3.2087
„ „ „ parcours utile . . .	„ „	2.6972	„ 2.6137
„ „ „ d'essieu de voitures et wagons	„ „	0.1111	„ 0.1049
„ „ „ de tonne (poids brut) . .	„	0.0179	„ 0.0170
en pour cent des recettes d'exploitation .		54.82	53.87
„ „ „ „ „ sur transports .		57.24	56.23

ad I. Administration générale.

La dépense afférente à ce service présente comparativement à l'exercice 1894 un accroissement du fr. 848. 96; tandis que les frais relatifs au „personnel" accusent une augmentation de fr. 28,025. 92, les „autres dépenses" sont de fr. 27,176. 96 inférieures à celles de l'année précédente, diminution qui provient de ce que l'exercice 1894 était grevé des frais d'impression des nouvelles feuilles de coupons pour les obligations 4 %.

L'accroissement des dépenses du „personnel" est pour une part en corrélation avec la revision des statuts, celle-ci ayant nécessité deux séances extraordinaires du Conseil d'administration; pour le reste, il est dû à des augmentations de traitements.

ad II. Surveillance et entretien de la ligne.

La somme figurant sous cette rubrique se décompose comme suit:

	1895	1894
A. Personnel	fr. 667,357. 76	fr. 624,528. 58
B. Entretien et réfection de la ligne .	„ 1,064,364. 08	„ 1,120,111. 41
C. Autres dépenses	„ 62,854. 36	„ 59,066. 40
Total	fr. 1,794,576. 20	fr. 1,803,706. 39
Moins	fr. 9,130. 19	

ad A. L'excédent des *dépenses du personnel*, fr. 42,829. 18, est dû en partie aux augmentations de salaires accordées en septembre aux agents commissionnés (fr. 14,000 environ), en partie au renforcement du personnel du bureau central (environ fr. 8,100); pour le reste, il porte sur le service de surveillance, notamment sur le service de nuit (environ fr. 10,700) et le gardiennage des barrières par suite de la mise à exécution de l'ordonnance fédérale sur l'emploi des femmes et la durée de leur travail (environ fr. 4,200; voir rapport de 1894, page 31); il comprend enfin l'augmentation afférente à la fraction (1/3) des traitements également relevés des gardes-stations pour leurs prestations au service d'entretien (environ fr. 4,100), fraction qui est comptabilisée sous cette rubrique.

ad B. Les dépenses *d'entretien et de réfection de la ligne* pour les deux exercices de 1895 et 1894, sont récapitulées ci-après:

	1895	1894	Différence
1. entretien du corps de la voie et de ses dépendances (ballastage compris) .	fr. 182,039. 47	fr. 206,733. 20	– fr. 24,693. 73
2. entretien et réfection de la superstructure y compris le remplacement du matériel détérioré	„ 560,256. 40	„ 697,000. 47	— „ 136,744. 07
3. entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	„ 109,918, 41	„ 114,295. 55	— „ 4,377. 14
4. entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures	„ 74,428. 91	„ 82,099. 52	— „ 7,670. 61
5. déblayage des neiges et de la glace .	„ 137,720. 89	„ 19,982. 67	+ „ 117,738. 22
	fr. 1,064,364. 08	fr. 1,120,111. 41	— fr. 55,747. 33

ad 1. Les dépenses figurant dans cette sous-rubrique se rapportent essentiellement aux prestations suivantes: inspection et déblayage des flancs de montagne, talus et parois rocheux,

entretien et complétement des travaux de protection, fr. 29,727. 75 (en 1894: fr. 36,490. 05); inspection des tunnels, renformis des parties non revêtues, entretien de la maçonnerie de revêtement; fr. 6,407. 85 (en 1894: fr. 8,403. 95); entretien de la maçonnerie des ponts et ponceaux, fr. 17,262. 83 (en 1894: fr. 754. 70); entretien, inspection et peinturage des charpentes métalliques de ponts, fr. 11,082. 13 (en 1894: fr. 31,268. 01); entretien et réfection de l'empierrement fr. 73,462. 37 (en 1894: fr. 71,334. 90); en conformité des statuts, le fonds de renouvellement contribue à cette dernière somme pour fr. 15,241. 37, représentant le prix d'achat du ballast (en 1894: fr. 18,156. 06).

Quant à l'augmentation des frais d'entretien de la maçonnerie des ponts et ponceaux, il est à remarquer qu'ils comprennent les réparations auxquelles on a procédé en 1895 à la suite d'une inspection générale.

ad. 2. Les dépenses nettes *d'entretien et de réfection de la superstructure* (voie de fer et installations mécaniques) s'élèvent pour 1895 à fr. 560,256. 40 et se répartissent, comparativement à l'exercice 1894, de la manière suivante:

	1895	1894		Différence
a) coût des rails, traverses et attaches pour l'entretien courant de la voie .	fr. 151,469. 39	fr. 173,151. 95	—	fr. 21,682. 56
b) main-d'œuvre pour les réfections ad *a* .	„ 108,256. 52	„ 124,497. 02	—	„ 16,240. 50
c) main-d'œuvre pour dressement et relèvement de la voie	„ 87,128. 48	„ 83,848. 95	+	„ 3,279. 53
d) entretien des installations mécaniques (réparations et pièces de rechange) .	„ 20,386. 53	„ 63,760. 88	—	„ 43,374. 35
e) réfection de la superstructure en pleine voie et dans les gares . . .	„ 283,859. 58	„ 394,533. 42	—	„ 110,673. 84
total	fr. 651,100. 50	fr. 839,792. 22	—	fr. 188,691. 72
moins: le produit de la vente du vieux matériel	„ 70,047. 35	„ 142,791. 75	—	„ 51,947. 65
remboursement par la Mediterranea italienne de la moitié des frais de réfection des voies I et II à Chiasso *) . .	„ 20,796. 75	—		
dépense nette	fr. 560,256. 40	fr. 697,000. 47	—	fr. 136,744. 07

Sauf celle de la lettre *c*, toutes les positions accusent de notables diminutions; c'est le résultat favorable des lourds sacrifices qu'on s'était imposés les années précédentes pour l'amélioration et le renforcement de la superstructure.

Nous donnons ci-après une spécification des dépenses de cette sous-rubrique:

ad a. Cette somme représente le coût du matériel exigé par l'entretien courant de la voie de fer (réfections partielles).

De même qu'en 1894, c'est sur les parties de la ligne encore pourvues de traverses en bois qu'il a fallu remplacer le plus de matériel usé; voici les quantités respectives des deux dernières années:

*) Ce travail, exécuté en 1894 (voir rapport de gestion 1894, page 34, chiffre 7), n'a été décompté avec la Mediterranea qu'en 1895.

	1895	1894
traverses en mélèze	5750	6343
traverses en chêne	8640	10331
selles	20037	22257
crampons	51256	78129

En plus on a retiré encore de la voie:

	1895	1894
traverses métalliques	1363	182
rails de fer	1936 m	1492 m
rails d'acier	3602 m	1289 m

Les traverses métalliques remplacées proviennent presque exclusivement des premières acquisitions; il a été reconnu que leurs dimensions étaient trop faibles; le poids en est de 57 kg la pièce, tandis que celles d'une fourniture ultérieure étaient renforcées et pesaient 66 kg; notre dernier type de traverse est encore plus fort, a une longueur de 2.7 m et un poids de 73 kg.

Comme toujours, c'est dans le tunnel du Saint-Gothard et dans les longs souterrains de la rampe sud qu'il a fallu remplacer le plus de rails d'acier détériorés par la rouille.

Le nombre des ruptures de rails est monté de 36 en 1894 à 59.

ad b. La main-d'œuvre pour réfections de la voie de fer a également subi une réduction, conséquence de la mise au rebut d'une moindre quantité de matériel.

ad c. La dépense concernant la main-d'œuvre pour dressement et relèvement de la voie est un peu supérieure à celle de 1894; on a dressé 307,540 m de voie (284,775 m en 1894); cependant, ce travail revient en moyenne à 27 centimes par mètre courant, soit à 2 centimes de moins qu'en 1894.

ad d. La diminution considérable des frais d'entretien des installations mécaniques s'explique par le fait qu'en 1895 on n'a pas eu à exécuter de travaux exceptionnels comme en 1894 et que l'entretien courant a été plus restreint que l'année précédente. Durant l'exercice écoulé, on a remplacé pour cause d'usure ou de détériorations 10 branchements et 11 croisements (13 et 5 en 1894); en plus 5 aiguilles ont été complétement reconstruites sur traverses métalliques (32 en 1894).

Le nombre des branchements s'est accru en 1895 de 2 (de 548 à 550) et celui des croisements de 5 (de 615 à 620).

Les nouvelles acquisitions d'installations mécaniques sont les suivantes:

un pont-bascule à Capolago,

appareils de concentration des aiguilles, etc. à Rivera-Bironico, Lugano et Maroggia,

un chariot transbordeur à vapeur dans le dépôt de Bellinzone (précédemment en réserve au dépôt d'Erstfeld).

ad e. Les réfections totales de 1895 sont énumérées ci-dessous:

1. entre les tunnels du Gutsch et de Hochfluh, kilom. 21.203 à 21.879; entre le tunnel de l'Oelberg et la station de Sisikon, kilom. 25.720 à 26.128; la voie de droite du 1er tunnel du Bristen, kilom. 48.420 à 48.828; la voie de gauche entre le tunnel de Wattingen et la station de Wasen, kilom. 61.805 à 62.402; ces tronçons ont été réfectionnés avec rails d'acier type IV et type IVa dans les tunnels, traverses métalliques et éclissage à clavette (voir plus bas);

longueur totale des 4 tronçons		2,089 m
coût total de la réfection	fr.	75,241. 35
coût par mètre courant de voie	„	36. —

2. la voie de droite entre Rodi et Faido, kilom. 98.450 à 99.400, avec rails d'acier type IV, traverses métalliques et éclissage ordinaire;

longueur du tronçon		950 m
coût total	fr.	31,102. 15
coût par mètre courant de voie	„	32. 75

3. dans le tunnel de Massagno, kilom 178.790 à 179.726, avec rails d'acier type IVᵃ, traverses métalliques et éclissage à clavette;

longueur du tronçon		936 m
coût total	fr.	35,619. 92
coût par mètre courant de voie	„	38. 05

4. sur la ligne de Pino, kilom. 162.465 à 164.165 entre Cadenazzo et Magadino et sur la ligne du Monte Cenere, kilom. 154.318 à 160.220, soit de la station de Giubiasco jusqu'au tunnel de Precassino, réfection totale et augmentation du nombre des traverses, à savoir traverses métalliques sur le premier tronçon et traverses de chêne sur le second, nouveau matériel d'attache et remplacement des éclisses ordinaires par des éclisses à clavette;

longueur des 2 tronçons		7,340 m
coût total	fr.	93,810. 10
coût par mètre courant de voie	„	12. 80

Les réfections totales portent donc sur 3,975 m en 1895 (10,598 en 1894) et 7,340 m de voies ont été pourvus de traverses neuves (3,982 en 1894).

En outre de ces réfections, nous avons encore à signaler:

5. la réfection totale, mais inachevée, de la IIIᵉ voie principale dans les gares de Bellinzone et de Chiasso, pour laquelle une partie du matériel nécessaire a été approvisionné en 1895 (coût: fr. 20,161. 80);

6. le renforcement de la superstructure de l'ancienne voie du tronçon Osogna-Bellinzone, sur laquelle le nombre des traverses a été augmenté (de 9 à 12 pour une longueur de 8 m entre deux joints et de 12 à 18 pour une longueur de 12 m) et les éclisses ordinaires remplacées par des éclisses à clavettes; les frais de ce renforcement ne figurent qu'en partie au compte d'exploitation, c'est-à-dire pour autant qu'ils concernent le travail à la tâche, les salaires et le nouveau matériel d'éclissage; jusqu'à fin 1895 ces travaux avaient coûté fr. 27,924. 25.

La quotité à prélever sur le fonds de renouvellement pour faire face aux dépenses d'entretien et de réfection de la superstructure, s'élève à fr. 390,274. 30 (en 1894: fr. 572,668. 40).

Selon l'usage, nous indiquons dans un tableau comparatif la *répartition de notre superstructure* selon ses différents types:

	1895		1894		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales Rothkreuz-Chiasso, (y compris la seconde voie Erstfeld-Biasca), Giubiasco-frontière près Pino et Cadenazzo-Locarno . .	340061	100	340061	100	259571	100
dont:						
voies de rails en fer	14063	4.1	14063	4.1	34638	13.3
„ „ „ „ acier, type I . .	11525	3.4	11525	3.4	18736	7.2
„ „ „ „ „ „ II . .	210605	61.9	215390	63.4	206197	79.5
„ „ „ „ „ „ III . .	17448	5.1	17492	5.1	—	—
„ „ „ „ „ „ IV et IVa .	86420	25.5	81591	24.0	—	—
voies sur traverses en mélèze . .	—	—	—	—	88975	34.3
„ „ „ „ chêne* . . .	127723	37.5	132616	39.0	170596	65.7
„ „ „ métalliques . . .	212338	62.5	207445	61.0	—	—

*Entre autres 19700 m de voies sur différentes traverses, mais où celles en chêne prédominent (ligne de Pino).

Il nous reste à parler des récents perfectionnements que nous avons apportés à la superstructure, afin de pouvoir suffire aux exigences toujours croissantes du trafic sur nos lignes; ces innovations ont pour but de donner à la voie la plus grande stabilité possible et de lui permettre ainsi de résister aux plus lourdes locomotives comme aux plus grandes vitesses.

Le premier pas dans cette voie remonte à l'année 1890, époque à laquelle nous adoptâmes les types de rails IV et IVa d'un poids respectif de 46 et de 48 kg le mètre courant (voir rapport de 1890, page 46); plus tard, il nous parut utile d'augmenter les proportions de la traverse métallique en usage jusqu'ici, et plus particulièrement la dimension de la surface inférieure (comprimée sur l'empierrement).

Nous donnons ci-après, à titre de comparaison, les éléments de la nouvelle traverse en regard de ceux de l'ancienne:

		Nouvelle traverse métallique	Ancienne traverse métallique
Longueur	m	2.70	2.50
Hauteur	m/m	91	85
Largeur maxima	m/m	237	234
Forme		sans rétrécissement de la partie médiane	avec rétrécissement de la partie médiane
Surface en plan	m^2	0.64	0.54
Section transversale	cm^2	32.4	31.1
Moment de résistance	cm^3	47.5	40.0
Poids	kg	73.6	66.0

De même les traverses en chêne que nous emploierons à l'avenir auront des dimensions plus grandes, en ce sens que leur longueur sera portée de 2.50 m à 2.70 m et leur section de 24/14 cm à 24/15 cm.

De plus nous augmentons le nombre des traverses; désormais il y aura 12 traverses au lieu de 9 sur une longueur de 8 m du rail type II, 18 au lieu de 15 sur 12 m et 17 au lieu de 12 pour les 12 m du rail types IV et IV^{a}; de cette manière, nous obtenons ainsi, pour un kilomètre de voie, une surface intérieure (comprimée sur le ballast) d'à peu près 850 m^2 au lieu d'environ 700 m^2 comme jusqu'ici; cette disposition constitue le plus robuste système de superstructure des réseaux principaux du continent européen.

Une autre amélioration, c'est l'emploi de l'éclissage à clavette des joints d'après le système adopté par les chemins de fer du Grand-Duché de Baden; ce dispositif a l'avantage de ménager la voie et le matériel roulant et d'atténuer autant que possible les chocs au passage des véhicules sur les joints.

Ces diverses innovations ont été déjà appliquées à une partie des réfections opérées en 1895 et le seront à toutes les réfections futures sans exception. En outre, les voies des lignes de plaine, qui se trouvent en bon état et sont parcourues par des trains de grande vitesse, seront renforcées d'une façon analogue, ce qui est déjà le cas, comme nous l'avons dit plus haut, pour la voie primitive du tronçon Osogna-Bellinzone; la même opération se fera successivement sur les tronçons de Biasca à Osogna, de Fluelen à Erstfeld et du tunnel du Paradiso à Capolago.

ad 3. Les *frais d'entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie* sont de fr. 4,377. 14 inférieurs à ceux de l'année précédente; le tableau comparatif ci-dessous indique les chiffres respectifs des deux derniers exercices, avec les sommes afférentes aux prestations extraordinaires décomptées sous cette rubrique:

	1895	1894
dépenses comptabilisées du chapitre II. B. 3, bâtiments .	fr. 109,918. 41	fr 114,295. 55
moins: les dépenses extraordinaires ne concernant pas l'entretien proprement dit	„ 17,540. 27	„ 45,939. 65
reste pour l'entretien proprement dit des bâtiments . .	fr. 92,378. 14	fr. 68,355. 90

Les dépenses extraordinaires se rapportent principalement à divers travaux de démolition et de restauration résultant des travaux neufs et complémentaires exécutés dans le dépôt et les ateliers centraux de Bellinzone, ainsi qu'à l'agrandissement du bâtiment des douanes suisses à Chiasso et des bâtiments aux voyageurs d'Altdorf, de Ranzo-Gerra, etc. Quant aux dépenses de 1894 figurant en regard, nous renvoyons au rapport de 1894, page 35.

Les frais de l'entretien proprement dit sont, d'après le tableau ci-dessus, de fr. 24,022. 24 supérieurs à ceux de 1894.

En fait de travaux de quelque importance, nous avons à signaler: la reconstruction des maisonnettes de gardes-voie n°s 20 et 25 pour cause d'humidité (fr. 4,923. 85), le remplacement du vitrage supérieur de la marquise de Gœschenen (fr. 1,478. 40), la reconstruction de la toiture des deux annexes du bâtiment aux voyageurs de Locarno (fr. 3,169. 95); pour le reste, l'excédent de dépense concerne l'entretien général.

L'entretien du bâtiment d'administration de Lucerne a exigé une somme de fr. 7,605. 80 (fr. 2,172. 70 en 1894).

ad 4. L'*entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures* a coûté en 1895 fr. 74,428. 91 contre fr. 82,099. 52 en 1894, sommes qui se répartissent comme suit:

	1895	1894		Différence
entretien du télégraphe . . .	fr. 22,882. 68	fr. 23,260. 75	—	fr. 378. 07
entretien des signaux des gares et de la pleine voie	„ 6,152. 66	„ 10,152. 77	—	„ 4,000. 11
entretien et renouvellement des clôtures, barrières, etc.	„ 45,393. 57	„ 48,686. —	—	„ 3,292. 43
total	fr. 74,428. 91	fr. 82,099. 52	—	fr. 7,670. 61

Dans la première rubrique est compris un montant de fr. 1,821. 05 pour déplacement de la ligne télégraphique Castione — tunnel de Vallone près Bellinzone, par suite de la construction de la seconde voie.

Les nouvelles clôtures métalliques ou en dalles de pierre destinées soit à remplacer les haies dépéries, soit à parachever la délimitation de la ligne, ont coûté en 1895 fr. 19,756. 04 (voir rapport de 1894, page 35).

ad 5. Dans notre dernier rapport de gestion nous avions rappelé le coût relativement faible du *déblayage des neiges et de la glace* pendant la période hivernale de 1894; cette année il en est autrement, en ce sens que le mois de janvier 1895 a été caractérisé dans le canton du Tessin, par une chute de neige telle que de mémoire d'homme et à plus forte raison depuis l'existence de la ligne du Gothard, à partir de Biasca vers le sud, on n'en avait vu de pareille dans ces contrées.

La neige commença le 13 janvier à midi et dura presque sans interruption jusque dans la nuit du 16 au 17; elle tomba en si grande abondance qu'elle recouvrit la partie supérieure de la vallée du Tessin d'une couche de 1.25 m à 1.50 m. Des chutes de neige se produisirent également les 20 et 21 janvier ainsi que les 1er et 2 février, mais heureusement pas dans des proportions aussi fortes que la première fois.

Sur une foule de points, les masses de neige se détachaient des flancs escarpés des montagnes dont la voie ferrée suit la base et se précipitaient en avalanches dans la vallée, venant s'ajouter à la couche qui s'y trouvait déjà et opposant longtemps un obstacle sérieux au déblayage.

Dès le 14 au soir, après le passage du train 40, il fallut interrompre le service qui ne put être repris d'une manière régulière que dans la journée du 18 avec le train 2; dans l'intervalle cependant on avait pu faire circuler quelques trains sur certaines sections.

Il va de soi que les plus grands efforts furent faits pour débarrasser la ligne de la neige qui l'encombrait; le 14 déjà, les chasse-neige furent mis en marche; nous requîmes immédiatement tous les bras disponibles de la rampe sud et de la rampe nord et même les ouvriers de la ligne en construction Lucerne-Immensee furent dirigés sur le Tessin, de façon que dès le lendemain, près de 1000 hommes travaillaient au déblaiement de la voie sur la section Airolo-Biasca.

C'est sur le tronçon Airolo-Rodi que les difficultés étaient les plus sérieuses; en effet, tandis que les courses incessantes des chasse-neige avaient réussi à maintenir la circulation libre au moins sur l'une des voies de la ligne Faido-Biasca, on ne put commencer à travailler avec succès sur ledit tronçon que dans la matinée du 17, c'est-à-dire après que la tempête s'était calmée et que le danger d'avalanches avait diminué; grâce à des efforts considérables, on parvint vers midi à déblayer l'une des voies de cette section également pour le passage du train 41; pendant la nuit la circulation des trains de voyageurs fut cependant suspendue à cause des dangers dont la ligne était encore menacée par le fait d'avalanches et de glissements de neige, mais le jour suivant (18 janvier) tous les trains reprirent, comme il est dit plus haut, leur service régulier.

Nous estimons que le volume de neige déblayé durant ces quelques jours dépasse le chiffre d'un million de mètres cubes; à la seule station d'Airolo il a fallu enlever 32,000 m³ environ, à la gare de Bellinzone 30,000 m³; les journées d'ouvriers atteignent pour ce travail le chiffre de 18,722.

Lors des deux autres grandes chutes de neige des 20/21 janvier et 1/2 février, les mesures prises ont permis de prévenir toute interruption du service.

Pendant la période hivernale de la fin de 1895, il n'est tombé que des quantités insignifiantes de neige.

La circulation n'a jamais été interrompue par le fait de grandes avalanches, les travaux de protection édifiés dans ce but ont fait partout leurs preuves.

Afin d'obvier dans la mesure du possible aux interruptions prolongées de service résultant de phénomènes de ce genre, en d'autres termes d'écarter les obstacles d'une manière plus rapide et plus sûre que ne peuvent le faire les prestations de fortes escouades d'ouvriers, dont le succès est souvent compromis par des circonstances secondaires, telles que l'inaccessibilité des points encombrés, le danger d'avalanches et autres, la difficulté de nourrir et de loger les hommes dans ces contrées peu peuplées, nous avons fait l'acquisition d'un *chasse-neige à rotation,* système Leslie (Rotary) dont l'efficacité nous avait été démontrée par un essai préalable; cet engin est déjà fort répandu en Amérique. et plusieurs Administrations européennes se proposent aussi de l'adopter pour le déblayage des neiges. La machine en question sort des ateliers de construction de MM. Henschel & fils à Cassel et a été livrée en janvier 1896.

Quant aux frais occasionnés par le déblayage des neiges, ils figurent dans la récapitulation des dépenses de surveillance et d'entretien de la ligne (page 37), en fr. 137,720. 89, dont fr. 85,000 environ pour les journées tempêtueuses du mois de janvier.

Le tableau ci-après indique la répartition comparative de ces frais sur les différentes sections du réseau:

	1895		1894	
	Fr.	C.	Fr.	C.
a) Rothkreuz-Erstfeld, ligne de plaine à simple voie, 43 kilom. à ciel ouvert	12,307	26		
par kilomètre	286	—	9,053	30
b) Erstfeld-tunnel du St-Gothard, ligne de montagne à double voie, 22 kilom. à ciel ouvert	17,145	—	p. kil. 139	—
par kilomètre	779	—		
c) Tunnel du St-Gothard-Bellinzone (non compris), ligne de montagne et de plaine à double voie, 56 kilom. à ciel ouvert	79,202	13	8,599	40
par kilomètre	1,415	—	144	—
d) Bellinzone-Chiasso, ligne de montagne et de plaine à simple voie, 51 kilom. à ciel ouvert	23,992	65	2,329	97
par kilomètre	470	—	29	—
e) Giubiasco-frontière près Pino et Cadenazzo-Locarno, lignes de plaine à simple voie, 32 kilom. à ciel ouvert	5,073	85	—	—
par kilomètre	160	—		
Total pour 204 kilom. de ligne à ciel ouvert	137,720	89	19,982	67
Moyenne par kilomètre	675	—	97	—

Les frais de 1895 pour déblayage des neiges étant les plus élevés depuis l'ouverture à l'exploitation du réseau entier, il n'est pas sans intérêt de comparer sous ce rapport les exercices de 1883 à 1895.

Dépenses pour l'enlèvement des neiges:

1883:	fr.	25,705. 12	
1884:	„	16,198. 03	
1885:	„	15,037. 99	
1886:	„	37,948. 42	neiges abondantes à Gœschenen et Airolo
1887:	„	40,437. 75	beaucoup de neige dans le Tessin
1888:	„	90,278. 35	neiges abondantes de janvier à mars; énormes avalanches à Wasen et entre Ambri et Rodi; circulation interrompue du 30 mars au 1er avril
1889:	„	31,408. 76	
1890:	„	14,296. 39	
1891:	„	26,454. 30	
1892:	„	29,277. 95	
1893:	„	35,326. 81	neiges abondantes et grandes avalanches sur la rampe nord en janvier; circulation interrompue les 23 et 24.
1894:	„	19,982. 67	
1895:	„	137,720. 89	voir les détails ci-dessus.

Il ressort de cette récapitulation de 13 années une moyenne annuelle de fr. 40,000 en nombre rond; cette dépense moyenne n'a été dépassée qu'en 1887, 1888 et 1895; tous les autres exercices accusent un chiffre inférieur.

ad C. Au commencement de ce chapitre, nous avons dit que les *autres dépenses* se montaient à fr. 62,854. 36 contre fr. 59,066. 40 en 1894, l'excédent pour 1895 est donc de fr. 3,787. 96.

La position principale décomptée sous cette rubrique, représente les frais d'éclairage de la ligne à ciel ouvert et des tunnels et ce tant pour les besoins du service (signaux, barrières, etc.) que pour les travaux d'entretien exécutés de nuit et dans les tunnels, comme aussi pour l'entretien et le complétement de l'inventaire et de l'outillage.

La première de ces dépenses comporte pour 1895 fr. 12,882. 41 (fr. 10,783. 31 en 1894) et la seconde fr. 35,985. 01 (fr. 33,535. 58 en 1894); toutes deux ont ainsi contribué à créer l'excédent mentionné ci-dessus et dont la majeure partie est en corrélation avec les travaux extraordinaires pour l'enlèvement des neiges décrits plus haut sous le chiffre ad 5.

3. Expédition et mouvement.

La dépense totale afférente à ce service se monte en 1895 à fr. 1,997,172. 17 contre fr. 1,906,995. 45 en 1894.

Les *dépenses du personnel* se sont accrues, relativement à l'exercice précédent, de fr. 90,977. 87, tandis que les *autres dépenses* ont diminué de fr. 801. 15.

L'accroissement des premières est dû à une augmentation de l'effectif du personnel des stations et des trains ainsi que des ouvriers, comme aussi au relèvement des salaires.

ad 4. Traction (locomotives, voitures et wagons).

Les *dépenses totales* du service de la traction, qui étaient en 1894 de fr. 3,167,213. —, s'élèvent pour 1895 à fr. 3,195,447. 28 se répartissant comme suit:

		1895		1894
personnel	fr.	903,160. 86	fr.	839,570. 87
matières pour locomotives, voitures et wagons .	„	1,364,176. 77	„	1,386,069. 83
entretien et renouvellement du matériel roulant	„	908,206. 33	„	920,463. 43
autres dépenses	„	19,903. 32	„	21,108. 87
total	fr,	3,195,447. 28	fr.	3,167,213. —

L'accroissement de la dépense afférente au personnel est une conséquence de l'augmentation tant de l'effectif que des traitements et salaires.

Parc des locomotives (tableau n° 14). Le parc s'est accru durant l'exercice écoulé de 5 locomotives à six roues couplées et tender séparé, série C^{3T}, pour trains express en montagne et de 5 locomotives à 8 roues couplées et tender séparé, série D^{4T}, pour trains de marchandises; ces 10 machines ont été construites par la fabrique de locomotives et de machines à Winterthour.

En fait de *combustibles,* les locomotives ont brûlé en 1895 des charbons de la Sarre et des briquettes de la Ruhr; l'emploi de celles-ci a été limité aux locomotives des trains express sur les lignes de montagne.

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
„ 1895,	„	54,611,955	„	„	„	1,298,081. 01

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
„ 1895,	14,10	„	„	„	„	33,51

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
„ 1895,	„	197,132,00	„	„	„	65,072. 67

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
„ 1895,	0,051	„	„	„	„	„	1,68

Les *frais de réparations et d'entretien des locomotives* (tableau n° 24) se montent à fr. 586,308. 06 (fr. 575,025. 83 en 1894), soit par kilomètre de locomotive à 15.134 centimes (14.969 cts).

Le *parc des voitures et wagons* (tableau n° 20) s'est accru en 1895 de 50 wagons à marchandises (grande vitesse), série G^{R1}; 27 wagons de groupages, série K^{RC1}, ont été pourvus du frein Westinghouse et de la conduite de vapeur, et font partie conséquemment de la série G^{RC1}.

La *consommation de matières de graissage pour les voitures et wagons* (tableau n° 23) s'est élevée en 1895 à 24,964. 05 kg, ayant coûté fr. 5,125. 35 (en 1894: 23,910. 75 kg et fr. 5,011. 23), ce qui fait par kilomètre-essieu de voitures et wagons 0.298 gr pour 0,006 centime (en 1894: 0.279 gr pour 0.006 centime.)

Les *frais de réparations des voitures et wagons* (tableau n° 24) se montent à fr. 350,768. 19 contre fr. 372,639. 09 en 1894.

ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses figurant sous cette rubrique pour *loyers et fermages* sont de fr. 20,347. 96 *inférieures* à celles de l'exercice précédent; la diminution est de fr. 30,151. 74 pour le matériel

roulant (location de wagons), d'autre part il y a une augmentation de fr. 10,430. 67 sur les loyers de gares et de sections de ligne.

La position, *pertes sur services auxiliaires*, est grevée comparativement à 1894, d'une dépense de fr. 840. 16 qui provient d'un amortissement opéré au compte des matériaux à la charge du compte d'exploitation.

Assurances contre l'incendie. Nos assurances n'ont pas subi de modifications importantes durant l'exercice écoulé.

Le 1er juillet expirait notre contrat d'assurance contre l'incendie des meubles du réseau entier, du matériel de transport et des marchandises, ainsi que de la gare de Chiasso assurée à part; il a été renouvelé pour le terme de 5 ans et comporte une réduction partielle des primes; les risques assumés par les cinq compagnies d'assurances représentaient au moment de la conclusion du nouveau contrat, une somme de fr. 22,161,060.

La valeur des céréales emmagasinées dans nos entrepôts de Brunnen atteignait à la fin de l'année le chiffre de fr. 5,680,000; les risques sont supportés par presque toutes les compagnies d'assurances concessionnaires en Suisse.

Dommages-intérêts pour accidents. Les cas qui n'étaient pas encore liquidés à la fin de 1894 ont été réglés par transaction amiable.

Durant l'exercice écoulé, il ne s'est produit sur notre réseau aucun accident avec suites durables et engageant notre responsabilité, de sorte que nous n'avons pas eu à nous occuper de questions de responsabilité civile. D'autre part, on a essayé à plusieurs reprises de faire rentrer les hernies dans les cas soumis à la responsabilité. Nous conformant à la jurisprudence du Tribunal fédéral, nous avons opposé à ces tentatives le principe que l'hernie ne peut être qualifiée d'accident, si la preuve n'a été fournie que l'hernie est la conséquence d'un effort physique excessif et résulte ainsi d'un acte ou d'un fait rigoureusement déterminé quant au moment où il s'est accompli. Jusqu'ici les tribunaux ont partagé cette manière de voir.

Le nombre des accidents sans gravité survenu dans l'exploitation et les ateliers a un peu augmenté, ce qui toutefois est dû uniquement au fait que nos organes veillent strictement à ce que toutes les lésions corporelles, même les plus insignifiantes, soient annoncées à qui de droit, afin que les blessés puissent dans tous les cas recevoir immédiatement les soins qu'exige leur état.

Le montant des indemnités allouées pour accidents est inférieur à celui de l'année principale.

Si l'on défalque de la dépense comptabilisée au chapitre V. C. 3, soit . .	fr. 256,249. 47
notre quote-part aux indemnités pour les catastrophes de Mœnchenstein et Zollikofen, soit	„ 197,563. 80
il reste	fr. 58,685. 67

somme avec laquelle nous avons fait face à toutes les obligations découlant pour nous de la responsabilité.

En ce qui concerne les indemnités pour Mœnchenstein et Zollikofen, la Compagnie du Jura-Simplon a transmis, au début de l'année, à l'Association solidairement responsable dont nous faisons partie avec les quatre principales Compagnies, un deuxième rapport et à la fin de l'année un troisième rapport accompagné du décompte.

Il résulte de la répartition que la quote-part de notre Administration comporte les chiffres ci-après :

pour Mœnchenstein	fr. 125,963. —	+	fr. 19,822. 44	= fr. 145,785. 44
„ Zollikofen	„ 23,584. 66	+	„ 25,303. 24	= „ 48,887. 90
			total	fr. 194,673. 34

montant qu'il faut encore majorer de ses intérêts aux termes du contrat de responsabilité, de sorte que l'indemnité totale payée par notre Compagnie s'élève à fr. 197,563. 80.

Le fonds de réserve a été débité de cette somme; comme on sait, la situation de ce fonds accusait un excédent en sus du maximum statutaire, uniquement dans le but de faire face aux charges imposées à notre Compagnie par les accidents de Mœnchenstein et Zollikofen. Au 31 décembre 1895, cet excédent était encore de fr. 4,314. 21, réserve qui suffira probablement pour le paiement du reste de notre quote-part aux dépenses de l'Association solidairement responsable. Selon toutes prévisions, le décompte final sera opéré dans le courant de 1896 et ne comprendra plus que quelques montants sans importance.

Le nombre des *réclamations en dommages-intérêts pour pertes, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1895 à 1345.

Il a été payé en indemnités:

pour dommages et avaries	271 cas,	fr. 8,991. 69
„ manquants, déchets, coulages	252 „	„ 4,178. 35
„ retards et fourvoiements	75 „	„ 2,674. 68
„ acquits en douane, etc. non déchargés	10 „	„ 189. 79
„ autres causes	27 „	„ 546. 64
	635 cas,	fr. 16,581. 15

De cette somme il faut déduire:

remboursements de Compagnies de chemins de fer	fr. 2,980. 56	
remboursements d'employés fautifs	„ 51. 30	
produit de la vente de colis en trop	„ 131. 10	
		„ 3,162. 96
		fr. 13,418. 19

Le chiffre des indemnités demeurant à notre charge n'a guère varié depuis plusieurs années; étant donné cependant le nombre toujours croissant des réclamations, on constate une diminution des dépenses de ce chef.

Droit de concession, impôts et contributions. Le droit de concession que notre Compagnie doit verser à la Confédération aux termes des dispositions de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, a été fixé en 1895 également à fr. 53,200.

Quant aux impôts cantonaux et communaux, nous voyons s'accentuer la tendance d'imposer notre Compagnie en dépit du privilège d'exemption que nous confèrent les concessions. Depuis que certaines sentences judiciaires ont sauvegardé nos droits inscrits dans les concessions, on s'efforce de percevoir le plus de contributions possible en taxant à un taux disproportionné tous les objets imposables, pour lesquels la teneur des concessions ne nous permet pas de réclamer l'exemption. Comme il ne s'agit naturellement pas de sommes considérables, nos recours contre cette procédure exceptionnelle ou inégale devant la loi, n'ont pas été écoutés. Il semblerait que le Tribunal fédéral, vu l'insignifiance de chacun des cas, n'ait pas voué une attention spéciale à l'importance de la chose au point de vue du principe, ni aux conséquences inévitables de ses décisions.

Les *autres dépenses,* au montant de fr. 42,201. 10, sont de fr. 10,583. 16 supérieures à celles de 1894 et comprennent entre autres:

fr. 15,035. 24 versements au dépôt de denrées alimentaires à Bellinzone,

„ 4,705. 74 versements pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux,

„ 15,916. 69 versements pour les écoles privées de la Compagnie.

Les résultats de nos écoles sont satisfaisants ; on constate de plus en plus que cette institution répond à un besoin réel; leur situation ressort de la tabelle ci-après:

Localité	Degré	Personnel enseignant	Chiffre d'élèves en avril 1896
Erstfeld	secondaire	1	31
Biasca	primaire	1	22
Bellinzone	primaire	1	53
Bellinzone	secondaire	1	21
Chiasso	primaire	1	22

Depuis des années nous subventionnons l'école dite suisse de *Luino*, qui est fréquentée par un certain nombre d'enfants de nos agents; nous en faisons autant pour l'école secondaire facultative, fondée récemment à Brunnen.

Le chiffre des élèves de l'école primaire de Bellinzone s'est tant accru et augmente encore tellement que l'hiver prochain nous devrons engager un second régent; cette circonstance nous a obligés à édifier nous-mêmes un bâtiment d'école, de construction simple, qui pourra être inauguré à la même époque. Pour l'école d'Erstfeld également, nous prévoyons l'engagement d'un second maître.

E. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice 1895, nous avons eu à enregistrer dans le service d'exploitation proprement dit, 64 accidents, savoir:

a. déraillements:	sur branchements	1
	en pleine voie	1
b. collisions:	en gares	1
	en pleine voie	—
c. accidents de personnes		61
d. accidents divers		—
	total des accidents	64

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

	tués	blessés
1. par déraillement ou collision:		
voyageurs	—	—
employés	—	1
autres personnes	—	—
2. par d'autres causes:		
voyageurs	—	—
employés	—	59
autres personnes	2	—
	2	60

Suicides: 3.

Nous indiquons ci-après les deux accidents mortels:

Le 4 août une enfant de 9 ans, Braghetta Luigina, fille du cantonnier Braghetta Pietro, à la rencontre duquel elle allait en suivant la voie, fut saisie par un train de matériaux et tuée sur le coup.

Le 9 août de grand matin, le nommé Canavesi Battista, vieillard de 77 ans atteint de surdité, traversait la voie au passage à niveau kilom. 192.427, lorsqu'il fut tamponné par le train 57; la mort a été instantanée.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

Ainsi qu'il ressort des tabelles ci-dessous, le chiffre des membres actifs de la caisse est monté de 1204 à 1269. L'engagement d'un employé au service du Gothard n'ayant lieu que sur le vu du certificat médical qui détermine son admission à la caisse de secours, il s'ensuit que l'accroissement du nombre des adhérents de celle-ci correspond exactement à l'augmentation de l'effectif du personnel d'exploitation.

Les opérations d'assurance ont suivi une marche normale et satisfaisante; comme le montre le relevé, aucun fait exceptionnel ne dénote l'influence de facteurs imprévus. L'augmentation du chiffre des membres secourus et pensionnés est même moindre qu'en 1894. Pour la première fois depuis que nous dressons des attachements statistiques, le nombre des pensionnés a diminué.

De même que le mouvement dans l'effectif des membres, les résultats financiers sont extraordinairement favorables, en ce sens que les dépenses pour secours et pensions accusent une augmentation moindre que celle à laquelle on devait s'attendre à raison de la marche naturelle des opérations d'assurance.

Parmi les recettes figure une somme de fr. 100,000 que l'Assemblée générale ordinaire a prélevée sur le produit net de l'exercice 1894 à titre d'allocation extraordinaire à la caisse de secours.

En 1894 déjà le Conseil fédéral nous avait invités à soumettre le bilan au 31 décembre 1894 à l'examen périodique prescrit par la loi concernant les caisses de secours des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur; malheureusement il n'a pas été possible à l'expert en matière d'assurance auquel nous avons confié cet examen, de terminer ce travail assez complexe pour l'époque de la présentation du rapport de gestion et des comptes de 1895.

Effectif des membres actifs de la caisse de secours.

Année	Au commencement de l'année	Entrés pendant l'année	Sortis sans secours (avec remboursement)	Sortis par suite d'accident en service	Sortis pour cause d'invalidité	Décédés	A la fin de l'année
1891	980	83	36	1	5	9	1012
1892	1012	178	38	4	8	8	1132
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	24	1	8	5	1269

Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au commencement de l'année		Augmentation pendant l'année		Diminution pendant l'année									A la fin de l'année	
					Secourus					Pensionnés					
	Secourus	Pensionnés	Secourus	Pensionnés	Par retour de la capacité de travail	Par l'octroi d'une pension	Par l'octroi d'une indemnité unique	Décédés	Total	Par l'octroi d'une indemnité unique	Par suite de majorité d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés	Total	Secourus	Pensionnés
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
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82

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
1895	„ 2,491,899.76	„ 122,234.28**)	„ 267,554.27***)	„ 141,962.19†)	„ 3,023,650.50

*) 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.
***) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 100,000. —.
†) Intérêts et bénéfices de cours.

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
1895	„ 34,442.25	„ 39,152.30	„ 8,100.—	„ 81,694.55	„ 4,075.20	„ 2,078.53	„ 87,848.28	„ 2,935,802.22

*) Pertes de cours.

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

Des deux caisses de secours dites d'exploitation, celle *des ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers,* accuse comme en 1894 un nouveau mécompte. La revision des statuts, destinée à rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses, n'a pu être achevée pendant l'exercice écoulé.

La *caisse de secours des ouvriers occupés à la construction des embranchements du nord Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau,* ne nous suggère aucune remarque spéciale; voici les résultats du compte:

	Embranchements				Total	
	Lucerne-Immensee		Zoug-Goldau			
Recettes:	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Solde au 31 décembre 1894	2,018	93	—	—	2,018	93
Cotisations mensuelles des membres	21,579	30	11,778	85	33,358	15
Intérêts	53	26	20	95	74	21
	23,651	49	11,799	80	35,451	29
Dépenses:						
Frais d'administration	1,074	55	106	50	1,181	05
Frais de transport	63	75	214	20	277	95
Honoraires des médecins	3,190	60	449	90	3,640	50
Médicaments	2,775	30	292	60	3,067	90
Frais de traitement	8,720	80	2,264	40	10,985	20
Frais d'inhumation	163	50	58	60	222	10
Achats d'inventaire	6	—	—	—	6	—
	15,994	50	3,386	20	19,380	70
Solde au 31 décembre 1895	7,656	99	8,413	60	16,070	59
Le solde ci-dessus se justifie comme suit:						
Livret n° 4241 de la Banque cantonale lucernoise	2,000	09	—	—	2,000	09
4 obligations " " " " "	4,000	—	—	—	4,000	—
Créance en compte-courant à la Banque cantonale lucernoise	1,004	65	—	—	1,004	65
Créance à la Caisse d'épargne de Zoug			8,020	95	8,020	95
Espèces dans la caisse du comptable	652	25	392	65	1,044	90
	7,656	99	8,413	60	16,070	59

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. 2,115. 52; il en a été prélevé fr. 310. — pour gratifications allouées à divers agents du service de surveillance, des trains et de la traction.

Lors de la conversion, on a remplacé les obligations 4 % du Gothard par fr. 75,000. — d'obligations 3 ½ %.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Le chiffre des employés ne s'est pas modifié durant l'exercice.

L'effectif des ouvriers a oscillé dans les limites ci-après:

Nombre total d'ouvriers au 1er janvier . . .	425
„ „ „ „ 31 décembre . . .	429

Le maximum d'un fin de mois a été 435, le minimum 411 savoir:

chefs-ouvriers . .	9— 10	menuisiers et vitriers .	19— 21
aides-chefs-ouvriers .	2	peintres et vernisseurs.	12
ajusteurs et monteurs .	146—153	selliers . . .	5
tourneurs . .	34— 36	apprentis . . .	42— 45
forgerons et frappeurs .	21— 22	manœuvres . .	105—109
chaudronniers . .	9— 11	faiseur d'outils . .	1
chaudronniers sur cuivre	3	fondeurs . . .	2
ferblantier . .	1	veilleurs de nuit .	2

Les ateliers centraux ont réparé en tout 139 locomotives, 635 voitures et 2222 wagons.

Au 1er janvier, il y avait en réparation: 17 locomotives, 40 voitures et 67 wagons; au 31 décembre 20 locomotives, 25 voitures et 49 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 77 wagons; 41 voitures et 21 wagons ont été pourvus d'essieux mobiles et l'écartement de leurs essieux a été augmenté; adaptation du frein-alarme à 167 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 1er janvier à . . .	69
le 31 décembre à . . .	72

et a oscillé durant l'année entre 66 et 74.

Les ouvriers étaient répartis comme suit sur les trois dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzone
ajusteurs	25—29	7—9	7—10
tourneurs	0—2	—	—
forgeron et frappeur . .	1	—	—
ferblantier	1	1	—
apprentis	3— 5	7—9	—
chauffeur de machine fixe .	1	—	—
menuisier	1	—	—
manœuvres	3— 4	3	2—3

2. Usine à gaz.

L'*usine à gaz riche de Bellinzone* a produit en 1895 . . . . . 29,304.000 m³
de gaz; la provision au 1er janvier 1895 était de . . . . . 310.000 m³

total 29,614.000 m³

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	13,529.927 m³	
„ „ „ d'autres Administrations . .	12,648.870 m³	26,178.797 m³
fuites en 1895		3,161.203 m³
provision au 1er janvier 1896		274.000 m³
total comme ci-dessus		29,614.000 m³

En 1895 le prix du gaz s'est élevé:

par m³ de gaz fabriqué, à . . . . . fr. 1. 34
„ m³ „ „ utile, à . . . . . „ 1. 50

On a employé pour la fabrication du gaz 54,049 kg de matières premières; 100 kg de celles-ci ont fourni 54.22 m³ de gaz.

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1895		1894	
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	13		12	
Agents commerciaux	2		2	
Contrôle des recettes et bureau de la statistique .	36		35	
Bureau des réclamations (contentieux)	3		3	
Inspectorat du télégraphe et télégraphiste	3		3	
Huissiers	8		8	
Ateliers de reliure et de lithographie, concierges et chauffeur	8		8	
Economat (y compris le dépôt de denrées alimentaires)	19		17	
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins et le dépôt de denrées alimentaires	20		13	
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	8		7	
		154		142

2. Surveillance et entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	17		14	
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	14		12	
A reporter	31	154	26	142

	1895		1894	
Report	31	154	26	142
Chefs de districts et surveillants	19		20	
Chefs d'équipes, aides-chefs de districts et aides-chefs d'équipes	39		38	
Gardes-voie	94		94	
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	142		143	
Gardes-barrières (femmes)	123		122	
Employés divers	6		6	
Journaliers	548		428	
		1002		877

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	12		12	
Contrôle des voitures et wagons	9		9	
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	61		58	
Contrôleurs	13		14	
Receveurs	9		9	
Agents aux bagages	4		4	
Télégraphistes	13		13	
Remplaçants ambulants	12		12	
Chef des entrepôts	1		1	
Agents aux marchandises	3		3	
Sous-agents aux marchandises	53		53	
Gardes-marchandises	18		18	
Chefs-manœuvres	7		7	
Aides-chefs-manœuvres	4		4	
Portiers et aides-portiers	6		6	
Volontaires	15		15	
Gardes-stations	98		98	
Surveillant des machines de l'éclairage électrique	1		1	
Chefs de trains principaux	2		2	
Chefs de trains	55		52	
Conducteurs	79		79	
Gardes des wagons-lits	3		3	
Gardes-freins	151		146	
Traducteurs	2		2	
Imprimeur des billets	1		1	
Facteurs	3		3	
A reporter	685	1156	675	1019

	1895		1894	
Report	685	1156	675	1019
Lampistes	8		8	
Laveuses de voitures, etc.	2		2	
Veilleurs de nuit	6		6	
Hommes d'équipes	51		47	
Ouvriers aux transports	126		124	
Aides du surveillant de machines	3		3	
		881		865

4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides	15		16	
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides	14		13	
Mécaniciens	94		84	
Chauffeurs	91		76	
Chauffeurs provisoires	38 *)		40 *)	
Chefs nettoyeurs	3		3	
Nettoyeurs de locomotives	67		62	
Lampistes	4		4	
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1		1	
Visiteurs des voitures et wagons	5		6	
Aides-visiteurs (dont 7 provisoires)	17		15	
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	36		34	
		385		354

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau	11		9	
Contre-maîtres (3) et aides-contre-maîtres (2)	5		5	
Chefs-ouvriers	10		8	
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, faiseurs d'outils, veilleurs de nuit, menuisiers	312		233	
Manœuvres	117		105	
Apprentis	56		43	

Ateliers des dépôts de locomotives.

Chefs-ouvriers	3		3	
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillant de machine fixe	45		37	
Manœuvres	9		6	
Apprentis	13		12	
		581		461
A reporter		3003		2699

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

6. Usine à gaz.

	1895	1894
Report	3003	2699
Contre-maître	1	1
Aide-contre-maître (provisoire)	1	1
Ouvriers	3	3
	5	5
Total	3008	2704

Récapitulation.

	1895	1894
Nombre des fonctionnaires et employés de l'exploitation	1504, soit par kilom. de ligne 5,65	1457, soit par kilom. de ligne 5,48
Nombre des journaliers	1504, „ „ „ „ „ 5,65	1247, „ „ „ „ „ 4,69
Total	3008, soit par kilom. de ligne 11,30	2704, soit par kilom. de ligne 10,17

III. Finances.

Notre dernier rapport de gestion (annexes 3 et 4) énonçait les conditions auxquelles un syndicat composé d'établissements financiers allemands et suisses, avait pris ferme 96 millions de francs du nouvel emprunt 3½ %, somme qui, avec les 4 millions que nous nous étions réservés pour la conversion de nos propres obligations et pour d'autres buts, forme le total de l'émission provisoire, soit 100 millions de francs.

Dans ce même rapport nous vous informions également que les porteurs d'obligations de l'emprunt 4 % dénoncé pour le remboursement au 31 mars 1895, avaient accepté la conversion pour un montant de fr. 78,434,000.

Plus tard, soit le 28 janvier 1895, le syndicat a mis le reste de fr. 17,566,000 en souscription publique au taux de 100½ %, opération qui a obtenu un plein succès.

Durant l'exercice écoulé, nous n'avons pas fait usage de la faculté qui nous avait été conférée d'émettre d'autres obligations en sus des 100 millions de francs. Par contre, dans le but de réunir les ressources nécessaires aux travaux neufs, nous avons aliéné une notable partie des papiers-valeurs du fonds du renouvellement, lesquels sont devenus disponibles, comme on sait, en suite de la revision des statuts décrétée en 1893. Les détails sur ce point se trouvent dans le bilan, dans la justification des effets et valeurs ainsi que dans le texte relatif au compte de profits et pertes.

Bilan annuel. Le *capital-subventions*, au montant de . . . fr. 119,000,000. —
et le *capital-actions* de . . . . . fr. 50,000,000. —
n'ont pas subi de changement. Nous rappellerons seulement que le dernier versement de 50 % manque encore pour 15 actions de la IIIe émission et que la somme correspondante figure à l'actif sous la rubrique «Débiteurs divers». Dans le cas où ce versement ne serait pas effectué lors de la prochaine répartition de dividende, nous procéderons en conformité de l'art. 7 des statuts.

Le *capital-obligations* accusait à fin 1894 une situation de . . . fr. 98,475,000. —
en titres 4 %. De ce chiffre ont été convertis . . . . . „ 78,434,000. —
de sorte que le remboursement au 31 mars a porté sur . . . . fr. 20,041,000. —
dont fr. 114,000 manquaient encore à la clôture de l'exercice; ce montant a été colloqué au passif sous la rubrique «Titres et coupons échus».

Du nouvel emprunt 3½ % dont, comme il est dit plus haut, . . fr. 100,000,000. —
A reporter fr. 100,000,000. —

Report			fr. 100,000,000. —
seulement ont été émis jusqu'ici, nous avons remboursé le 30 septembre conformément au plan d'amortissement			„ 310,000. —
de sorte qu'il reste en circulation			fr. 99,690,000. —

La totalité des capitaux versés, subventions, actions et obligations (y compris les arriérés susmentionnés) comportait ainsi à la clôture de l'exercice 1895 . . . . fr. 268,690,000. —
auxquels il faut ajouter le fonds de construction . . . . . „ 1,114,902. 25
formé jadis du tiers des intérêts de capitaux disponibles

total des capitaux fr. 269,804,902. 25

De cette somme il a été dépensé jusqu'ici:

pour chemin der fer et installations fixes		fr. 227,490,578. 89	
„ matériel roulant		„ 14,778,051. 28	
„ mobilier et ustensiles		„ 2,254,344. 69	
total pour le compte de construction		fr. 244,522,974. 86	
pour pertes de cours sur actions		„ 2,970,150. —	
„ „ „ „ et faux-frais sur obligations, moins les fr. 545,465 amortis		„ 15,650,187. 69	
ainsi que pour les travaux ci-après, inachevés à la clôture de l'exercice:			
gare de Lucerne	fr. 1,499,400. —		
embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau	„ 5,231,829. 45		
seconde voie Fluelen-Erstfeld	„ 156,582. 05		
seconde voie Biasca-Bellinzone	„ 851,364. 50		
correction du Tessin	„ 319,270. 47		
constructions diverses	„ 239,965. 82	„ 8,298,412. 29	
			„ 271,441,724. 84

Le compte de capital boucle ainsi au 31 décembre 1895 par un solde passif de . . . . . fr. 1,636,822. 59

La conversion de l'emprunt 4% en 3½ % a occasionné les faux-frais ci-après énumérés:

a) pertes de cours, moins notre quote-part d'un tiers au bénéfice net du syndicat	fr. 1,053,800. —
b) pertes d'intérêt sur fr. 17,566,000. —	„ 72,394. 05
c) frais de confection des titres et jetons de tirage	„ 46,665. —
d) timbre lucernois	„ 35,000. —
e) frais d'inscription au registre hypothécaire	„ 25,020. 40
	fr. 1,232,879. 45

Ce total subira une réduction assez notable par le fait du bénéfice qui sera réalisé sur l'émission des 25 millions de francs restants de cet emprunt.

De ces fr. 1,232,879. 45 de faux-frais, la position *b*, fr. 72,394. 05, est à la charge du compte de profits et pertes, chiffre 3 des recettes, et la position *e*, fr. 25,020. 40, à la charge du même compte, chiffre 3 des dépenses.

En conformité de la pratique suivie jusqu'ici pour la comptabilisation de faux-frais et pertes sur emprunts, le compte des „Dépenses à amortir“ a été grevé du reliquat de fr. 1,135,465. De

cette somme il faut encore défalquer fr. 235,465 pour amortissements, point sur lequel nous reviendrons plus loin. A fin 1895, les frais de conversion se limitaient donc au chiffre de fr. 900,000.

Conformément au plan d'amortissement de l'emprunt 3½ % de 125,000,000 de francs, on a remboursé en 1895 fr. 310,000. Le montant des *dépenses à amortir* s'augmente donc en tout de fr. 590,000 et comportait au 31 décembre 1895 fr. 15,650,187. 69.

Par suite de ventes, la *situation des effets et valeurs de la Compagnie* n'était plus au 31 décembre 1895 que de fr. 3,360,740; pour les détails voir page 82.

Durant l'exercice écoulé, le *compte des biens-fonds* s'est accru: de fr. 88,834. 53 par la construction à Erstfeld de six maisons d'habitation contenant 14 logements, une buanderie et un bûcher, dont quatre étaient terminées en 1895 et ont été louées à des agents de la Compagnie; de fr. 16,028 par l'achat de la maison „zur Linde" à Erstfeld également; de fr. 14,206. 50 par l'acquisition à Bellinzone d'un terrain sur lequel nous nous proposons d'édifier une nouvelle école. Fin décembre le compte accusait une situation de fr. 344,474. 48.

Le *compte des approvisionnements de matériaux et de pièces de réserve* comportait:

	pour matériaux	pour pièces de réserve
le 31 décembre 1895	fr. 2,829,835. 24	fr. 581,835. 80
le 31 décembre 1894	„ 2,651,601. 87	„ 563,353. 19
et s'est donc accru de	fr. 178,233. 37	fr. 18,482. 61

L'excédent sur le compte des matériaux est principalement la conséquence du renforcement des provisions de matériel de superstructure destiné à la seconde voie Fluelen-Erstfeld; l'excédent sur le compte des pièces de réserve est dû à l'augmentation des approvisionnements de bandages pour locomotives, voitures et wagons.

Le *compte des Débiteurs divers* contient les positions suivantes:

1. Créances sur Administrations étrangères:

créances sur certains services de transport	fr 72,309. 55
créances sur l'Association des chemins de fer suisses (en notre qualité d'Administration en charge pour 1895)	„ 34,416. 86
	fr. 106,726. 41

2. Créances sur divers comptes de notre Administration:

avances aux stations et à certaines divisions	fr. 29,515. —	
arriérés des bureaux de marchandises	„ 497,726. 43	
soldes des comptes „ateliers" et „usine à gaz"	„ 39,857. 40	
solde du compte „approvisionnements de denrées alimentaires"	„ 41,658. 85	
dernier versement non effectué sur 15 actions de la IIIe émission	„ 3,750. —	„ 612,507. 68
	Total	fr. 719,234. 09

Relativement à la rubrique du passif, *Dettes courantes*, nous ferons remarquer que la somme de fr. 259,651. 25 pour *Titres et coupons échus* se décompose comme suit:

fr. 82,670. 25 coupons d'actions et d'obligations échus, mais non payés jusqu'ici,
„ 19,481. — bons de jouissance des actions pour la perception de la part aux économies réalisées dans la construction du tunnel du St-Gothard,
„ 7,000. — obligations 5 % de la IVe série, dénoncées,
„ 114,000. — obligations 4 % dénoncées.
„ 36,500. — obligations 3½ % sorties au tirage.

fr. 259,651. 25 comme ci-dessus.

Nous mentionnerons ensuite les *Créanciers divers* pour la somme de fr. 396,034. 49 comprenant:

fr. 292,459. 47	créances des services de transport et des entrepositaires à Brunnen,	
„ 65,942. 54	créances des caisses de prévoyance,	
„ 2,578. 62	créance du fonds pour actes éminents,	
„ 35,053. 86	compte pour divers.	
fr. 396,034. 49	comme ci-dessus.	

Le *fonds de renouvellement,* qui s'élevait le 1er janvier 1895 à . . . fr. 5,165,236. 38 s'est accru durant l'exercice des versements ordinaires prescrits à l'art. 17, lettre a, des statuts du 27 novembre 1893, savoir:

fr. 500. — par kilomètre du réseau	fr. 120,222. —	
2 % des recettes brutes sur transports par chemin de fer se montant à fr. 15,727,516. 16	„ 314,550. 32	„ 434,772. 32
		fr. 5,600,008. 70

D'autre part il a été prélevé sur ce fonds:

pour réfection de la superstructure		fr. 405,515. 68	
pour renouvellement du matériel d'exploitation . . .		„ 166,438. 62	
		fr. 571,954. 30	
moins: le produit de la vente de vieux matériel de superstructure	fr. 70,047. 35		
et de vieux matériel d'exploitation . .	„ 44,841. —	„ 114,888. 35	„ 457,065. 95
		Situation au 31 décembre 1895	fr. 5,142,942. 75
		Situation au 31 décembre 1894	„ 5,165,236. 38
		Diminution au 1er janvier 1896	fr. 22,293. 63
		Excédent en sus du maximum statutaire	fr. 142,942. 75

Le *fonds de réserve pour accidents d'une gravité exceptionnelle,* qui se montait au 1er janvier 1895 à . . . . . fr. 2,201,878. 01
n'a pas été alimenté durant l'exercice écoulé; en revanche il en a été prélevé . „ 197,563. 80
montant de la quote-part de notre Compagnie aux indemnités pour les accidents de Mœnchenstein et Zollikofen, somme qui résulte des IIe et IIIe décomptes.

Situation au 31 décembre 1895 fr. 2,004,314. 21
Excédent en sus du maximum statutaire de 2 millions . . . . . fr. 4,314. 21

Les *fonds divers* (chiffre 4) et le *fonds de construction* n'ont pas varié pendant l'exercice 1895.

Le **compte de capital** a subi les modifications suivantes:

Le solde actif de ce compte était fin décembre 1894 de . . .	fr. 5,471,952. 57
En y ajoutant le montant affecté aux constructions inachevées à cette date et dont par conséquent le compte de construction n'était pas encore débité, soit	„ 2,745,831. 22
on obtient le solde du compte de capital au 1er janvier 1895 . . .	fr. 8,217,783. 79

Durant l'exercice écoulé, ce solde s'est accru des sommes ci-après:

émission d'obligations 3 ½ % de l'emprunt de 125 millions de francs du 1er avril 1895	„ 100,000,000. —
prélèvements sur le produit de l'exploitation	„ 612,743. 70
produit de ventes et remboursements	„ 142,869. 08
A reporter	fr. 108,973,396. 57

De cette somme il a été dépensé:		Report	fr. 108,973,396. 57
remboursement du reliquat de l'emprunt 4 % du 1er janvier 1884	fr.	98,475,000. —	
amortissement de capitaux	„	310,000. —	
à la charge du compte de construction, pour travaux neufs achevés en 1895	„	2,324,063. 17	
pertes de cours et faux-frais d'émission de l'emprunt 3 ½ %	„	1,135,465. —	
dépréciation de matériel et d'installations . . .	„	67,278. 70	„ 102,311,806. 87
		solde au 31 décembre 1895	fr. 6,661,589. 70
Après déduction du coût des travaux neufs inachevés à la clôture de l'exercice, dont le compte de construction ne peut encore être débité, soit .			„ 8,298,412. 29
il reste un solde passif au 31 décembre 1895 de			fr. 1,636,822. 59

En ce qui concerne les fr. 612,743. 70 formant la rubrique 3 des recettes, *Sommes prélevées sur le produit de l'exploitation,* nous avons à fournir les explications suivantes:

ad a. pour amortissement de capitaux . . . . . fr. 310,000. —
c'est-à-dire la Ie quote (pour 1895) en conformité du plan d'amortissement de l'emprunt 3 ½ % de 125 millions de francs.

ad b. pour dépenses à amortir . . . . . fr. 235,465. —
somme représentant la Io quote d'amortissement des pertes de cours sur l'emprunt 3 ½ %.

ad c. pour diminutions de l'actif . . . . . fr. 67,278. 70
soit le montant que nous avons inscrit au compte de profits et pertes et qui comprend entre autres la somme de fr. 26,584. 30 éliminée, par ordre du Conseil fédéral, du compte de construction de l'exercice 1894.

Quant aux *Produits de ventes et remboursements,* nous donnons ci-dessous, à titre de renseignement, la spécification de la somme de fr. 142,869. 08.

1. montant sorti du compte de construction de 1894 sur l'ordre du Conseil fédéral	fr.	26,584. 30
2. valeur de la cloison de blindage disparue, entre Airolo et Ambri .	„	1,227. 10
3. valeur des deux tourniquets du passage à niveau pour piétons, supprimé au kilom. 126.348	„	66. 40
4. valeur de l'ancien pont (démoli) sur la Mara	„	8,608. 79
5. valeur de la toiture démolie des annexes qui ont été pourvues de combles à pignons lors de l'agrandissement du bâtiment aux voyageurs d'Altdorf	„	1,172. 03
6. valeur des baraques en bois (démolies) pour les chargeurs de charbon à Erstfeld	„	306. 96
7. valeur de la toiture démolie par suite d'exhaussement du magasin de la station d'Osogna	„	2,082. 69
8. valeur de la toiture démolie par suite d'exhaussement du magasin de la station de Claro	„	2,082. 69
9. valeur de la halle (démolie) de montage des locomotives dans les anciens ateliers de Bellinzone	„	25,661. 55
10. valeur du hangar (démoli) à réparations dans les anciens ateliers	„	11,758. 99
A reporter	fr.	79,551. 50

Report	fr.	79,551. 50
11. valeur du chariot transbordeur (remplacé) de l'ancienne halle de montage des locomotives à Bellinzone	„	7,437. 15
12. valeur des lieux d'aisances démolis, derrière l'ancienne remise à locomotives de Bellinzone	„	1,079. —
13. valeur des anciens leviers d'aiguilles, y compris fils de transmission et vases d'enclenchement, devenus disponibles par suite de la transformation de l'appareil de concentration à Rivera-Bironico	„	648. 20
14. valeur des anciens leviers d'aiguilles, y compris fils de transmission, devenus disponibles par suite de la transformation de l'appareil de concentration à Lugano	„	359. 80
15. valeur des anciens leviers d'aiguilles, y compris fils de transmission et vases d'enclenchement, devenus disponibles par suite de la transformation de l'appareil de concentration à Maroggia	„	648. 80
16. valeur des parties de bâtiment disparues par suite de l'agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Ranzo-Gerra	„	1,937. 85
17. valeur d'une chaudière à vapeur mise au rebut	„	2,000. —
18. valeur d'une grue à locomotives mise au rebut	„	6,500. —
	fr.	100,162. 30
19. subvention fédérale au coût du reboisement et des travaux de protection sur la propriété de Sulzeck, commune de Fluelen	„	785. 50
20. report de la valeur d'un chariot transbordeur de la gare d'Erstfeld à celle de Bellinzone	„	16,583. 89
21. remise aux ateliers centraux d'engins contre l'incendie et de wagonnets, provenant les premiers de la gare de Lugano, les seconds de la construction de la seconde voie Erstfeld-Biasca	„	10,681. 89
22. transfert du compte de construction de la gare de Chiasso à celui des ateliers centraux, de la valeur de deux plaques tournantes pour voitures et wagons	„	7,531. 80
23. transfert du compte de construction à celui d'exploitation, de trois tourelles à signaux	„	120. —
24. produit de la vente de wagons	„	900. —
25. remboursement sur terrains devenus superflus dans le canton d'Uri	„	303. —
26. produit de la revente de terrains	„	5,800. 70
total comme ci-dessus	fr.	142,869. 08

La rubrique des dépenses, *Dépréciation de matériel et d'installations*, comprend:

les sommes figurant sous „produits de ventes et remboursements“ (chiffres 1 à 18) au total de	fr.	100,162. 30
moins la valeur du matériel remployé ou revendu	„	32,883. 60
	fr.	67,278. 70

Compte de profits et pertes. Les *rubriques 1 et 2 des recettes, Solde actif au 31 décembre 1894* et *Excédent des recettes d'exploitation,* peuvent se passer de commentaire.

Au chiffre 3, *Produit de capitaux disponibles,* figurait l'année précédente une recette de fr. 662,720. 13 qui se réduit en 1895 à fr. 507,322. 31; notre dernier rapport de gestion indiquait les diverses causes de l'élévation extraordinaire de cette rubrique. La moins-value de 1895 s'explique déjà par le fait relaté d'autre part que, pour faire face aux dépenses des travaux neufs, nous avons vendu successivement une partie notable de nos papiers-valeurs; tout naturellement il en est résulté une diminution du montant des intérêts. En outre, ce compte est grevé d'une perte d'intérêts de fr. 72,394. 05 sur les fr. 17,566,000 d'obligations restées en dehors de la conversion de l'emprunt (différence entre l'intérêt à 3½ et à 2½ %). Par contre, il renferme deux positions qui ne se représenteront pas à l'avenir, savoir fr. 160,455. 54, gain réalisé sur la vente de papiers-valeurs et fr. 17,490, gain sur les papiers-valeurs en portefeuille, par suite d'une nouvelle estimation au 31 décembre.

De l'exposé ci-dessus, il ressort avec évidence que cette rubrique des recettes subira à l'avenir une notable réduction; d'autre part elle sera soustraite pour ainsi dire complétement aux fluctuations du cours des effets et valeurs.

Au chiffre 4, *Intérêt de capitaux employés à la construction de nouvelles lignes,* nous avons inscrit une somme de fr. 110,904. 06, savoir:

pour les embranchements du nord	fr.	96,667. 95
„ la seconde voie Fluelen-Erstfeld	„	1,698. 49
„ „ „ „ Biasca-Bellinzone	„	12,537. 62
somme égale	fr.	110,904. 06

Nous avons calculé l'intérêt à 4% pour le Ier trimestre et à 3½ % pour le reste de l'année, taux correspondant à celui du capital-obligations.

Quant aux *sommes prélevées sur les fonds spéciaux,* ce sujet a déjà été traité plus haut.

En ce qui concerne les *Dépenses,* les rubriques 3, 4 et 6 exigent seules quelques explications.

Les *Intérêts en comptes-courants et provisions* accusent un chiffre relativement fort élevé, supérieur même à celui de l'exercice précédent. Cette augmentation est due à plusieurs dépenses extraordinaires, telles que: provision sur les obligations 4 % non converties, frais d'inscription au registre hypothécaire du nouvel emprunt de 125 millions (fr. 25,020. 40), qui devaient être colloqués sous cette rubrique, et enfin une finance de fr. 3,531. 24 pour l'extinction de l'emprunt 4 % dans ledit registre.

Relativement au *Service des emprunts consolidés,* il y a lieu de signaler l'économie d'environ fr. 330,000 réalisée par la conversion; comme on sait, la rémunération à 3½ % n'a commencé que le 1er avril.

Sous la rubrique, *Amortissements et diminutions de l'actif,* figure en première ligne la quote normale d'amortissement de capitaux prévue au plan d'amortissement de l'emprunt 3½ %, soit fr. 310,000; le tirage de ces obligations a eu lieu en juin et leur remboursement à la fin de septembre.

En second lieu, la lettre b, *dépenses à amortir,* comprend une dépense de fr. 235,465, qui représente l'amortissement des faux-frais causés par la récente conversion de l'emprunt. Dans notre

exposé sur le bilan annuel, nous avons déjà dit que ces faux-frais s'élèvent en total à fr. 1,232,879. 45, dont fr. 72,394. 05 et fr. 25,020. 40 (en tout fr. 97,414. 45) ont été colloqués aux chiffres 3 des recettes et 3 des dépenses; le montant à inscrire au compte des dépenses à amortir se réduit donc à fr. 1,135,465.

On pourrait au vrai se demander s'il ne serait pas plus simple de passer cette somme au chiffre 5 du bilan, sans prévoir un plan spécial d'amortissement. Nous croyons en effet que notre convention du 8 avril 1885 avec le Conseil fédéral pour la détermination du compte de construction nous autoriserait à procéder de la sorte, mais cette méthode ne serait, selon nous, pas opportune et nous attirerait presque à coup sûr le reproche d'accumuler les non-valeurs. Nous proposons donc d'amortir ces pertes d'une manière spéciale et dans un délai assez court et nous admettons comme tel l'intervalle de 1895 à 1901 inclusivement, en d'autres termes la période pour laquelle le nouvel emprunt a été contracté ferme. Nous n'avons cependant pas l'intention de dresser un programme fixe d'amortissement, car la somme à amortir n'est encore nullement définitive. Du chiffre des pertes occasionnées jusqu'ici, il faudra défalquer en première ligne le bénéfice qui, indubitablement, sera réalisé sur l'émission des 25 millions formant le reliquat de l'emprunt. Il nous semble en outre que les exercices 1895 et 1896 devraient être plus fortement grevés. Le retard apporté à la construction des lignes d'accès du nord a pour conséquence que ces exercices ont à supporter dans une mesure moindre le surplus d'intérêt des capitaux à affecter à ces travaux et pourtant ils profitent intégralement de l'économie d'intérêt dérivant de la conversion.

Par ces motifs, nous portons en compte de l'exercice 1895, pour l'amortissement de ces faux-frais, la somme de fr. 235,465, ce qui a pour effet de réduire à fr. 900,000 le chiffre des pertes. La quote d'amortissement comportant ces fr. 235,465 plus les fr. 97,414. 45 susmentionnés, elle forme donc le total de fr. 332,879. 45, chiffre approximativement égal au bénéfice réalisé par le compte de 1895 grâce à l'économie d'intérêt sur l'opération de la conversion de l'emprunt.

Sous lettre c, *diminutions de l'actif*, figure une somme de fr. 67,278. 70 sur laquelle nous avons déjà fourni les indications nécessaires.

Nous formulons les propositions suivantes:

1. Les comptes annuels de l'exercice 1895 ainsi que le bilan de la Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard, bouclé au 31 décembre 1895, sont approuvés et il est donné à l'Administration (Conseil d'administration et Direction) décharge de sa gestion pendant l'exercice susmentionné.

2. Sur le produit net de l'exercice 1895 se montant à . . .	fr. 4,138,248. 35
il est distribué en premier lieu un dividende de 7 %, soit . . .	„ 3,500,000. —
Du reste de	fr. 638,248. 35
il est réparti aux actionnaires un dividende supplémentaire de 0,4 %, soit .	„ 200,000. —
et aux Etats subventionnants une somme de	„ 200,000. —

Le dividende total réparti aux actionnaires s'élève donc à 7,4 % = 37 francs par action.

3. Le reliquat disponible, soit le solde actif du compte de profits et pertes se montant à fr. 238,248. 35 est reporté à compte nouveau de l'exercice 1896.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Lucerne, le 30 Mai 1896.

Au nom de la Direction
du chemin de fer du Saint-Gothard,

Le Président :

Sev. Stoffel.

Le 1er Secrétaire :

Schweizer.

Au nom du Conseil d'administration
du chemin de fer du Saint-Gothard,

Le Président :

J. J. Schuster-Burckhardt.

Le Secrétaire :

Schweizer.