

# Organes de la compagnie

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **38 (1909)**

PDF erstellt am: **08.07.2024**

## **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.

*Suppléants de la commission de vérification des comptes :*

- 1<sup>o</sup> M. J. Blankart, président de banque, Lugano,
- 2<sup>o</sup> „ A. Hurter, inspecteur en chef, Lucerne,
- 3<sup>o</sup> „ von Reding-Biberegg, député au Conseil des Etats, Schwyz.

L'exactitude du procès-verbal des délibérations de cette Assemblée générale fut certifiée par un officier public, M. E. Herzog, substitut du greffier du Tribunal, à Lucerne.

Ainsi prit fin l'activité de la Compagnie, en tant qu'elle se rapportait à la construction et à l'exploitation du chemin de fer du Saint-Gothard.

Le précurseur immédiat de la Compagnie avait été, comme on le sait, l'association dite du Gothard qui fut fondée le 7 avril 1863 dans une conférence réunie à Lucerne sous la présidence de M. Zingg, conseiller d'Etat, et à laquelle prirent part des délégués des cantons de Zurich, Berne, Lucerne, Uri, Schwyz, Obwald et Nidwald, Zoug, Fribourg, Soleure, Bâle-ville et Bâle-campagne, Schaffhouse, Argovie, Thurgovie, Tessin, Neuchâtel, ainsi que des représentants des deux compagnies de chemins de fer Central Suisse et Nord-Est Suisse, conférence visant à la réalisation d'un chemin de fer franchissant le Saint-Gothard.

Le traité du 15 octobre 1869 posa alors en principe la construction de ce chemin de fer par une compagnie privée qui devait être subventionnée.

La convention conclue par l'association du Gothard en vue de se procurer le capital de construction nécessaire date du 10 octobre 1871; les premiers statuts de la Compagnie, élaborés également par l'association du Gothard, portent la date du 1<sup>er</sup> novembre 1871. Ils furent approuvés le 3 novembre 1871 par le Conseil fédéral, et la constitution de la Compagnie eut lieu le 6 décembre 1871. Cette date fut le point de départ du délai pour le commencement des travaux, pour la justification financière, en un mot l'origine de l'activité de la Compagnie. La première Assemblée générale se réunit le 23 juin 1873. C'est avec un enthousiasme indescriptible que fut saluée et accueillie la constitution de cette entreprise de chemin de fer. Mais à cet enthousiasme succéda malheureusement une dépression tout aussi considérable lorsque le rapport d'Hellwag, aussi remarquable par son contenu que par sa forme classique, publié le 3 février 1876, révéla les grandes difficultés rencontrées dans l'exécution de ce travail. C'est le 1<sup>er</sup> juin 1882 que put être ouverte à l'exploitation la voie directe principale et le 1<sup>er</sup> juin 1897 tout le réseau était construit conformément aux stipulations du premier traité; enfin le 1<sup>er</sup> mai 1909 la Confédération prit possession de cette œuvre, complétée et agrandie dans toutes ses parties, avec un trafic dépassant considérablement les prévisions les plus optimistes.

Nous pouvons assurément exprimer ici toute notre reconnaissance aux fondateurs et aux promoteurs de cette voie des nations, qui survivra dans la suite des temps. La Compagnie a su réunir et organiser non seulement des capitaux au sens financier du mot, mais aussi des forces intellectuelles telles que l'exigeait cette œuvre importante.

### III. Organes de la Compagnie.

Nous n'avons à signaler, pendant la période d'exploitation du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril 1909, aucune mutation soit dans l'état des membres du conseil d'administration, soit dans celui du personnel supérieur de l'administration centrale.

Mais après l'expiration de cette période, nous avons malheureusement à signaler le décès de M. A. de Muralt, ingénieur, à Berne, qui faisait partie du conseil d'administration depuis le 22 juin 1901, et de M. Ludwig Cahn-Speyer, à Vienne, membre-suppléant du Conseil d'administration, qui tous deux avaient témoigné du plus grand intérêt pour le chemin de fer du Saint-Gothard.

Immédiatement à l'issue de l'Assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1909, la commission de liquidation procéda à sa constitution et nomma :

*Président :*

M. *Abt*, précédemment président du Conseil d'administration,

*Membres chargés de la gérance :*

M. *H. Dietler*, précédemment président de la Direction,

M. *A. Schraft*, précédemment vice-président de la Direction,

*Secrétaire :*

M. *H. Dietler*, prénommé.

---

## B. Partie spéciale.

### I. Travaux neufs.

#### 1. Direction technique.

Le mode de calcul adopté pour les frais de la direction technique, que nous avons rappelé dans nos rapports de gestion des années précédentes, a été conservé pour la période de janvier à avril 1909; le personnel spécial chargé de l'établissement du projet et du devis de la seconde voie Giubiasco-Chiasso mentionné dans ces rapports fonctionnait encore pendant la période ci-dessus rappelée. Ajoutons en ce qui concerne ces travaux préliminaires que le projet de construction avec le devis du tronçon Lugano-Chiasso est terminé, et qu'il a été cédé à la Direction du V<sup>e</sup> arrondissement des chemins de fer fédéraux pour la suite à lui donner. Les études générales de la seconde voie de la ligne du Monte-Cenere (Giubiasco-Lugano) ont pu également être achevées et transmises aux autorités des chemins de fer fédéraux.

#### 2. Parachèvement et équipement des lignes exploitées.

Il n'a pas été possible de terminer tous les objets non achevés à la fin de 1908, ni d'établir les décomptes avant le passage de notre réseau à la Confédération, de sorte que seuls les travaux neufs et complémentaires énumérés ci-dessous avec les autres dépenses, ont pu être portés définitivement au compte de construction.

### I. Travaux neufs et complémentaires.

1. Consolidation d'un talus de la tranchée entre Meggen et Küssnacht . . . . .	fr.	2 151. 45
2. Renforcement des charpentes métalliques de la seconde voie du pont de la Meyenreuss et du pont du Rohrbach au-dessus de Wassen . . . . .	„	47 908. 98
3. Contribution à des travaux publics, tels que corrections de rivières, endiguements de torrents, etc. . . . .	„	8 055. 95
4. Achèvement de l'installation pour le lavage des wagons à la gare d'Erstfeld . . . . .	„	1 489. 70
5. Amélioration de l'installation d'adduction d'eau à la station de Lavorgo . . . . .	„	10 495. 84
6. Marquise et cour pavée du côté de la voie du bâtiment aux voyageurs de la station de Bodio . . . . .	„	1 696. 30
7. Agrandissement des bureaux d'expédition des marchandises, transformation en bâtiment de service d'un bâtiment annexe et de l'ancienne remise des voitures postales, agrandissement des locaux scolaires et installation de cabinets d'aisance pour les ouvriers à la gare de Biasca . . . . .	„	142 320. 70
8. Diverses constructions complémentaires aux ateliers centraux de Bellinzone . . . . .	„	10 156. 37
A ajouter encore:		
9. Dépenses supplémentaires pour objets figurant au compte de construction de 1908 . . . . .	„	1 815. —
Somme I		fr. 226 090. 29

## II. Perfectionnement du matériel roulant et acquisition de mobilier et ustensiles.

10. Remplacement du frein Westinghouse ordinaire en frein à action rapide, à 24 tenders des locomotives série A <sup>3</sup> / <sub>5</sub> , à 122 voitures et fourgons et à 443 wagons de grande vitesse (part du compte de construction)	fr.	29 450. —
11. Mobilier et ustensiles :		
pour l'administration générale	fr.	768. 85
" le service de la voie	" "	3 023. 75
" le service de l'expédition et du mouvement	" "	509. 50
" le service de la traction	" "	—.
" les écoles du chemin de fer du Saint-Gothard	" "	185. —
Total	fr.	4 487. 10
dont à déduire remboursements	" "	558. 60
	restent fr.	3 928. 50
	Somme II fr.	<u>33 378. 50</u>

## III. Autres dépenses.

12. Bonification du compte de construction pour frais de direction technique	fr.	7 666. 21
13. Expropriations :		
Bureau des expropriations, avocats et autorités	fr.	3 593. 79
Acquisition de forêts sur le flanc du Righi	" "	6 260. —
Autres indemnités	" "	536. 20
	fr.	10 389. 99
14. Rente viagère de Madame Hava-Favre à Paris	" "	5 000. —
	Somme III fr.	<u>23 056. 20</u>

## Récapitulation.

I. Travaux neufs et complémentaires	fr.	226 090. 29
II. Perfectionnement du matériel roulant et acquisition de mobilier et ustensiles	" "	33 378. 50
III. Autres dépenses	" "	23 056. 20
Ensemble: <i>Dépenses brutes à la charge du compte de construction pour janvier-avril 1909</i>	fr.	282 524. 99
Dont à déduire :		
Produit de ventes, remboursements et amortissements en faveur du compte de construction (voir page 45)	" "	131 656. 27
reste :		
montant net du compte concernant les dépenses de construction de janvier-avril 1909 (voir ledit compte, page 59)	fr.	<u>150 868. 72</u>

Ainsi que nous l'avons déjà exposé, il n'a pas été possible de terminer au 30 avril tous les travaux qu'avait encore commencés le chemin de fer du Saint-Gothard, ni d'arrêter les décomptes définitifs; il reste au contraire encore plusieurs objets non achevés à cette date, notamment le renforcement des charpentes métalliques de la seconde voie du pont de la Reuss près d'Inschi (entre

Amsteg et Gurtellen) et la transformation de plusieurs ponceaux à charpente métallique par un système de poutrelles avec remplissage en béton.

## II. Exploitation.

### A. Tarif.

**1. Service des voyageurs et des bagages :**

Nouveaux tarifs en vigueur: service des voyageurs et des bagages: 5

*Réclamations de prix de transport :*

Cas non liquidés provenant de l'exercice précédent . . . . .	26
Nouvelles réclamations, de janvier à avril 1909 . . . . .	333
<b>Ensemble</b>	<b>359</b>
De ce nombre ont été reconnues intégralement ou partiellement fondées . . . . .	285
Ont été écartées . . . . .	29
Restaient non liquidées au 30 avril . . . . .	45

réclamations, auxquelles les chemins de fer fédéraux donneront la suite qu'elles comportent.

**2. Service des marchandises et des animaux :**

Nouveaux tarifs en vigueur: 4.

*Réclamations de taxes.*

Cas non liquidés provenant de l'exercice précédent . . . . .	1091
Nouvelles réclamations, de janvier à avril 1909 . . . . .	1443
<b>Ensemble</b>	<b>2534</b>
De ce nombre ont été reconnues ou écartées . . . . .	1281
Restaient non liquidées au 30 avril : . . . . .	1253

réclamations, dont le règlement incombe également aux chemins de fer fédéraux.

### B. Horaire des trains et trains mis en marche.

L'horaire entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1908 a été maintenu sans changement jusqu'au 30 avril 1909.

### C. Recettes et statistique du trafic.

A. Produit des transports par chemin de fer :	Janvier-avril 1909 (276 kilomètres)				Janvier-avril 1908 (276 kilomètres)				plus-value par rapport à 1908		moins-value	
	Fr.	C.	Pour-cent		Fr.	C.	Pour-cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs . . . . .	3 361 894	98	39,51	38,55	3 703 949	13	40,41	38,96			342 054	15
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages . . . . .	314 757	51	3,70	3,61	315 198	88	3,44	3,32			441	37
b) animaux . . . . .	127 064	51	1,49	1,46	60 218	10	0,66	0,68	66 846	41		
c) marchandises de toute nature . . . . .	4 706 212	73	55,30	53,97	5 085 884	72	55,49	53,49			379 671	99
Ensemble	8 509 929	73	100,00		9 165 250	83	100,00				655 321	10
B. Recettes diverses . . . . .	210 628	72		2,41	342 690	27		3,60			132 061	55
<b>Total des recettes</b>	8 720 558	45		100,00	9 507 941	10		100,00			787 382	65

Le mouvement rétrograde du trafic s'est maintenu dans les 4 mois de l'exercice. La diminution des recettes du service des voyageurs et de celui des marchandises (notamment des transports aux conditions des tarifs exceptionnels) est assez importante, tandis que les recettes du transport des bagages atteignent à peu près celles des mois correspondants de l'année 1908. Seul le transport des animaux vivants accuse une plus-value (de fr. 66 846. 41).

Les recettes de transport atteignent :

	janvier-avril			
	1909		1908	
par kilomètre-ligne	fr.	30 833. 06	fr.	33 207. 44
„ kilomètre-train	„	5. 98	„	6. 27
„ jour	„	70 916. 08	„	75 745. 87
„ mois	„	2 127 482. 43	„	2 291 312. 71

**1. Voyageurs.**

moins-value . . . . . fr. 342 054. 15 = 9,23 %

**2. Bagages.**

moins-value . . . . . fr. 441. 37 = 0,14 %

**3. Animaux.**

plus-value . . . . . fr. 66 846. 41 = 111,01 %

**4. Marchandises.**

moins-value . . . . . fr. 379 671. 99 = 7,47 %

**D. Dépenses et statistique de l'exploitation.**

Dépenses.	janvier-avril 1909			janvier-avril 1908			Comparées à la même période de l'exercice précédent			
	longueur exploitée			longueur exploitée			plus		moins	
	276 kilomètres.			276 kilomètres.			Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale . . . . .	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
II. Surveillance et entretien de la ligne . . . . .	274 856	01	4.48	229 351	29	3.11	45 504	72		
III. Expédition et mouvement . . . . .	412 033	94	6.71	1 928 519	49	26.17			1 516 485	55
IV. Traction . . . . .	1 629 135	39	26.55	1 700 449	07	23.07			71 313	68
V. Dépenses diverses . . . . .	2 867 863	60	45.75	2 815 898	58	38.21			8 034	98
	1 013 313	65	16.51	696 061	26	9.44	317 252	39		
<i>Total des dépenses</i>	6 137 202	59	100	7 370 279	69	100			1 233 077	10

	1909	1908
	janvier-avril	janvier-avril
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne . . . . .	fr. 22 236. 24	fr. 26 703. 91
en pour-cent des recettes d'exploitation . . . . .	70.88	77.52
„ „ „ „ „ des transports . . . . .	72.12	80.42

### I. Administration générale.

Les dépenses de ce service s'élèvent pour les quatre premiers mois de l'exercice aux chiffres suivants :

	1909	1908
	janvier-avril	janvier-avril
A. Personnel . . . . .	fr. 223 406. 61	fr. 191 820. 42
B. Autres dépenses . . . . .	„ 51 449. 40	„ 37 530. 87
	<u>fr. 274 856. 01</u>	<u>fr. 229 351. 29</u>

Les dépenses pour le personnel ont augmenté de fr. 31 586. 19 et les autres dépenses de fr. 13 918. 53. L'augmentation des premières résulte en partie de ce qu'en avril 1909 furent tenues deux séances du conseil d'administration. C'est dans ce même mois qu'on paya les suppléments de traitements pour 1908, conformément à la décision prise par le conseil d'administration le 22 octobre 1889. Jusqu'à présent, ces deux postes de dépenses incombent au mois de mai.

Les autres dépenses ont augmenté par suite de frais d'impression plus considérables.

### II. Surveillance et entretien de la ligne.

Les dépenses pour cette branche de l'exploitation se décomposent comme suit pour la période de janvier à avril 1909, comparée aux mêmes mois de l'exercice précédent :

	1909	1908
	janvier-avril	janvier-avril
A. Personnel . . . . .	fr. 453 228. 22	fr. 459 851. 01
B. Entretien et réfections . . . . .	„ 564 759. 24	„ 1 436 866. 52
C. Autres dépenses . . . . .	„ 32 318. 85	„ 38 251. 96
Total	<u>fr. 1 050 306. 31</u>	<u>fr. 1 934 969. 49</u>
Moins	<u>fr. 884 663. 18</u>	

Nous avons comparé ici les dépenses sans tenir compte du produit de la vente de vieux matériaux ni des autres recettes du chapitre „superstructure“, attendu que, de par leur nature et leur importance, ces recettes sont très différentes dans la période considérée et qu'elles nuiraient à la comparaison des dépenses. On obtient dépense nette de l'exploitation en incorporant comme suit ces postes de recettes :

	1909	1908
Dépenses brutes comme ci-dessus . . . . .	fr. 1 050 306. 31	fr. 1 934 969. 49
dont à déduire :		
1. Produit de la vente de vieux matériaux et versement au compte de construction . . . . .	„ 156 437. 07	fr. 6 450. —
2. Bonification des chemins de fer fédéraux pour reprise de matériel de réserve de superstructure . . . . .	„ 481 835. 30	„ —
restent		
<i>Dépenses nettes du chapitre II</i> . . . . .	<u>fr. 412 033. 94</u>	<u>fr. 1 928 519. 49</u>



Nous avons à faire remarquer ce qui suit à l'égard de cet état comparatif :

ad A. Personnel.

Diminution de dépense fr. 6 622. 79.

Cette différence résulte essentiellement du fait que, malgré un surcroît de dépenses occasionné par l'augmentation générale des salaires résultant des contrats, à partir du commencement de 1909 (environ fr. 22 900), il y eut une dépense moindre pour les uniformes (environ fr. 27 400) par rapport au chiffre correspondant des comptes de 1908.

ad B. Entretien et réfections.

La dépense se répartit comme suit :	janvier-avril 1909	janvier-avril 1908
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris . . . . .	fr. 98 791. 57	fr. 113 460. 74
2. Entretien et réfection de la superstructure, y compris le coût des matériaux . . . . .	„ 274 025. 20	„ 1 179 800. 86
3. Entretien des bâtiments des gares et stations, ainsi que de la pleine voie . . . . .	„ 71 935. 80	„ 49 242. 75
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures . . . . .	„ 51 007. 19	„ 57 272. 11
5. Enlèvement des neiges et de la glace . . . . .	„ 68 999. 48	„ 37 090. 06
Ensemble	<u>fr. 564 759. 24</u>	<u>fr. 1 436 866. 52</u>
Moins	<u>fr. 872 107. 28</u>	

ad 1. *Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris.* La diminution des frais de ce chapitre (fr. 14 669. 14) est imputable à des dépenses moindres pour le ballastage; cette opération avait occasionné l'année précédente des frais extraordinaires, dont les motifs ont été exposés dans notre rapport de gestion de 1908 (pages 29 et 30).

ad 2. *Entretien et réfection de la superstructure, y compris le coût des matériaux.* Ainsi que nous l'avons déjà rappelé, la comparaison porte sur les dépenses brutes; celles-ci se chiffrent comme suit :

	janvier-avril 1909	janvier-avril 1908
a) Coût des matériaux, tels que traverses, rails et moyens d'attache, ainsi que changements de voies . . . . .	fr. 107 069. 25	fr. 962 691. 95
b) Forfaits, main-d'œuvre pour la pose et l'entretien des voies . . . . .	„ 166 955. 95	„ 217 108. 91
Total	<u>fr. 274 025. 20</u>	<u>fr. 1 179 800. 86</u>
Moins	<u>fr. 905 775. 66</u>	

Remarquons à cet égard que les dépenses normales pour les matériaux ne sont pas en rapport exact avec les prestations de la période comparative, attendu que d'une part, pour celle de 1909, une partie des matériaux avait déjà été fournie et portée au compte de 1908 et que, d'autre part, janvier-avril 1908 sont grevés de dépenses de matériaux qui n'ont trouvé leur emploi qu'après la période comparative.

Le coût des matériaux correspondant aux prestations réelles s'établit comme suit :

	janvier-avril 1909	janvier-avril 1908
Longueur des voies refaites	7 923 m	10 753 m
Coût des matériaux pour ces réfections . . . . .	fr. 258 505. 75	fr. 345 392. 75
Coût des matériaux pour l'entretien courant de la superstructure . . . . .	„ 46 793. 10	„ 68 283. 95
<b>Total du coût des matériaux</b>	<b>fr. 305 298. 85</b>	<b>fr. 413 676. 70</b>

chiffres dans lesquels il est tenu compte des observations ci-dessus, vis-à-vis des sommes indiquées sous a.

Les diminutions de dépenses pour forfaits et salaires résultent des prestations moindres pour 1909.

Ainsi que nous l'avons fait dans nos derniers rapports de gestion, nous résumons ci-dessous pour la période considérée les réfections de voies auxquelles il a été procédé :

- a) réfections totales de la voie droite du tunnel du Gothard, km 81,210—82,098 888 m de voie
  - b) remplacement des rails, avec remplacement partiel des traverses de bois :
    - sur la section à simple voie du tunnel de l'Axenberg, km 29,084—29,480 . 396 „ „ „
    - sur les sections suivantes du tunnel du Gothard :
    - km 76,884—77,956 voie gauche . . . . . 1572 „ „ „
    - km 74,096—74,924 voie droite . . . . . 828 „ „ „
    - km 82,098 - 82,110 „ „ . . . . . 12 „ „ „
  - c) remplacement total de voies à ciel ouvert et dans les petits tunnels :
    - voie droite entre Erstfeld et Göschenen . . . . . 1506 „ „ „
    - voie gauche entre Airolo et Biasca . . . . . 1006 „ „ „
    - voie droite „ „ „ „ . . . . . 1715 „ „ „
- Total 7923 m de voie.**

Pour la période comparative de janvier à avril 1908, les réfections ont porté, ainsi que nous l'avons exposé, sur 10 753 m de voies.

Le tableau ci-dessous montre la répartition des voies principales au 30 avril 1909, comparées à l'état fin 1908 et 1883.

	Etat au 30 avril 1909		Etat fin 1908		Etat fin 1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales (y compris la seconde voie principale Immensee- Brunnen et Fluelen-Giubiasco) . . . . .	415 443	100	415 443	100	267 933	100
voies de rails fer . . . . .	6 055	1,5	6 055	1,5	49 456	18,5
„ „ „ acier, type I . . . . .	5 068	1,2	5 068	1,2	16 488	6,2
„ „ „ „ „ II . . . . .	156 656	37,7	160 883	38,7	201 989	75,8
„ „ „ „ „ IV . . . . .	247 664	59,6	243 437	58,6	—	—
voies sur traverses mélèze . . . . .	—	—	—	—	88 975	33,2
„ „ „ chêne et hêtre . . . . .	135 427	32,6	139 516	33,6	168 103	62,8
„ „ „ fer . . . . .	280 016	67,4	275 927	66,4	10 855	4,0

Les 30 avril 1909, la longueur du réseau était la même qu'à la fin de l'exercice précédent, à savoir de 272 533 m, dont 142 910 m = 52,4 % étaient à double voie; les voies accessoires et celles d'évitement n'accusent pas non plus de différence (longueur 128 599 m).

ad 3. *Entretien des bâtiments, des gares et stations, ainsi que de la pleine voie.*

Pour pouvoir comparer les dépenses afférentes aux deux périodes considérées, nous devons faire ici les distinctions suivantes:

	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
a) Entretien du bâtiment d'administration à Lucerne .	fr. 2 292. 55	fr. 399. 65
b) Entretien courant des bâtiments, des gares et stations et de la pleine voie	" 65 843. 03	" 50 539. 66
c) Démolitions, transformations et reconstructions diverses	" 1 348. 90	" 3 735. 15
d) Versements finaux pour la construction de hangars provisoires à céréales pour la campagne 1907/1908	" —. —.	" 19 615. 55
e) Balance du compte provisoire du 2 <sup>e</sup> semestre de 1908, concernant l'entretien des bâtiments des gares inter- nationales de Chiasso et Luino à la charge du chemin de fer du Saint-Gothard	fr. 2 451. 32	fr. —. —.
<b>Total</b>	<b>fr. 71 935. 80</b>	<b>fr. 74 290. 01</b>
Dont à déduire:		
f) Balance du compte provisoire du 2 <sup>e</sup> semestre de 1907, concernant l'entretien des gares internationales de Chiasso et Luino; au crédit du chemin de fer du Saint-Gothard	fr. —. —	fr. 25 047. 26
<i>Dépenses nettes</i> du chapitre II B. 3 comme ci-dessous	fr. 71 935. 80	fr. 49 242. 75

Le surcroît de dépenses sous *a* et *b*, de fr. 1 892. 90 et fr. 15 303. 37, représente en grande partie le reliquat de paiements pour les travaux de restauration entrepris en 1908, au sujet desquels nous avons fourni les explications nécessaires dans notre rapport de gestion de cette année-là, page 32.

Les différences relevées aux postes *c*, *d*, *e* et *f* s'expliquent sans autre par l'indication des objets qui les ont motivées.

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

	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-juillet)	(janvier-juillet)
Dépenses	fr. 51 007. 19	fr. 57 272. 11
moins	" 6 264. 92	

Pendant la période considérée de 1909, les travaux d'entretien de ces installations ont été très gênés par des conditions atmosphériques défavorables; ainsi s'explique la diminution des dépenses.

ad 5. *Enlèvement des neiges et de la glace.*

	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-juillet)	(janvier-juillet)
Dépenses	fr. 68 999. 48	fr. 37 090. 06
plus	„ 31 909. 42	

Les conditions de la neige n'ont pas été aussi favorables pendant la période considérée de 1909 que pendant la même période de 1908; vers le milieu du mois de février, puis encore une fois à la fin de ce mois-là, il est tombé depuis Biasca, dans la direction du sud, de telles quantités de neige, que la circulation des trains n'a pu être maintenue qu'au prix des plus grands efforts; le supplément de dépenses ci-dessus a été causé par ces événements.

ad C. **Autres dépenses.**

	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-juillet)	(janvier-juillet)
Dépenses	fr. 32 318. 85	fr. 38 251. 96
moins	„ 5 933. 11	

Comme ces dépenses sont normales, nous n'avons rien à ajouter.

**Expédition et mouvement.**

Les *dépenses totales* de ce service s'élèvent à fr. 1 629 135. 39. De ce chiffre, fr. 1 571 282. 43 sont imputables aux dépenses pour le personnel et fr. 57 552. 96 aux autres dépenses.

Par rapport à l'année précédente, les dépenses pour le personnel accusent une diminution de fr. 19 000 en chiffre rond, qui correspond à la réduction du personnel, notamment du personnel auxiliaire.

Les autres dépenses ne motivent aucune observation spéciale.

**IV. Traction (matériel roulant).**

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

	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
A. Personnel	fr. 756 152. 07	fr. 785 429. 58
B. Matières consommées par le matériel roulant	„ 1 219 960. 46	„ 1 226 455. 56
C. Entretien et réfection du matériel roulant	„ 816 508. 68	„ 845 824. 43
D. Autres dépenses	„ 15 242. 39	„ 19 019. 90
<b>Total</b>	<b>fr. 2 807 863. 60</b>	<b>fr. 2 876 729. 47</b>
<b>Moins</b>	<b>fr. 68 865. 87 = 2,4%</b>	

Les locomotives ont parcouru:

	kilomètres-locomotives	kilomètres-tonnes (poids brut)
Janvier-avril 1909	2 143 252	332 379 022
„ „ 1908	2 252 922	341 199 012
<b>Diminution vis-à-vis de l'exercice précédent</b>	<b>109 670 = 4,87 %</b>	<b>8 819 990 = 2,58 %</b>

**A. Personnel.**

<i>1. Chef du service de la traction et ses aides:</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 27 176. 62	fr. 18 525. 03
plus „	8 651. 59	
 <i>2 Personnel des locomotives et visiteurs du matériel:</i>		
<i>a) Chefs des dépôts et leurs aides:</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 37 803. 59	fr. 37 462. 25
plus „	341. 34	
<i>b) Mécaniciens et chauffeurs:</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 553 928. 87	fr. 583 233. 69
moins „	29 304. 82	
<i>c) Visiteurs du matériel:</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 38 883. 64	fr. 35 377. 78
plus „	3 505. 86	
 <i>3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant (nettoyeurs des locomotives, voitures et wagons):</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 98 359. 35	fr. 110 830. 83
moins „	12 471. 48	

Les dépenses pour le personnel, figurant sous chiffre IV A, offrent ensemble une diminution de fr. 29 277. 51 vis-à-vis de l'exercice précédent.

**B. Matières consommées par le matériel roulant.**

<i>1. Combustibles:</i>		
<i>a) Pour locomotives:</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 1 139 804. 26	fr. 1 144 289. 83
moins „	4 485. 57	
<i>b) Pour voitures, fourgons et wagons:</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 613. 51	fr. 2 474. 38
moins „	1 860. 87	
 <i>2. Graisses et huiles:</i>		
<i>a) Pour locomotives:</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 31 535. 86	fr. 34 545. 22
moins „	3 009. 36	

b) <i>Pour voitures, fourgons et wagons :</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 2 397. 34	fr. 3 104. 54
moins „	707. 20	

3. *Matières d'éclairage :*

a) <i>Pour locomotives :</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 6 196. 90	fr. 6 757. 94
moins „	561. 04	

b) <i>Pour voitures, fourgons et wagons :</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 19 872. 95	fr. 17 651. 20
plus „	2 221. 75	

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

a) <i>Pour locomotives :</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 17 947. 48	fr. 15 748. 56
plus „	2 198. 92	

b) <i>Pour voitures, fourgons et wagons :</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 1 592. 16	fr. 1 883. 89
moins „	291. 73	

En regard de 1908, les frais pour les combustibles et matières figurant aux postes IV. B. 1 à 4 ont diminué de fr. 5 857. 05 pour les locomotives et de fr. 638. 05 pour les voitures, fourgons et wagons soit de fr. 6 495. 10 en tout.

La consommation de charbon par kilomètre-tonne (poids brut) est de 0,113 kg vis-à-vis de 0,112 kg en 1908; le nombre de tonnes (poids brut) transportées par kilomètre-locomotives a été de 155,08 contre 153,47 en 1908.

Le prix moyen des charbons est monté de 4,2 0/0; il a été de fr. 31. 72 la tonne contre fr. 30. 45 en 1908.

**C. Entretien et réfection du matériel roulant.**

1. <i>Locomotives et tenders :</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 517 248. 52	fr. 566 363. 40
moins „	49 114. 88	

2. <i>Voitures :</i>	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 155 506. 12	fr. 148 545. 87
plus „	6 960. 25	

3. *Fourgons et wagons:*

	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 143 754. 04	fr. 130 915. 16
plus „	12 838. 88	

En regard de 1908, les dépenses pour l'entretien et la réfection du matériel roulant offrent ensemble une diminution de fr. 29 315. 75.

**D. Autres dépenses.**

Les dépenses afférentes aux quatre sous-rubriques atteignent:

	<b>1909</b>	<b>1908</b>
	(janvier-avril)	(janvier-avril)
	fr. 15 242. 39	fr. 19 019. 90
moins „	3 777. 51	

**V. Dépenses diverses.**

Les dépenses pour *loyers et fermages* pendant les mois de janvier à avril 1908 et 1909 atteignent:

	<b>1909</b>	<b>1908</b>
1. Pour gares et sections de lignes . . . . .	fr. 64 131. 12	fr. 59 478. 07
2. Pour matériel roulant (location) . . . . .	„ 280 900. 28	„ 300 814. 63
3. Pour loyers divers . . . . .	„ 9 765. 73	„ 7 245. 44
	<u>fr. 354 797. 13</u>	<u>fr. 367 538. 14</u>

Ces chiffres ne motivent aucune observation.

Les *frais judiciaires* s'élèvent pendant les quatre premiers mois de l'année 1909 à la somme de fr. 3 096. 58.

*Assurance-incendie.* Nos contrats d'assurance des bâtiments, des meubles et des approvisionnements de céréales à Brunnen n'ont subi aucune modification pendant les quatre derniers mois considérés.

Les *dommages-intérêts pour accidents de personnes (morts ou lésions)* alloués pendant les mois de janvier à avril 1909 inclusivement s'élèvent à fr. 136 576. 52 contre fr. 142 787. 72 pendant toute l'année 1908. En vertu de la convention du 5 septembre 1885 sur la responsabilité, nous avons versé aux chemins de fer fédéraux la somme de fr. 5424. 81. Les accidents survenus sur la ligne du Gothard pendant les 4 mois considérés ont donc occasionné une dépense de fr. 131 151. 71 (pendant toute l'année 1908, fr. 138 065. 25). Cette dépense relativement considérable provient de ce que 12 cas graves de responsabilité survenus dans les années précédentes ont été réglés avec une indemnité de fr. 93 025. 15 au total.

Le montant versé aux chemins de fer fédéraux en vertu du contrat pour l'assurance collective se décompose ainsi qu'il suit:

1. Pour l'accident de Mœnchenstein (14 juin 1891) . . . . .	fr. 2266. 88
2. „ „ „ „ Palézieux (21 novembre 1903) . . . . .	„ 3157 93
	<u>fr. 5424. 81</u>

Depuis l'entrée en vigueur du régime d'assurance collective, c'est-à-dire depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1885, la Compagnie du Gothard a payé de ce chef fr. 429 369. 11 au total. L'effet de cette assurance a pris fin en ce qui concerne l'accident de Mœnchenstein.

Il restait 12 procès pendants à la fin de 1908; il en a été liquidé 3 pendant la période considérée. Un nouveau procès est survenu, de sorte qu'à la fin d'avril 10 procès attendaient encore une solution, pour une somme litigieuse totale de fr. 100 000 en chiffre rond.

Pendant les mois de janvier à avril inclusivement, notre bureau du contentieux à Lucerne a reçu au total 2212 réclamations, dont 735 *réclamations en dommages-interêts pour perte totale ou partielle et pour avaries de marchandises*; 1316 *pour inobservation des délais de livraison* et 161 *pour acquits à caution non déchargés et autres causes*.

Les indemnités que nous avons allouées se chiffrent, après déduction des remboursements d'autres administrations et de notre quote-part aux indemnités versées par d'autres administrations, pour perte totale ou partielle et pour avarie (sous déduction du produit de la

vente de colis en trop), à . . . . .	fr.	47 954. 56
pour inobservation des délais de livraisons et fourvoiements, à . . . . .	„	67 288. 53
pour acquits-à-caution non déchargés et autres causes, à . . . . .	„	927. 54
Total . . . . .	fr.	116 170. 63

Nous avons à faire observer ce qui suit pour motiver ce chiffre si élevé:

Les quotes-parts dues par la Compagnie du Saint-Gothard à d'autres administrations pour les indemnités versées par ces dernières étaient portées d'abord au compte des recettes des transports, c'est-à-dire que les recettes du transport des marchandises étaient réduites d'un montant correspondant. Ce n'est que plus tard qu'était effectuée dans chaque cas l'inscription au chapitre „indemnités de transport“, par le débit de ce dernier et le crédit du chapitre des recettes du transport des marchandises. Les dépenses ci-dessus renferment pour fr. 60 000 — en chiffre rond d'arriérés et de reports faits ultérieurement.

Des années 1905 à 1909, il reste encore 33 procès pendants, la plupart devant les tribunaux tessinois, avec un montant litigieux de fr. 36 000. — en chiffre rond.

*Allocations aux caisses de prévoyance, Dons.* Nous renvoyons à cet égard aux pages 35 et suivantes du présent rapport.

*Divers.* Les dépenses des quatre premiers mois de 1909 s'élèvent à fr. 28 626. 58 et sont de fr. 2985. 03 inférieures à celles de la même période de l'exercice précédent.

## ***E. Divers.***

### **1. Accidents.**

Nous avons à signaler les accidents suivants survenus dans le service de l'exploitation proprement dit, pendant les quatre mois considérés:

1 <sup>o</sup> <i>déraillements</i> : en gare . . . . .	2
en pleine voie . . . . .	—
A reporter	2



	Report	2
2° collisions : en gare . . . . .		1
en pleine voie . . . . .		—
3° accidents de personnes . . . . .		53
4° accidents divers . . . . .		—
	Total	<u>56</u>

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes :

1° par déraillements ou collisions :	tués	blessés
voyageurs . . . . .	—	—
employés . . . . .	—	—
autres personnes . . . . .	—	—
2° par d'autres causes :		
voyageurs . . . . .	—	—
employés . . . . .	4	49
autres personnes . . . . .	—	—
	<u>4</u>	<u>49</u>
Suicide . . . . .	—	

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

Dans la nuit du 8 au 9 mars, l'aide Menegazzi Luigi, d'Abano (province de Padoue, Italie) était occupé avec d'autres ouvriers, à la station de Bodio, à l'enlèvement des neiges. Malgré l'ordre réitéré de rester groupés, Menegazzi se sépara des autres ouvriers et se rendit seul aux aiguilles-nord; après le passage du train 602, il fut trouvé mort par les autres ouvriers, couché entre les rails. A en conclure par la position du cadavre, Menegazzi avait été heurté par le train 102 ou le 602 et jeté de côté; dans cette chute, il se fractura le crâne.

Le 8 avril à 2 heures 35 du matin, Gaerni Edouard, mécanicien aux C. F. F., du dépôt d'Oltén, fut trouvé mort par le personnel du train de marchandises 524, au sud de la grue d'alimentation, entre les voies principales A I et A II, de la gare d'Arth-Goldau. On admit que Gaerni, ayant voulu se rendre de l'Hôtel Bellevue, où il avait passé la soirée, au bâtiment de service situé à l'extrémité sud de la gare, avait traversé la voie au lieu de prendre le passage sous voie, et qu'il avait été saisi et écrasé par le train 487.

Le 16 avril, le chef de manœuvres Balzaretti Pietro essayait les freins du train 602 sur la voie A I, à Chiasso; il est probable qu'il s'approcha trop près de la voie II et arriva sous les roues d'une rame des wagons poussée sur cette dernière voie. Il eut le bassin broyé et mourut peu après des suites de cette blessure.

## 2. Caisse de prévoyance.

### a) Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

L'effectif des membres a rétrogradé de 2970 à 2949; la réserve mathématique a passé par contre de fr. 11 176 537. 39 à fr. 11 647 781. 25.

Ainsi que le démontrent les tableaux ci-après, le nombre des membres sortants pour raisons d'invalidité a été extraordinairement élevé pendant cette période, qui précédait immédiatement la

prise de possession du réseau par la Confédération. Le phénomène signalé est évidemment en relation avec cette circonstance, de sorte qu'il ne saurait en aucun cas être pris en considération pour l'estimation des probabilités d'invalidité.

Dans notre dernier rapport, nous terminions ce chapitre en rappelant notre opposition formulée contre l'arrêté du Conseil fédéral du 3 novembre 1908 refusant d'approuver le bilan technique à fin 1904 présenté par la Direction, et fixant à fr. 6 300 000. — le déficit arrêté à cette date (page 40 du 37<sup>e</sup> rapport de gestion). Conformément à l'art. 4 de la loi fédérale du 28 juin 1889 sur les caisses de secours, cette opposition a entraîné la nomination d'une commission d'experts, dans laquelle, usant du droit qui nous est réservé de désigner un expert, nous avons nommé M. le Dr. Czuber, conseiller aulique, professeur à l'école polytechnique de Vienne. Le Tribunal fédéral a désigné comme autres membres MM. le Dr. Kinkelin, professeur à Bâle, et le Dr. Max de Cérenville à Lausanne. Le rapport de cette commission n'a pas encore paru jusqu'à présent.

Le Conseil fédéral avait soumis aux trois experts les questions suivantes:

1. Sur quelles suppositions statistiques doit être arrêté le calcul du bilan contesté de la caisse de pensions et de secours du chemin de fer du Gothard à fin 1904 et 1908, en ce qui concerne les probabilités d'invalidité et les facteurs qui en découlent?

2. Sur quel taux moyen d'intérêts peut-on se baser, à la condition de n'avoir que des placements de tout repos?

3. Quel serait le bilan de la caisse à fin 1904 et à fin 1908 si l'on adoptait les bases de calcul proposées par la commission d'experts, en tenant compte de l'arrêté du Conseil fédéral du 31 décembre 1908 concernant le supplément aux statuts de la caisse de secours du chemin de fer du Gothard?

Ainsi que nous l'avons exposé dans notre rapport de l'année dernière, les statuts de la caisse de secours révisés le 10 novembre 1908 furent approuvés par cet arrêté sous la réserve suivante:

„Le bilan à fin 1904 et celui à fin 1908 ou fin avril 1909 seront établis d'après les statuts en vigueur jusqu'à présent, dans l'idée que le versement supplémentaire à faire, conformément aux nouveaux statuts, par la Compagnie au lieu des sociétaires, servira à compenser le déficit existant à fin 1908, et que le surcroît de recettes de la caisse provenant de l'augmentation de la cotisation des membres sera affecté à la période du 1<sup>er</sup> janvier 1909 au 30 avril 1909.“

Comme nous l'avons dit dans notre précédent rapport, cette réserve nous a engagés à renoncer à cette modification des statuts, qui aurait eu pour conséquence de relever les cotisations des membres aux dépens exclusifs de la Compagnie, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1905. Mais, en tant que cet arrêté touche aux effets de l'augmentation des cotisations des membres sur le bilan technique, nous avons fait part au Conseil fédéral de notre opinion en ce sens que dans le bilan sur lequel on se baserait pour calculer le manquant que nous devrions éventuellement couvrir, cette augmentation de la cotisation des membres devrait aussi entrer en considération selon l'opinion du Conseil fédéral. Mais comme l'arrêté pouvait soulever des doutes à cet égard, nous avons demandé confirmation de cette manière de voir. Cette demande est restée jusqu'ici sans réponse.

Nous avons rappelé ensuite dans notre rapport de l'année dernière, que, par arrêté du 3 novembre 1908, le Conseil fédéral nous avait invités à lui soumettre un nouveau bilan technique à fin 1908, et qu'ayant prévu et préparé déjà cette mesure, nous serions à même d'obtempérer à cet ordre du Conseil fédéral dans un laps de temps relativement court.

En effet, nous fûmes déjà, le 12 avril 1909, à même de soumettre au Conseil fédéral un bilan établi de nouveau par M. Kihm, mathématicien à la Société suisse d'assurances générales sur la vie humaine à Zurich. Ce bilan arrêtait :

la valeur actuelle des dépenses à	fr.	23 027 189. 46
"    "    "    "    recettes    "    "	"    "	<u>22 342 734. 41</u>
et le déficit à	fr.	684 455. 05

chiffres basés sur un taux d'intérêt à 4 % et tenant compte de la sur-invalidisation de 1908 (46 invalides au lieu de 23), mais non du fait que la mortalité des membres actifs reste de 24 % au-dessous des prévisions, ce qui entraîne une réduction de la partie des pensions à allouer ultérieurement aux veuves et aux enfants de membres actifs décédés, valeur qui représenterait fr. 1 272 377. 88. M. Kihm a en outre calculé que théoriquement une prime de 10,3 % du traitement pourrait être considéré comme suffisante. Mais comme à partir du 2 janvier la prime a été portée à 12 %, il reste à disposition pour couvrir les pertes résultant des augmentations de traitements et des sur-invalidisations, une prime de 1,7 % des traitements.

La circonstance qu'une sur-invalidisation est survenue au moment où approchait le rachat du Gothard par la Confédération semble justifier pleinement une opinion du Dr. Blaschke à Vienne, portant que la probabilité d'invalidité n'est point une notion fixe, mais qu'elle dépend en grande partie de la volonté de l'employé, autant que de celle de l'employeur. Nous estimons donc être tout à fait fondés à considérer cette sur-invalidisation comme un phénomène passager.

### 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
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	3	7	14	1592
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683
1903	1683	269	10	3	14	17	1908
1904	1908	192	10	—	11	16	2063
1905	2063	209	20	1	9	10	2232
1906	2232	256	18	4	21	19	2426
1907	2426	359	12	3	30	20	2720
1908	2720	328	16	1	42	19	2970
janv.-avril 1909	2970	26	16	3	22	6	2949

### 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	en vertu du § 12 *)	Décédés	Total	Secourus	Pensionnés
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	12	—	—	1	1	21	204
1902	21	204	7	23	1	8	—	—	9	1	2	—	3	19	224
1903	19	224	9	27	1	8	—	—	10	—	3	6	9	18	242
1904	18	242	3	31	3	10	—	1	14	—	—	4	4	7	269
1905	7	269	5	18	—	3	—	1	3	—	—	3	3	9	284
1906	9	284	5	34	3	4	—	—	7	1	—	3	4	7	314
1907	7	314	8	37	1	2	—	—	3	1	2	2	5	12	346
1908	12	346	8	65	—	9	—	—	9	—	—	10	10	11	401
janv.-avril 1909	11	401	2	19	1	1	2	—	4	—	—	2	2	9	418

\*) Age de majorité d'enfants ayant droit à la pension.

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 (Intérêts, etc.)	Total de l'année
1898	fr. 3 833 065.13	fr. 105 533.06	fr. 247 457.29	fr. 164 666.06	fr. 517 656.41
1899	" 4 243 346.56	" 122 144.27	" 274 258.11	" 177 374.38	" 573 776.76
1900	" 4 694 600.31	" 151 655.39	" 306 810.41	" 205 437.50	" 663 903.30
1901	" 5 214 294.73	" 156 367.22	" 290 607.33	" 222 867.25	" 669 841.80
1902	" 5 719 920.53	" 160 985.20	" 313 810.96	" 257 757.46	" 732 553.62
1903	" 6 263 999.58	" 202 437.92	" 427 833.39	" 262 887.10	" 893 158.41
1904	" 6 961 084.—	" 198 525.46	" 354 452.55	" 305 808.57	" 858 786.58
1905	" 7 604 788.46	" 212 736.10	" 381 525.20	" 317 613.85	" 911 875.15
1906	" 8 277 094.84	" 247 336.34	" 709 185.09†)	" 352 540.52	" 1 309 111.95
1907	" 9 311 692.53	" 286 861.07	" 626 926.35	" 397 183.43	" 1 310 970.35
1908	" 10 301 034.74	" 299 596.35	" 548 715.20	" 426 372.63	" 1 274 684.18
janvier-avril 1909	" 11 176 537.97	" 126 751.75	" 338 922.55	" 161 804.68	Total pour 4 mois fr. 627 478.98

†) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 50,086. 65.

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				
1898	fr. 39 989.31	fr. 63 240.42	—	fr. 103 229.73	fr. 1 585.20	fr. 2 560.05	fr. 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	fr. 4 000.—	" 136 700.70	" 4 859.33	" 2 648.85	" 144 208.88	" 5 214 294.73
1901	" 63 854.80	" 91 049.55	—	" 154 904.35	" 6 744.10	" 2 567.55	" 164 216.—	" 5 719 920.53
1902	" 79 921.—	" 96 253.27	" 5 000.—	" 181 174.27	" 4 529.40	" 2 770.90	" 188 474.57	" 6 263 999.58
1903	" 83 898.44	" 104 902.05	—	" 188 800.49	" 4 349.45	" 2 924.05	" 196 073.99	" 6 961 084.—
1904	" 94 946.24	" 113 196.25	1 000.—	" 209 142.49	" 3 025.43	" 2 914.20	" 215 082.12	" 7 604 788.46
1905	" 105 281.14	" 118 937.90	" 4 000.—	" 228 219.04	" 7 881.33	" 3 468.40	" 239 568.7	" 8 277 094.84
1906	" 125 405.49	" 129 442.45	" 8 800.—	" 263 647.94	" 6 981.92	" 3 884.40	" 274 514.26	" 9 311 692.53
1907	" 157 511.79	" 149 601.55	" 8 000.—	" 315 113.34	" 3 034.30	" 3 481.—	" 321 628.64	" 10 301 034.74
1908	" 216 881.74	" 171 948.65	—	" 388 830.39	" 6 787.76	" 3 562.80	" 399 180.95	" 11 176 537.97
janv.-avril 1909	" 83 235.90	" 60 684.90	" 6 000.—	" 149 920.80	" 5 270.30	" 1 044.60	" 156 235.70	" 11 647 781.25

**b. Caisses de secours-maladie pour les ouvriers.**

La caisse-maladie pour les ouvriers des *stations, magasins, dépôts et ateliers* du chemin de fer du Saint-Gothard, qui disposait encore au commencement de l'année 1909 d'une fortune de fr. 50 536. 60, boucle à fin 1909 par un solde de fr. 34 812. 20 et accuse par conséquent une perte de fr. 15 724. 30. Les dépenses se sont élevées à fr. 45 915. 55 vis-à-vis de fr. 30 191. 15 de recettes. Mais il y a lieu de remarquer que les mois de janvier à avril sont dans la règle les plus défavorables. Cette grande augmentation de dépenses pendant cette période est généralement compensée par une plus-value équivalente des recettes des mois d'été.

La caisse-maladie pour les ouvriers du *service de surveillance et d'entretien de la voie* accuse également, pour les mêmes motifs, un excédent de dépenses à peu près analogue. Les recettes ont atteint fr. 9 383. 55 et les dépenses, par contre, fr. 13 526. 75, de sorte que l'avoir de la caisse, qui était encore de fr. 87 805. 06 au commencement de l'année, a diminué de fr. 4 133. 86 et s'élevait à fr. 83 661. 86 à fin avril 1909.

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

Pendant les quatre premiers mois de l'année, ce fonds s'est alimenté de fr. 35. 63 d'intérêts. Il a été prélevé pendant la même période fr. 25. — pour gratifications. Le portefeuille contenait pour fr. 115. 000. — d'obligations 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux et n'a pas varié depuis le dernier exercice.

**F. Services auxiliaires.**

**1. Ateliers.**

Le chiffre des ouvriers, répartis par catégories de métiers, a oscillé pendant les 4 mois considérés entre les limites ci-après :

total au 1 <sup>er</sup> janvier	. . . . .	775
„ „ 30 avril	. . . . .	737

Le maximum d'une fin de mois a été de 757, le minimum de 737, savoir :

monteurs, ajusteurs et aides	. . . . . 288—275	peintres et aides	. . . . . 30— 29
tourneurs et aides	. . . . . 54— 54	selliers et aides	. . . . . 19— 19
chaudronniers et aides	. . . . . 4— 4	raboteurs, perceurs, fraiseurs	. . . . . 17— 17
chaudronniers en cuivre et aides	. . . . . 26— 25	chefs-manœuvres	. . . . . 7— 7
ferblantiers	. . . . . 2— 2	démonteurs	. . . . . 11— 11
fondeurs et aides	. . . . . 6— 6	manœuvres	. . . . . 155—151
forgerons et aides	. . . . . 18— 18	veilleurs de nuit	. . . . . 3— 3
frappeurs	. . . . . 16— 16	chauffeurs	. . . . . 2— 2
ménisiers et aides	. . . . . 50— 50	apprentis	. . . . . 47— 46
vitrier et aide	. . . . . 2— 2		

Il a été réparé en tout 60 locomotives, 378 voitures et 705 fourgons et wagons.

Il y avait en réparation le 1<sup>er</sup> janvier 26 locomotives, 39 voitures et 43 wagons, alors qu'au 30 avril ces chiffres étaient de 24 locomotives, 45 voitures et 39 wagons.

En sus de ces réparations, les ateliers ont encore effectué divers travaux spéciaux, tels que confection de pièces de rechange de tout genre pour le matériel roulant, remplacement du frein Westinghouse ordinaire par le frein à action rapide à 11 wagons et à 2 locomotives, fabrication de matériel pour l'économat.

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

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

le 1 <sup>er</sup> janvier à . . . . .	154
le 30 avril à . . . . .	151

il a oscillé durant l'année, soit pendant les quatre mois considérés, entre 151 et 157.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts d'Erstfeld, Biasca et Bellinzone :

	Erstfeld	Biasca	Bellinzone
chefs-ouvriers . . . . .	2	1	1
ajusteurs . . . . .	53—56	16—17	17
tourneur . . . . .	1	—	—
chaudronnier . . . . .	1	—	—
ferblantiers . . . . .	1	1	1
forgeron . . . . .	1	—	—
menuisier . . . . .	1	—	—
apprentis . . . . .	10—11	3	—
chauffeur de machine fixe . . . . .	1	—	—
manœuvres . . . . .	17—18	8	15—16

## 2. Usine à gaz.

*L'usine à gaz mixte de Bellinzone a produit pendant l'exercice*

(janvier-avril) . . . . .	21 477.000 m <sup>3</sup>
de gaz; la provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1909 était de . . . . .	362.000 m <sup>3</sup>
total	21 839.000 m <sup>3</sup>

dont la consommation se répartit comme suit :

éclairage de voitures du Gothard . . . . .	12 320.320 m <sup>3</sup>	
» » » d'autres administrations . . . . .	9 095.065 m <sup>3</sup>	21 415.375 m <sup>3</sup>
fuites en 1909 (janvier-avril) . . . . .		48.625 m <sup>3</sup>
provision au 1 <sup>er</sup> mai 1909 . . . . .		375.000 m <sup>3</sup>
total comme ci-dessus		21 839.000 m <sup>3</sup>

## **G. Etat du personnel.**

*Moyenne.*

### 1. Administration générale.

	janvier-avril	
	1909	1908
Secrétariat et chancellerie de la Direction (y compris 2 traducteurs) . . . . .	22	22
Archives . . . . .	2	2
Bureau de revision des comptes . . . . .	9	9
Bureau de la comptabilité . . . . .	7	7
Caisse principale . . . . .	8	8
Bureau commercial . . . . .	17	17
Agents commerciaux . . . . .	—	—
Contrôle des recettes et bureau de statistique . . . . .	52	52
Bureau des réclamations . . . . .	8	8
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes . . . . .	5	5
Huissiers . . . . .	8	8
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et chauffeur . . . . .	8	8
Economat (y compris le magasin de consommation) . . . . .	76	72
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins, y compris celui de consommation . . . . .	62	67
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	17	17
	— 301	— 302

### 2. Surveillance et entretien de la ligne.

	1909	1908
Ingénieur en chef et bureau central . . . . .	26	28
Ingénieurs de la voie et leurs bureaux . . . . .	17	19
Chefs de district et surveillants . . . . .	32	32
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe . . . . .	48	48
Gardes-voie . . . . .	143	146
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit . . . . .	270	245
Gardes-barrières (femmes), rétribuées au mois . . . . .	131	127
Employés divers . . . . .	20	21
Journaliers . . . . .	638	743
	— 1325	— 1409

### 3. Expédition et mouvement.

	1909	1908
Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau . . . . .	24	24
Contrôle des voitures et wagons . . . . .	14	14
Inspecteurs de l'exploitation . . . . .	2	2
	—	—
A reporter	40	40



	1909	1908
	janvier-avril	
	Report	
	40 1626	40 1711
Représentant à Luino . . . . .	1	1
Chef des entrepôts de Brunnen . . . . .	1	1
Imprimeur des billets . . . . .	1	1
Chefs de gare . . . . .	8	8
Chefs de station . . . . .	36	36
Sous-chefs de gare . . . . .	37	38
Commis de gare . . . . .	127	127
Receveurs aux voyageurs . . . . .	19	19
Receveurs aux bagages . . . . .	14	14
Remplaçants ambulants . . . . .	21	21
Télégraphistes . . . . .	31	31
Contrôleurs du matériel . . . . .	43	42
Chefs des bureaux-marchandises de Chiasso et Luino	2	2
Adjoints desdits, comptables, receveurs aux marchan-		
dises, déclarants en douane à Chiasso et Luino,		
adjoint du chef des entrepôts . . . . .	8	8
Chefs des bureaux-marchandises d'Arth-Goldau, Biasca,		
Bellinzone, Lugano et Locarno (y compris les		
magasins à pétrole de Goldau) . . . . .	5	5
Commis des bureaux-marchandises . . . . .	85	86
Gardes-marchandises . . . . .	31	32
Chefs de manœuvre . . . . .	29	29
Aides-chefs de manœuvre . . . . .	6	6
Portiers . . . . .	13	13
Volontaires . . . . .	60	60
Gardes-station . . . . .	201	202
Chefs d'équipe (triage), réguliers . . . . .	13	13
Chefs-ouvriers aux transports, réguliers . . . . .	27	28
Manœuvres (triage), réguliers . . . . .	113	117
Ouvriers de station, réguliers . . . . .	132	131
Ouvriers de station (360 avec salaire à la journée,		
55 avec salaire au mois) . . . . .	415	417
Surveillants de l'éclairage . . . . .	7	7
Chefs de train principaux . . . . .	2	2
Chefs de train . . . . .	111	113
Conducteurs . . . . .	166	168
Gardes des wagons-lits . . . . .	3	3
Gardes-freins . . . . .	279	282
	<hr/>	<hr/>
	A reporter	2087 2103

#### 4. Traction.

	janvier-avril	
	1909	1908
Report	2087	2103
Chef du service de la traction et son personnel de bureau . . . . .	24	25
Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de bureau (y compris 1 commis provisoire, 3 commissionnaires, 1 femme de service), 1 baigneur et 2 baigneuses . . . . .	42	39
Mécaniciens . . . . .	187	190
Chauffeurs . . . . .	215	216
Chauffeurs provisoires . . . . .	44*)	90*)
Chefs-nettoyeurs et chefs-ouvriers . . . . .	5	5
Nettoyeurs de locomotives . . . . .	156	157
Lampistes . . . . .	5	5
Préposé à la surveillance des voitures et wagons . . . . .	1	1
Visiteurs des voitures et wagons . . . . .	32	32
Visiteurs provisoires . . . . .	4	3
Chef-nettoyeur pour le service des voitures . . . . .	1	1
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	64	67
Surveillant de l'éclairage électrique des trains . . . . .	1	1
	— 781 —	— 832 —

#### 5. Service des ateliers.

##### *Ateliers centraux.*

	1909	1908
Chef des ateliers et son personnel de bureau (y compris 1 commissionnaire) . . . . .	16	15
Contre-mâtres (4) et aides-contre-mâtres (5) . . . . .	9	9
Chefs-ouvriers . . . . .	13	13
Monteurs, serruriers, tourneurs, ferblantiers, fondeurs, forgerons, menuisiers, vitriers, peintres, selliers, raboteurs, perceurs, fraiseurs, démonteurs et chauffeurs de machines fixes . . . . .	547	512
Mancœuvres et veilleurs de nuit (3), chefs-mancœuvres (7)	162	162
Apprentis . . . . .	47	51

##### *Ateliers des dépôts de locomotives.*

Aide-contre-maitre . . . . .	1	1
Chefs-ouvriers . . . . .	4	4
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes . . . . .	96	86
Mancœuvres . . . . .	47	43
Apprentis . . . . .	13	14
	— 955 —	— 910 —
A reporter	5449	5556

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

### 6. Usine à gaz.

	1909 janvier-avril	1908
	Report	5449
Contre-maître . . . . .	1	1
Aide-contre-maître . . . . .	1	1
Ouvriers . . . . .	6	6
	— 8 —	— 8 —
	Total	5457
		5564

### Récapitulation.

	1909 (en moyenne pendant la période considérée)	1908 (en moyenne pendant l'année)
Agents de l'exploitation . . . . .	3322, soit par kilom.-ligne 11,98	3284, soit par kilom.-ligne 11,90
Journaliers . . . . .	2145, " " " " 7,79	2280, " " " " 8,26
<i>Total</i>	5457, soit par kilom.-ligne 19,77	5564, soit par kilom.-ligne 20,16

### III. Finances.

Etant donné la dissolution de la Compagnie à l'expiration de la période considérée, nous croyons pouvoir nous abstenir de tout commentaire spécial concernant ce chapitre.

#### Bilan.

Les chiffres du capital-actions, obligations et subventions n'ont subi aucune modification depuis la fin de l'année dernière.

Tous ces capitaux réunis, y compris le fonds spécial de construction de fr. 1 114 902. 25 s'élevaient au total à . . . . . fr. 287 204 902. 25

Sur cette somme il a été dépensé:

pour chemin de fer et installations fixes . . . . .	fr. 265 762 570. 88
„ matériel roulant . . . . .	„ 27 635 078. 39
„ mobilier et ustensiles . . . . .	„ 3 425 663. 20

total pour le compte de construction fr. 296 823 312. 47

pour les travaux inachevés au 30 avril 1909:

constructions diverses . . . . .	fr. 93 006. 88
études pour l'établissement de la seconde voie Giubiasco-Chiasso . . . . .	„ 100 087. 81

„ 193 094. 69

pour pertes de cours sur actions . . . . . fr. 2 970 150. —

„ pertes de cours et faux frais sur obligations, pertes sur constructions et installations disparues fin 1908 . . . . .

„ 584 540. 78 „ 3 554 690. 78

„ 300 571 097. 94

Le compte de capital boucle ainsi au 30 avril 1909 par un solde passif de fr. 13 366 195. 69