

Exploitation

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **31 (1902)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Etant donnée la nécessité de compléter le parc des voitures, nous avons commandé l'an dernier :

6 voitures de 1^e classe à 4 essieux,
6 „ „ 1^e et 2^e classes à 4 essieux,
15 „ „ 1^e et 2^e classes à 2 essieux.

En ce qui concerne notre procès, pendant depuis plusieurs années, avec l'entreprise du 1^{er} lot de la ligne de Lucerne-Immensee (voir page 14 du rapport de 1900), le tribunal arbitral chargé de trancher le litige a rendu son arrêt le 1^{er} décembre 1902; d'après ce jugement, il est alloué à l'entreprise, sur la somme de fr. 902,963. 43 qu'elle réclamait, un montant de fr. 53,746. 04 plus les intérêts à partir du 1^{er} juillet 1898; dans ce chiffre sont comprises certaines demandes reconventionnelles de la Compagnie, dont celle-ci avait été déboutée; le règlement de cette affaire n'a pu toutefois s'effectuer qu'au commencement de l'année courante.

Quant à notre contestation avec le chemin de fer Arth-Rigi au sujet de sa quote-part aux frais d'exploitation et aux intérêts du capital d'établissement de la gare d'Arth/Goldau, elle a été réglée par voie de transaction extra-judiciaire; nous avons en conséquence retiré l'action intentée à cette administration devant le Tribunal fédéral.

Relativement au coût de construction de la gare de Lucerne, le décompte n'en est pas encore dressé; nos versements pour cet objet doivent donc figurer pour 1902 également au compte des „constructions inachevées“.

3. Seconde voie Immensee-Brunnen.

Les expropriations de terrains ont été en 1902 activées de façon à ne retarder sur aucun point la mise en œuvre et la continuation des travaux.

En ce qui concerne l'exécution proprement dite, nous avons à mentionner le fait que tous les travaux d'infrastructure ont été adjugés à des entrepreneurs sur la base de soumissions, en premier lieu ceux de la section Immensee-Goldau, sur laquelle, grâce à un avancement très rapide, ils étaient presque terminés à la fin de l'année; le travail a été commencé au milieu d'octobre sur le tronçon Goldau-Steinen et vers la mi-novembre sur celui de Steinen-Brunnen.

Toutes les charpentes métalliques des ponts et ponceaux de la section Immensee-Goldau ont été montées dans le courant de 1902; le matériel destiné aux autres ponts est en grande partie livré et les travaux d'atelier ont commencé, notamment pour la partie métallique du pont sur la Muotta près Brunnen, d'une portée de 55 m.

La livraison du matériel de superstructure (traverses, rails et attaches) doit commencer en mai 1903.

D'une manière générale on peut dire que l'état actuel des travaux garantit leur achèvement dans le délai fixé.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. En 1902, 11 tarifs et 13 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice, nous avons eu à traiter 1054 *réclamations*, chiffre qui comprend les 27 cas non liquidés au 1^{er} janvier 1902; de ces 1054 réclamations, 118 ont été écartées et 936 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 13,983. 29; 25 réclamations pendantes à la fin de l'année ont été reportées à l'exercice suivant.

Service des marchandises et des animaux. 9 tarifs et 39 suppléments sont entrés en vigueur.

Au cours du dernier exercice, il nous est parvenu 2843 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 281 cas pendants au 1^{er} janvier 1902, forment le total de 3124, dont 2770 ont été liquidées en 1902 et 354 reportées à l'exercice 1903.

B. Horaire et circulation des trains.

a. Service d'été.

Suivant une ordonnance du département des chemins de fer, l'horaire d'été est entré en vigueur, non pas le 1^{er} juin comme jusqu'ici, mais à titre d'essai le 1^{er} mai déjà.

Nous indiquons ci-après les changements les plus importants qu'a subis cet horaire par rapport à celui de 1901:

Les trains directs 45 (départ de Lucerne 10⁵⁰ matin, arrivée à Chiasso 5⁵⁵ soir) et 56 (départ de Chiasso 10³⁰ matin, arrivée à Lucerne 4⁵⁸ soir) ne comportaient précédemment que des voitures de 1^e et de 2^e classes; nous leur avons adjoint des voitures de 3^e classe, pour satisfaire aux vœux exprimés à ce sujet de divers côtés.

A la demande des gouvernements de Lucerne et de Schwyz, le département des chemins de fer nous avait obligés à intercaler dans l'horaire un train matinal Lucerne-Göschenen desservant toutes les stations intermédiaires; ce train ne répondant, selon nous, à aucun besoin réel, nous avons recouru contre cette décision au Conseil fédéral qui nous a autorisés à limiter la circulation de ce train à la saison proprement dite des voyages, c'est-à-dire à la période du 1^{er} juillet au 14 septembre inclusivement. Ce train n^o 7 quittait Lucerne à 5²⁰ matin pour atteindre Göschenen à 8³⁰ matin en correspondance au train de marchandises 509 transportant des voyageurs.

Sur la proposition du gouvernement de Schwyz, le département des chemins de fer nous a imposé la création d'un train local de Goldau à Brunnen faisant suite au direct 49 Lucerne-Chiasso (Goldau arr. 4¹⁵, dép. 4²⁰ soir), qui ne peut, à cause de sa nature, desservir les stations de Steinen, Schwyz et Brunnen. Ce nouveau train 305a quittait Goldau à 4³⁰ et atteignait Brunnen à 4⁵⁵ soir.

b. Service d'hiver.

Pour le service d'hiver, entré régulièrement en vigueur le 1^{er} octobre, on a conservé l'horaire d'été avec quelques modifications, dont voici les principales:

Nous avons supprimé l'omnibus 7 Lucerne-Göschenen créé pour la période du 1^{er} juillet au 14 septembre inclusivement; comme nous l'avions prévu, ce train a donné des résultats fort peu satisfaisants au point de vue du chiffre des voyageurs transportés.

Considérant l'insignifiance du mouvement pendant les mois d'hiver, les trains locaux 302 Erstfeld-Goldau et 305 Goldau-Erstfeld ont été remplacés, comme précédemment, par les trains de marchandises 504 Erstfeld-Goldau et 525 Goldau-Erstfeld transportant des voyageurs.

Ont été supprimés en outre les omnibus 201 Zoug-Goldau et 202 Goldau-Zoug, dont l'utilisation par le public voyageur avait laissé à désirer, même durant les mois d'été. En revanche, le département des chemins de fer nous a obligés à remplacer l'omnibus 201 Zoug-Goldau par un train marchandises 551 Zoug-Goldau transportant des voyageurs et à maintenir de cette façon la correspondance entre les trains C. F. F. 152 Zurich-Affoltern-Zoug et 172 Zurich-Thalwil-Zoug, d'une part et notre train 301 Goldau-Erstfeld, d'autre part; le nouveau train 551 quittait Zoug à 8^h00 matin pour atteindre Goldau à 9^h00.

En ce qui concerne l'horaire, il nous reste encore à signaler le fait que vu l'affluence extraordinaire, aux directs de nuit, des ouvriers italiens et tessinois s'expatriant au printemps et rentrant au pays en automne, nous avons dû mettre en marche de nombreux trains spéciaux.

Par suite du grand courant d'étrangers qui s'est manifesté en avril et en mai du sud au nord par le Gothard, il a fallu doubler entre Milan et Lucerne le rapide 58 et le direct 52.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1902 (276 kilomètres)				1901 (276 kilomètres)				Comparé à 1901			
			Pour cent				Pour cent		plus		moins	
	Fr.	C.			Fr.	C.			Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	8,118,180	41	39,82	38,03	8,006,230	52	40,49	38,63	111,949	89		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	776,042	48	3,81	3,64	761,532	55	3,85	3,67	14,509	93		
b) animaux	583,305	24	2,86	2,73	484,162	13	2,45	2,34	99,143	11		
c) marchandises de toute nature	10,909,284	73	53,51	51,11	10,519,980	88	53,21	50,75	389,303	85		
Ensemble	20,386,812	86	100,00		19,771,906	08	100,00		614,906	78		
B. Recettes diverses	957,412	98		4,49	956,023	96		4,61	1,389	02		
Total des Recettes	21,344,225	84		100,00	20,727,930	04		100,00	616,259	80		

Le développement des lignes exploitées, 276 km, n'a pas varié en 1902.

Le résultat de l'exercice écoulé est satisfaisant. Les quatre catégories de trafic accusent toutes une plus-value qui forme le total de fr. 614,906. 78, soit 3.11. La recette totale sur transports par chemin de fer s'élève :

	1902	1901
par kilomètre-ligne	à fr. 73,865. 26	fr. 71,637. 34
" kilomètre-train	" " 6. 24	" " 6. 18
" jour	" " 55,854. 28	" " 54,169. 61

Tous les mois sauf janvier, mars, mai et août, présentent une augmentation de recette. De même qu'en 1901, c'est le mois d'avril qui a la plus forte recette, fr. 2,080,092. 21 et celui de janvier la plus faible, fr. 1,186,075. 57. La recette moyenne mensuelle se chiffre par fr. 1,698,901. 07 contre fr. 1,647,658. 84 en 1901.

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

1. Voyageurs.

Ce service, en particulier le service local, a pris un nouveau développement. L'augmentation porte essentiellement sur les billets ordinaires de III^e classe, sur les billets combinables et les abonnements généraux suisses; le mouvement avec l'Italie a été également plus dense. En revanche, il y a diminution de recettes sur les billets ordinaires de II^e classe. Le chiffre total des personnes transportées est monté de 2,627,409 à 2,773,084, le nombre des voyageurs ramené à la longueur totale du réseau de 462,951 à 475,357 et celui des kilomètres-voyageurs de 127,774,358 à 131,198,396; le chiffre moyen des kilomètres parcourus par chaque voyageur est de nouveau en recul, 47.31 km contre 48.63 en 1901.

La proportion de l'utilisation des trois classes s'est déplacée en faveur de la III^e (1.34 %/o.)

Chiffre des voyageurs transportés:

	1902	1901
I ^e classe	127,446 = 4.60 %/o	122,813 = 4.68 %/o
II ^e „	585,662 = 21.12 %/o	588,083 = 22.38 %/o
III ^e „	2,059,976 = 74.28 %/o	1,916,513 = 72.94 %/o

Chiffre des kilomètres-voyageurs:

	1902	1901
I ^e classe	14,438,436 = 11.00 %/o	14,028,110 = 10.98 %/o
II ^e „	39,869,798 = 30.39 %/o	38,881,940 = 30.43 %/o
III ^e „	76,890,162 = 58.61 %/o	74,864,308 = 58.59 %/o

Parcours moyen de chaque voyageur:

	1902	1901
I ^e classe	113.29 km	114.22 km
II ^e „	68.08 „	66.12 „
III ^e „	37.32 „	39.06 „

Chiffre moyen de voyageurs:

	1902	1901
par kilomètre-train de voyageurs	61.89	61.39
par kilomètre-essieu de voiture	4.59	4.63

Le produit du transport des voyageurs est monté de fr. 8,006,230. 52 à fr. 8,118,180. 41, soit de 1.10 %/o et se répartit comme suit:

	1902	1901
I ^e classe	fr. 1,813,717 = 22.34 %/o	fr. 1,769,546 = 22.10 %/o
II ^e „	„ 2,925,874 = 36.04 %/o	„ 2,905,457 = 36.29 %/o
III ^e „	„ 3,378,589 = 41.62 %/o	„ 3,331,227 = 41.61 %/o

Taxe moyenne payée par chaque voyageur:

	1902	1901
I ^e classe	fr. 14. 23	fr. 14. 41
II ^e „	„ 4. 99	„ 4. 94
III ^e „	„ 1. 64	„ 1. 74

Recette par kilomètre-voyageur :

1902	1901
6.19 cts.	6.27 cts.

2. Bagages.

Ce service également accuse une augmentation. Le total des tonnes transportées est monté de 8670 à 8786 et, ramené à la longueur entière du réseau, de 3672 à 3765; la plus-value de recette est de fr. 14,509. 93, soit 1.90 %.

3. Animaux.

Le résultat de ce service est très satisfaisant; l'augmentation est pour les quantités transportées de 34,068 têtes et pour les recettes de fr. 99,143. 11 = 20.48 %. Les quatre classes de tarif participent à la plus-value dans une proportion approximativement égale.

4. Marchandises.

Sauf les „objets servant au transport“, toutes les rubriques principales de la statistique des marchandises par nature accusent une plus-value, qui est surtout notable pour les matériaux de construction et les produits métallurgiques. Le total des tonnes transportées est monté de 984264 à 1059845 et, pour la longueur entière du réseau, de 521217 à 542942; quant aux kilomètres-tonnes, le chiffre s'en est accru de 143855792 à 149852113. D'autre part, la distance moyenne de transport d'une tonne a reculé de 146.16 km à 141.39. De même qu'en 1901, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent, quant au poids, le premier rang avec 375051 t = 35.39 %; viennent ensuite les produits métallurgiques avec 161513 t = 15.24 % et les matériaux de construction avec 159539 t = 15.05 %.

Les quatre catégories principales de tarifs accusent les quantités suivantes:

	1902	1901
Grande vitesse	49,765 t = 4.70 %	50,116 t = 5.09 %
Expéditions partielles	52,439 t = 4.95 %	49,465 t = 5.02 %
Wagons complets (petite vitesse)	266,621 t = 25.15 %	248,845 t = 25.29 %
Tarifs exceptionnels	691,020 t = 65.20 %	635,838 t = 64.60 %

Les tarifs principaux comportent les chiffres ci-après:

	1902	1901
Suisse-Italie	79,695 t	68,310 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	306,963 t	297,926 t
Allemagne, Belgique, Hollande et France-Italie	227,336 t	224,574 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre	111,027 t	106,036 t

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

Les transports en provenance et à destination de Gênes, compris dans le trafic avec l'Italie, sont représentés par le chiffre de 222,490 tonnes, savoir:

	1902	1901
En provenance de Gênes	202,215 t	189,164 t
A destination de Gênes	20,275 t	19,440 t

La recette du service des marchandises est montée de fr. 10,519,980. 88 à fr. 10,909,284. 73; la plus-value est donc de fr. 389,303. 85 = 3.70 %; par contre, le produit moyen par kilomètre-tonne a fléchi de 7.31 cts. à 7.28 cts.

Comparées à celles de 1901, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit:

	1902	1901
Loyers et affermagés	fr. 946,244. 13	fr. 946,903. 78
Produit de services auxiliaires	„ 5,932. 49	„ 5,374. 83
Autres recettes	„ 5,236. 36	„ 3,745. 35
Total	fr. 957,412. 98	fr. 956,023. 96

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

<i>Dépenses.</i>	1902			1901			Comparé à 1901			
	(276 kilomètres.)			(276 kilomètres.)			plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale	600,599	82	5.05	578,890	75	4.97	21,709	07		
II. Surveillance et entretien de la ligne	2,211,995	27	18.64	2,138,441	26	18.37	73,554	01		
III. Expédition et mouvement	2,843,921	66	23.95	2,750,382	40	23.62	93,539	26		
IV. Traction	4,841,265	57	40.79	4,862,031	82	41.77			20,766	25
V. Dépenses diverses	1,374,371	09	11.57	1,312,438	69	11.27	61,932	40		
<i>Total des dépenses</i>	11,872,153	41	100.00	11,642,184	92	100.00	229,968	49		

	1902	1901
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne	à fr. 43,015. 05	fr. 42,181. 83
„ „ -train	3.6333	3.6361
„ „ -parcours utile	3.0065	3.0319
„ „ -essieu de voitures et wagons	0.1161	0.1182
„ „ -tonne (poids brut)	0.0174	0.0180
en pour cent des recettes d'exploitation	55.62	56.17
„ „ „ „ „ sur transports	58.23	58.88

I. Administration générale.

La dépense afférente à ce service se subdivise comme suit comparativement à l'exercice 1901:

	1902	1901
A. Personnel	fr. 497,852. 34	fr. 479,686. 45
B. Autres dépenses	„ 102,747. 48	„ 99,204. 30
	fr. 600,599. 82	fr. 578,890. 75

Le surcroît total de dépense en 1902 est de fr. 21,709. 07, dont fr. 18,165. 89 pour le „personnel“, par suite essentiellement des augmentations de traitements, et fr. 3,543. 18 pour les „autres dépenses“.

II. Surveillance et entretien de la voie.

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

	1902	1901
A. Personnel	fr. 881,737. 05	fr. 894,187. 50
B. Entretien et réfections	„ 1,253,526. —	„ 1,153,642. 96
C. Autres dépenses	„ 76,732. 22	„ 90,610. 80
Total	fr. 2,211,995. 27	fr. 2,138,441. 26
Augmentation	fr. 73,554. 10	

A. Personnel.

La dépense de ce chef a baissé de fr. 12,450. 45 à cause principalement de diverses mutations et d'une diminution des frais pour la surveillance extraordinaire de la ligne.

D'après l'état du personnel (page 40), l'effectif du personnel régulier s'est accru de 5 agents, dont un seul toutefois revêtait des fonctions nouvellement créées, tandis que les 4 autres occupaient des postes vacants depuis assez longtemps. D'autre part le nombre des journaliers a diminué de 55 en moyenne annuelle.

B. Entretien et réfections.

Ce chapitre se subdivise comme suit:

	1902	1901
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris	fr. 216,345. 29	fr. 259,626. 04
2. Entretien et réfection de la superstructure, y compris le coût du matériel	„ 773,781. 44	„ 638,781. 83
3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	„ 123,628. 72	„ 91,400. 31
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures	„ 82,478. 43	„ 92,513. 37
5. Enlèvement des neiges et de la glace	„ 57,292. 12	„ 71,321. 41
Total	fr. 1,253,526. —	fr. 1,153,642. 96
Augmentation	fr. 99,883. 04	

ad 1. Les frais d'entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris, sont de fr. 43,280. 75 moindres qu'en 1901, ce qui provient essentiellement du fait qu'aucun orage ou débordement de violence extraordinaire n'a nécessité, comme l'année précédente, des travaux importants de réfection ou de déblaiement.

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

	1902	1901
a) Coût des matériaux employés	fr. 614,589. 19	fr. 497,473. 28
moins: produit de la vente de vieux matériel, bonification des usines pour rails avariés avant l'expiration du délai de garantie, etc.	„ 146,629. 10	„ 151,353. 79
Coût net du matériel	fr. 467,960. 09	fr. 346,119. 49
b) Forfaits, main-d'œuvre et frais de réparation (artisans et ateliers)	„ 305,821. 35	„ 292,662. 34
Total	fr. 773,781. 44	fr. 638,781. 83
Augmentation	fr. 134,999. 61	

Il ressort de ce tableau que l'excédent de dépense en 1902 porte en majeure partie (fr. 117,115. 91) sur les matériaux nécessaires à l'entretien; du coût des matériaux, fr. 418,647 60 (1901: fr. 286,297. 90) sont afférents aux réfections par sections contiguës et fr. 195,941. 59 (1901: fr. 211,175. 38) aux réfections isolées.

Les réfections par section ont été exécutées sur les points suivants:

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

tunnel de l'Oelberg,	km	24,616—25,132	516 m de voie
„ du Stutzeck,	„	26,612—26,803	191 „ „ „
„	„	27,180—27,595	415 „ „ „
„ du Gothard, voie de droite	„	71,990—72,352	362 „ „ „
„ „ „	„	77,156—79,254	2098 „ „ „
„ de Pianotondo „ „ gauche	„	116,218—116,783	565 „ „ „
„ de Travi „ „ „	„	117,778—118,024	246 „ „ „
„ „ „	„	118,978—119,348	470 „ „ „
Total			4863 m de voie

2. Remplacement d'anciens rails type IV^a (de 1891 et 1892) par des rails neufs de même type, y compris le matériel neuf d'attache:

tunnel du Gothard, voie de gauche	km	76,096—76,900	904 m de voie
„ „ droite	„	79,302—80,000	698 „ „ „
Total			1602 m de voie

3. Réfection totale de voies types I, II, III et IV^a remplacées par des voies types IV et IV^a partie sur traverses bois, partie sur traverses fer:

sections à ciel ouvert entre Brunnen et Fluelen	} type II	km	21,028—21,204	176 m de voie
		„	22,847—23,327	480 „ „ „
		„	27,595—27,841	246 „ „ „
		„	28,351—28,759	408 „ „ „
tunnel du Pfaffensprung, type III, voie de gauche	„	56,067—56,883	816 „ „ „	
„ de Watingen, type III,	„ „ „	61,041—61,665	624 „ „ „	
„ du Leggistein, „ „ „	„ „ „	64,512—65,038	526 „ „ „	
A reporter			3276 m de voie	

	Report	3276 m de voie
tunnel de Freggio, types II et III, voie de droite km 99,455—101,025	1570	" " "
" " Pianotondo, type IVa, " " gauche " 115,280—116,218	936	" " "
" " Travi, type IVa, " " " " 118,024—118,978	948	" " "
section à ciel ouvert		
entre Capolago et Mendrisio, type I, " " " " 194,770—195,070	300	" " "
	<u>Total</u>	<u>7030 m de voie</u>

Les réfections de 1902 comportent donc en tout:

remplacement de traverses sur 4863 m (1901: 6302 m);

 " " rails sur 1602 m (1901: 3967 m);

réfections totales sur 7030 m (1901: 3095 m);

en tout sur 13495 m de voie contre 13364 m en 1901; à ces réfections totales viennent encore s'ajouter le renforcement de 16235 m de voie types II et IV par la substitution d'éclisses-clavette aux éclisses-cornière et la reconstruction de 17 aiguilles complètes, en partie sur traverses fer (6 en 1901).

L'augmentation de dépense signalée plus haut s'explique par ces renforcements et réfections d'aiguilles ainsi que par les proportions considérables des réfections totales exécutées en 1902.

Le *dressement des voies* a porté en 1902 sur 379268 m de voies principales (1901: 381975) et sur 26088 m de voies accessoires et de garage (1901: 17518 m), ce qui représente pour les premières le 96 % de la longueur totale (1901: 96,7 %) et pour les secondes le 22,2 % (1901: 15 %); le coût moyen de ce travail par mètre courant de voie principale est de 31,1 cts. (1902: 30,8 cts).

Le tableau ci-après montre la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1902, 1901 et 1883:

	1902		1901		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales (y compris la seconde voie principale des lignes à double voie et des stations)	394770	100	394770	100	267933	100
voies de rails fer	10288	2.6	10339	2.7	49456	18.5
" " acier, type I	9856	2.5	10115	2.6	16488	6.2
" " " " II	197600	50.0	199043	50.4	201989	75.3
" " " " III	1472	0.4	5158	1.3	—	—
" " " " IV	175554	44.5	170115	43.0	—	—
voies sur traverses mélèze	—	—	—	—	88975	33.2
" " " chêne et hêtre	146085	37.0	137508	34.8	168103	62.8
" " " métalliques	248685	63.0	257262	65.2	10855	4.0

A ce propos, il y a lieu de rappeler ce que nous disions dans notre dernier rapport, savoir que le rail type III n'est plus appliqué et que la diminution des traverses fer provient de ce que nous n'employons plus que des traverses bois pour les réfections dans les longs tunnels.

La longueur de la ligne n'a pas varié, elle est de 272533 m, dont 122232 ou le 45 % à double voie. Les voies accessoires et de garage avaient à fin 1902 un développement de 117423 m contre 117022 m à fin 1901; la différence est due à l'extension de la gare de Lugano.

ad 3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie.

Dépense	1902	1901
a) Entretien courant	fr. 103,579. 72	fr. 75,485. 86
b) Transformations diverses, démolition et reconstruction à l'occasion d'agrandissements	„ 20,049. —	„ 15,914. 45
Total	<u>fr. 123,628. 72</u>	<u>fr. 91,400. 31</u>
Augmentation	fr. 32,228. 41	

De l'excédent relatif à l'entretien courant, fr. 16,919. 60 concernent de grandes mais nécessaires réparations des remises à locomotives à Erstfeld et Biasca (réparation des portes roulantes et des cheminées; platelage neuf, enduit intérieur et extérieur, etc.); le surplus de l'augmentation de dépense regarde l'entretien des autres bâtiments et dépendances, notamment des canalisations hydrauliques, des appareils de pesage et de levage ainsi que des maisonnettes, tous travaux ayant entraîné un surcroît plus au moins considérable de frais.

La dépense indiquée à la lettre *b* ne rentre pas dans la catégorie de celles pouvant être portées au compte de construction; il s'agit ici des transformations opérées à Schwyz, Erstfeld, Airolo, Biasca, Bellinzona et S. Nazzaro ainsi que de la nouvelle distribution du rez-de-chaussée du bâtiment aux voyageurs de Castione.

L'entretien du bâtiment d'administration de Lucerne a coûté en 1902 fr. 4,085. 20 (1901: 5,068. 75).

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

Dépense	1902	1901
	fr. 82,478. 43	fr. 92,513. 37
Diminution	fr. 10,034. 94	

La dépense de 1902 s'est réduite du coût des travaux extraordinaires (remplacement du câble dans le tunnel du Gothard, appareils transmetteurs automatiques) exécutés en 1901 et ne nous suggère aucune remarque spéciale.

ad 5. Enlèvement des neiges et de la glace.

Dépense	1902	1901
	<u>fr. 57,292. 12</u>	<u>fr. 71,321. 41</u>
Diminution	fr. 14,029. 29	

Cette réduction est la conséquence d'une moindre abondance des chutes de neige au début et à la fin de l'année 1902, durant laquelle aucune interruption de service n'a été causée par des amoncellements de neige.

C. Autres dépenses.

	1902	1901
	<u>fr. 76,732. 22</u>	<u>fr. 90,610. 80</u>
Diminution	fr. 13,878. 58	

Cette diminution porte exclusivement sur les frais pour la ventilation du tunnel du Gothard, le moteur provisoire à vapeur ayant été remplacé vers la fin de 1901 par la force hydraulique captée dans les Schöellenen (pour les détails, voir notre dernier rapport de gestion).

III. Expédition et mouvement.

La dépense totale de ce service se monte à fr. 2,843,921. 66; l'augmentation par rapport à l'exercice précédent est de fr. 93,539. 26, dont fr. 84,263. 17 pour le „personnel“ et fr. 9,336. 09 pour les „autres dépenses“. L'excédent de dépense provient du relèvement périodique des traitements et salaires, de l'augmentation de l'effectif et de la consommation plus forte de matières causée par l'accroissement du trafic.

IV. Traction (matériel roulant).

Les frais du service de la traction, qui étaient en 1901 de fr. 4,862,031. 82, ont diminué de fr. 20,766. 25 et s'élèvent pour 1901 en total à fr. 4,841,265. 57 se subdivisant comme suit:

	1902	1901
A. Personnel	fr. 1,356,628. 89	fr. 1,309,406. 98
B. Matières pour locomotives, voitures et wagons	„ 2,284,025. 54	„ 2,333,447. 55
C. Entretien et renouvellement du matériel roulant	„ 1,160,671. 37	„ 1,192,804. 95
D. Autres dépenses	„ 39,939. 77	„ 26,372. 34
<i>Total</i>	<u>fr. 4,841,265. 57</u>	<u>fr. 4,862,031. 82</u>

A. Personnel.

La dépense se répartit de la manière suivante:

1. <i>Chef du service de la traction et son personnel de bureau:</i>		
	1902	1901
	fr. 37,150. 45	fr. 41,626. 50
diminution	„ 4,476. 05	
2. <i>Personnel des machines et visiteurs du matériel:</i>		
a) <i>Chefs des dépôts et leurs auxiliaires:</i>		
	1902	1901
	fr. 71,466. 32	fr. 64,059. 86
augmentation	„ 7,406. 46	
b) <i>Mécaniciens et chauffeurs:</i>		
	1902	1901
	fr. 1,017,012. 47	fr. 982,748. 43
augmentation	„ 34,264. 04	
c) <i>Visiteurs du matériel et leurs aides:</i>		
	1902	1901
	fr. 76,010. 38	fr. 74,563. 80
augmentation	„ 1,446. 58	
3. <i>Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant (nettoyeurs de locomotives, nettoyeurs et graisseurs de voitures, fourgons et wagons):</i>		
	1902	1901
	fr. 154,989. 27	fr. 146,408. 39
augmentation	„ 8,580. 88	

Les excédents figurant au total de fr. 51,697. 96 sous chiffres 2, a, b, c, et 3 sont dus à une augmentation soit de l'effectif, soit des traitements.

B. Matières consommées par les locomotives, voitures, fourgons et wagons.

1. Combustibles :

a) Pour locomotives :

En 1902, les locomotives ont brûlé des charbons de la Sarre ainsi que des briquettes de la Ruhr; l'emploi de celles-ci a été limité aux locomotives des trains directs et omnibus.

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

en 1883, à	26,545,556 kg	coûtant fr.	870,455. 95
" 1885, "	26,087,430 "	" "	652,920. 92
" 1895, "	54,611,955 "	" "	1,298,081. 01
" 1899, "	68,406,994 "	" "	1,680,235. 51
" 1900, "	73,325,680 "	" "	1,939,943. 78
" 1901, "	76,093,160 "	" "	2,175,505. 63
" 1902, "	76,608,400 "	" "	2,146,781. 70

ce qui donne par kilomètre-locomotive:

en 1883,	11,58 kg	au prix de	ets. 37,97
" 1885,	11,58 "	" "	28,98
" 1895,	14,10 "	" "	33,51
" 1899,	14,66 "	" "	36,01
" 1900,	15,57 "	" "	41,20
" 1901,	16,28 "	" "	46,54
" 1902,	16,01 "	" "	44,86

Déduction faite des redevances, la dépense totale a été:

1902	1901
fr. 2,055,981. 29	fr. 2,098,725. 01

La diminution de " 42,743. 72

est due à la baisse du prix des combustibles qui a été en moyenne de fr. 28. 02 la tonne contre fr. 28. 59 en 1901.

b. Pour voitures, fourgons et wagons:

La dépense se monte pour

1902	1901
à fr. 10,215. 03	fr. 10,400. 33
diminution " 185. 30	

2. Graisses et huiles :

a) Pour locomotives :

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
" 1885, "	54,682,7 "	" "	42,246. 79
" 1895, "	197,132,00 "	" "	65,072. 67
" 1899, "	385,235,00 "	" "	105,766. 80
" 1900, "	417,096,00 "	" "	109,612. 72
" 1901, "	401,426,00 "	" "	94,632. 93
" 1902, "	370,413,5 "	" "	86,693. 40

soit par kilomètre-locomotive :

en 1883, 0,036 kg	au prix de cts. 3,18
„ 1885, 0,024 „	„ „ „ „ „ 1,87
„ 1895, 0,051 „	„ „ „ „ „ 1,68
„ 1899, 0,083 „	„ „ „ „ „ 2,27
„ 1900, 0,088 „	„ „ „ „ „ 2,33
„ 1901, 0,086 „	„ „ „ „ „ 2,02
„ 1902, 0,077 „	„ „ „ „ „ 1,81

Déduction faite des redevances, la dépense se monte	1902	1901
	à fr. 81,415. 93	fr. 92,631. 99
diminution	„ 11,216. 06	

b) *Pour voitures, fourgons et wagons:*

Dépense après déduction des redevances	1902	1901
	fr. 10,867. 35	fr. 10,341. 32
L'augmentation de	„ 526. 03	

correspond au plus grand nombre de kilomètres parcourus par les véhicules.

3. *Matières pour éclairage:*

a) *Pour locomotives:*

On a dépensé en	1902	1901
	fr. 12,958. 04	fr. 15,125. 64
diminution	„ 2,167. 60	

b) *Pour voitures, fourgons et wagons:*

La dépense a été en	1902	1901
	fr. 80,067. 12	fr. 73,506. 91
L'excédent de	„ 6,560. 21	

tient à l'augmentation des frais de l'éclairage électrique des véhicules.

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

a) *Pour locomotives:*

Dépense afférente à	1902	1901
	fr. 28,406. 13	fr. 28,610. 12
diminution	„ 203. 99	

b) *Pour voitures, fourgons et wagons:*

La dépense est de	1902	1901
	fr. 4,114. 65	fr. 4,106. 23
augmentation	„ 8. 42	

C. Entretien et renouvellement du matériel roulant.

1. *Locomotives et tenders:*

Dépense en	1902	1901
	fr. 718,912. 91	fr. 701,763. 39
augmentation	„ 17,149. 52	

Un plus grand nombre de locomotives ont dû être réparées.

2. Voitures:

Dépense en	1902	1901
	fr. 248,219. 23	fr. 263,453. 62
diminution	„ 15,234. 39	

Il y a eu moins de voitures en réparation.

3. Fourgons et wagons:

Dépense en	1902	1901
	fr. 193,539. 23	fr. 227,587. 94
diminution	„ 34,048. 71	

Il y a eu également un moins grand nombre de fourgons et wagons en réparation.

D. Autres dépenses.

La dépense afférente aux quatre sous-rubriques se monte en

1902	1901
à fr. 39,939. 77	fr. 26,372. 34

L'excédent de „ 13,567. 43

provient des dommages-intérêts alloués du chef d'un incendie de forêts allumé par les flammèches d'une locomotive.

V. Dépenses diverses.

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

	1902	1901
1. Pour gares et sections de lignes	fr. 186,460. 76	fr. 178,262. 41
2. Pour matériel roulant (location)	„ 559,803. —	„ 536,932. 42
3. Pour locations diverses	„ 5,649. 49	„ 5,832. 62
	fr. 751,913. 25	fr. 721,027. 45

La dépense pour loyers de gares et de sections est de fr. 8,198. 35 supérieure à celle de 1901 par le fait de nouvelles constructions aux gares communes de Lucerne et de Luino.

L'excédent de fr. 22,870. 58 sur la rubrique „matériel roulant (location)“ provient essentiellement de l'augmentation en 1902 du trafic des céréales en provenance de l'Italie.

Assurance-incendie. En 1902 expirait le contrat de 1897 avec la compagnie L'Urbaine Paris pour l'assurance des bâtiments contre les risques d'incendie. Ledit contrat a été renouvelé sans modification pour une nouvelle période de cinq années.

L'assurance mobilière et celle des céréales entreposées à Brunnen, Fluelen et Altdorf ne nous suggèrent aucune observation spéciale.

Domages-intérêts pour accidents. La dépense se chiffre en 1902 par fr. 85,014. 33 contre fr. 72,166. 57 en 1901. Même en conditions absolument normales, les frais de ce chef sont sujets, comme on sait, à de certaines oscillations.

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

fr. 737. 56 pour l'accident de Mœnchenstein (1891)
 „ 12,424. 79 „ „ d'Aarau (1899)
 „ 924. 85 „ „ de Hendschikon (1901).

Le nombre des *réclamations en dommages et intérêts pour pertes, déchets, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1902 à 3653.

Il a été payé en indemnités:

pour dommages et avaries	546 cas, fr. 21,344. 98
„ pertes et déchets	559 „ „ 8,851. 95
„ retards et fourvoiements	721 „ „ 11,708. 90
„ acquits en douane, etc., non déchargés	14 „ „ 278. 41
„ autres causes	4 „ „ 254. 05
	1844 cas, fr. 42,438. 29

De cette somme il faut déduire:

remboursements de Compagnies de chemins de fer	fr. 22,344. 93
remboursements d'employés fautifs	„ 40. —
produit de la vente de colis en trop	„ 357. 56
	fr. 22,742. 49

Reste à notre charge fr. 19,695. 80

Droit de concession, impôts et contributions. Le droit de concession a été fixé, comme l'année précédente, à fr. 55,200. —. Les évaluations auxquelles avait procédé le canton d'Uri (voir notre dernier rapport) ont donné lieu à un recours de droit public au Tribunal fédéral; cette instance a tranché le litige en notre faveur.

Les *autres dépenses*, au montant de fr. 47,516. 91, sont de fr. 13,764. 49 inférieures à celles de 1901, parce que ces dernières comprenaient la subvention de notre Compagnie (fr. 5000. —) au monument du Conseiller fédéral Welti, comme aussi par le fait du remboursement du capital de garantie du tir fédéral à Lucerne (fr. 2000. —) et de la collocation d'une rente viagère (fr. 5,000) au compte d'exploitation, chap. V. C. 7. Dans le total ci-dessus figurent entre autres les positions suivantes:

fr. 14,042. 41 versement au magasin de consommation à Bellinzona;
 „ 7,092. 31 versements pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et les ateliers centraux;
 „ 22,271. 86 versement en faveur des écoles particulières de la Compagnie.

E. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice 1902 nous avons eu à enregistrer dans le service d'exploitation proprement dit, 78 accidents, savoir:

1 ^o déraillements: en gare	1
en pleine voie	—
2 ^o collisions: en gare	—
en pleine voie	—
3 ^o accidents de personnes	76
4 ^o accidents divers	1
	78
total des accidents	

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes :

1° par déraillements ou collisions :	tués	blessés
voyageurs	—	—
employés	—	—
autres personnes	—	—
2° par d'autres causes :		
voyageurs	—	2
employés (dont 1 des postes)	4	69
autres personnes	1	—
	5	71
Suicides	2	

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

Le 21 janvier, la nommée Anna Maria Furger, de 66 ans, célibataire et sourde, fut tamponnée et tuée sur le coup par le train 50 au moment où elle traversait la voie au km 52.690.

Le 27 juin, l'agent postal Bucher Emile s'étant appuyé contre la barre de fermeture du fourgon à bagages du train 241, tomba du véhicule et succomba le même jour à ses blessures.

Le 18 septembre, le garde-freins Giovaunoni Martino, occupé à la manœuvre du train 507 à la station d'Osogna, eut la jambe droite prise sous un véhicule et succomba le même jour ; les causes de cet accident sont restées inconnues.

Le 2 octobre, le garde-freins Corti Enrico fut si grièvement blessé pendant une manœuvre du train 726 à Taverne qu'il succomba le lendemain.

Le 4 octobre, le garde-station Gianola Antonio, par suite d'une imprudence, fut tamponné par la locomotive du train 526 entrant en gare de Taverne ; il mourut le lendemain immédiatement après l'amputation d'une jambe.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

Le bilan technique d'assurance au 31 décembre 1899 ne nous a été livré par nos experts qu'à la fin de mars 1903 ; conformément à la loi, nous l'avons transmis au département des chemins de fer. Les experts arrivent à ce résultat que la caisse présentait à la date susmentionnée un excédent de fr. 26,066. 11.

La caisse de secours accusait au 31 décembre 1902 un avoir de fr. 6,263,999. 58, en augmentation de fr. 544,079. 05 sur la situation au 1^{er} janvier.

Quant aux opérations de la caisse nous renvoyons aux tableaux ci-dessous :

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
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	26	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	3	7	14	1592
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683

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				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		
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
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	12	—	—	1	1	21	204
1902	21	204	7	23	1	8	—	—	9	1	2	—	3	19	224

Pour les pensionnés, la famille d'un membre décédé ne compte jamais que pour une personne.

Relevé des opérations de la caisse de secours.

Recettes.					
Année	Solde précédent	Cotisations des sociétaires	Allocations de la Compagnie	Recettes diverses	Total
1892	„ 1,675,888.17	„ 101,676.—*)	„ 245,122.47*)	„ 79,271.51	„ 2,099,544.03
1893	„ 2,036,018.38	„ 100,389.08*)	„ 143,954.76	„ 92,898.05	„ 2,374,547.19
1894	„ 2,181,671.37	„ 122,234.28*)	„ 151,881.48	„ 141,586.38†)	„ 2,575,528.31
1895	„ 2,491,899.76	„ 94,288.95	„ 267,554.27**)	„ 141,962.19†)	„ 3,023,650.50
1896	„ 2,935,802.22	„ 106,954.54	„ 346,530.95††)	„ 158,941.72†)	„ 3,535,563.84
1897	„ 3,443,950.52	„ 105,533.42	„ 226,114.58	„ 152,671.61	„ 3,929,691.25
1898	„ 3,833,065.13	„ 122,144.27	„ 247,457.29	„ 164,666.06	„ 4,350,721.54
1899	„ 4,243,346.56	„ 151,655.39	„ 274,258.11	„ 177,374.38	„ 4,817,123.32
1900	„ 4,694,600.31	„ 156,367.22	„ 306,810.41	„ 205,437.50	„ 5,358,503.61
1901	„ 5,214,294.73	„ 160,985.20	„ 290,607.33	„ 222,867.25	„ 5,884,136.53
1902	„ 5,719,920.53		„ 313,810.96	„ 257,757.46	„ 6,452,474.15

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

**) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 100,000. —.

†) Intérêts et bénéfices de cours.

††) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 103,881. 69.

Dépenses.								
Année	Secours et pensions				Rem- boursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Total				
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
1896	„ 32,710.05	„ 44,846.92	„ 8,470.—	„ 86,026.97	„ 3,108.80	„ 2,477.55	„ 91,613.32	„ 3,443,950.52
1897	„ 36,393.51	„ 56,128.96	—	„ 92,522.47	„ 1,662.65	„ 2,441.—	„ 96,626.12	„ 3,833,065.13
1898	„ 39,989.31	„ 63,240.42	—	„ 103,229.73	„ 1,585.20	„ 2,560.05	„ 107,374.98	„ 4,243,346.56
1899	„ 47,238.36	„ 70,306.55	—	„ 117,544.91	„ 2,340.40	„ 2,637.70	„ 122,523.01	„ 4,694,600.31
1900	„ 51,804.72	„ 80,895.98	„ 4,000.—	„ 136,700.70	„ 4,859.33	„ 2,648.85	„ 144,208.88	„ 5,214,294.73
1901	„ 63,854.80	„ 91,049.55	—	„ 154,904.35	„ 6,744.10	„ 2,567.55	„ 164,216.—	„ 5,719,920.53
1902	„ 79,921.—	„ 96,253.27	„ 5,000.—	„ 181,174.27	„ 4,529.40	„ 2,770.90	„ 188,474.57	„ 6,263,999.58

*) Pertes de cours.

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

Les comptes relatifs à ces deux caisses figurent aux pages 74 à 81 de ce rapport et ne nous suggèrent aucune remarque spéciale.

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

Pendant le dernier exercice ce fonds s'est accru de ses intérêts, fr. 3,332. 78, ainsi que d'un montant de fr. 1,069. 10, bénéfiques de cours résultant d'une nouvelle évaluation au taux de 100 fin 1902 des obligations 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux.

Il en a été prélevé pour gratifications fr. 255. —.

La situation en titres, fr. 96,000. — (val. nom.) obligations 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux, accuse en 1902 une augmentation de fr. 6,000. —.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

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

total au 1 ^{er} janvier	444
„ „ 31 décembre	494

Le maximum d'une fin de mois a été de 494, le minimum de 435, savoir :

chefs-ouvriers	14— 16	menuisiers et aides	30— 29
monteurs	9— 8	vitrier	1— 1
chefs de groupe	4— 4	peintres et aides	13— 14
ajusteurs et aides	170—137	selliers et aides	15— 8
tourneurs et aides	37— 35	raboteurs, perceurs, fraiseurs	10— 11
chaudronniers et aides	7— 7	chefs-manœuvres	5— 5
chaudronniers en cuivre et aides	4— 5	manœuvres	107— 88
ferblantier	1— 1	veilleurs de nuit et suppléants	4— 4
fondeurs et aides	4— 4	chauffeurs	2— 2
forgerons et aides	11— 11	apprentis	36— 33
frappeurs	9— 11	magasinier	1— 1

Les ateliers centraux ont réparé en tout: 181 locomotives, 727 voitures et 2620 wagons.

Le 1^{er} janvier il y avait en réparation: 22 locomotives, 29 voitures et 40 wagons, le 31 décembre: 29 locomotives, 24 voitures et 53 wagons.

En sus de ces réparations du matériel roulant, les ateliers ont encore exécuté divers travaux, tels que: confection de pièces de rechange de tout genre pour le matériel roulant; adaptation à un certain nombre de voitures et de locomotives d'accouplements métalliques pour le chauffage par la vapeur; exhaussement des panneaux de 40 wagons à charbon pour en augmenter la capacité de 10 à 15 t; adaptation d'appareils fumivores à 5 locomotives (3 système Langer et 2 système Staby); fabrication de matériel pour l'Economat: écrous en bronze, composition, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux en laiton, plombs de douane, etc.

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

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

le 1 ^{er} janvier à	81
le 31 décembre à	88

et a oscillé durant l'année entre 80 et 88.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
ajusteurs	18—26	13—14	12—13
tourneur	1	—	—
chaudronnier	1	—	—
ferblantier	1	—	—
forgeron et frappeur	1—2	—	—
menuisier	1	—	—
apprentis	5—7	2—3	—
chauffeur de machine fixe	1	—	—
manœuvres	9—11	4	8

2. Usine à gaz.

<i>L'usine à gaz riche de Bellinzona</i> a produit en 1902	53,592.630 m ³
de gaz; la provision au 1 ^{er} janvier 1902 était de	376.000 m ³
total	53,968.630 m ³

dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	32,328.155 m ³	
" " " d'autres Administrations	19,620.165 m ³	51,948.320 m ³
fuites en 1902		1,686.710 m ³
provision au 1 ^{er} janvier 1903		333.600 m ³
total comme ci-dessus		53,968.630 m ³

En 1902 le prix du gaz s'est élevé:

par m ³ de gaz, fabriqué, à	fr. 1. 45
par m ³ de gaz utile, à	" 1. 50

On a employé pour la fabrication du gaz 80,494.5 kg de matières premières; 100 kg de celles-ci ont fourni 66.58 m³ de gaz.

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1902	1901
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	15	15
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	7	6
Bureau de la comptabilité	6	6
Caisse principale	6	7
Bureau commercial	15	14
Agents commerciaux	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	43	42
Bureau des réclamations (contentieux)	4	4
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes	3	3
Huissiers	8	8
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et chauffeur	8	8
Economat (y compris le magasin de consommation)	28	21
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins et dans celui de consommation	18	25
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	11	11
	— 177	— 175

2. Surveillance et entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	21	20
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	15	15
Chefs de district et surveillants	25	24
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe	45	44
Gardes-voie	104	104
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	162	160
Gardes-barrières (femmes)	122	121
Employés divers	8	7
Journaliers	522	567
	— 1024	— 1062

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	14	14
Contrôle des voitures et wagons	11	11
A reporter	25	25
	1201	1237

	Report	1902	1201	1901	25 1237
Inspecteur de l'exploitation		1		1	
Chefs de gare		8		8	
Chefs de station		36		36	
Sous-chefs de gare		13		13	
Commis de gare		75		73	
Contrôleurs		24		24	
Receveurs		12		12	
Agents aux bagages		7		7	
Télégraphistes		20		18	
Remplaçants ambulants		16		16	
Chef des entrepôts		1		1	
Agents aux marchandises		6		6	
Sous-agents aux marchandises		63		62	
Gardes-marchandises		22		22	
Chefs-manœuvre		12		12	
Aides-chefs-manœuvre		5		5	
Portiers et aides-portiers		9		9	
Volontaires		27		26	
Gardes-station		135		129	
Surveillant des machines de l'éclairage électrique		1		1	
Chefs de train principaux		2		2	
Chefs de train		64		62	
Conducteurs		114		107	
Gardes des wagons-lits		3		3	
Gardes-freins		150		151	
Traducteurs		2		2	
Imprimeur des billets		1		1	
Facteurs		3		3	
Lampistes		14		13	
Laveuses de voitures, etc.		3		3	
Veilleurs de nuit		8		8	
Hommes d'équipe (46 définitifs, 39 journaliers)		85		83	
Ouvriers aux transports (12 définitifs, 152 journaliers)		164		168	
Aides du surveillant de machines		6		4	
		—	1137	—	1116

4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides		18		18	
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides (y compris 4 commissionnaires)		24		22	
Mécaniciens		129		129	
A reporter		171	2338	169	2353

	Report	1902	1901
Chauffeurs		171 2338	169 2353
Chauffeurs provisoires		135	134
Chefs nettoyeurs		38*)	48*)
Nettoyeurs de locomotives		3	3
Lampistes		96	95
Préposé à la surveillance des voitures et wagons		4	4
Visiteurs des voitures et wagons		1	1
Aides-visiteurs		7	7
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons		23	23
Surveillant de l'éclairage électrique des trains		40	39
Ouvriers de la station de chargement des accumulateurs		1	1
		3	3
		— 522	— 527

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau (y compris un commissionnaire)	12	12
Contre-mâîtres (3) et aides-contre-mâîtres (4)	7	7
Chefs-ouvriers	15	16
Monteurs, chefs de groupe, serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, vitriers, raboteurs, perceurs, fraiseurs et chauffeurs de machines fixes	306	317
Manœuvres, veilleurs de nuit (4), magasinier (1)	108	107
Apprentis	34	35

Ateliers des dépôts de locomotives.

Aide du chef des dépôts pour le service des ateliers	1	1
Chefs-ouvriers	3	3
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes	51	52
Manœuvres (y compris un commissionnaire)	23	22
Apprentis	8	9
	— 568	— 581

6. Usine à gaz.

Contre-maître	1	1
Aide-contre-maître	1	1
Ouvriers	5	5
	— 7	— 7
Total	3435	3468

Récapitulation.

	1902	1901
Agents de l'exploitation	1860, soit par kilom.-ligne 6,74	1814, soit par kilom.-ligne 6,57
Journaliers	1575, " " " " 5,70	1654, " " " " 5,99
Total	3435, soit par kilom.-ligne 12,44	3468, soit par kilom.-ligne 12,56

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