

# Exploitation

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **3 (1874)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

## **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.

Nous sommes entrés, dans notre précédent rapport, dans des détails au sujet de l'organisation dans notre entreprise des *secours aux ouvriers* employés dans les travaux, *pour les cas de maladie et d'accident*. Nous nous bornerons à nous y référer ici, en ajoutant que l'expérience de l'année 1874 est venue prouver l'opportunité des dispositions prises.

## VI. Exploitation.

Nous avons déjà eu lieu plus haut de mentionner que les sections Biasca-Bellinzona et Lugano-Chiasso ont été *livrées à l'exploitation* le 6 Décembre 1874 et la section Bellinzona-Locarno le 20 Décembre.

De même que le premier rapport et le premier compte que nous avons eu l'honneur de vous soumettre, comprenaient la période du 6 Décembre 1871, date à laquelle notre Société s'est constituée, jusqu'au 31 Décembre 1872, par la raison qu'il ne paraissait pas opportun, uniquement par égard à l'année civile, de présenter un rapport et un compte spéciaux pour la courte période du 6 au 31 Décembre 1871, de même aussi, comme nous avons déjà eu l'occasion de l'indiquer, le premier compte relatif à l'exploitation du chemin de fer du Gothard comprendra la période du 6 et 20 Décembre 1874, dates de l'ouverture des lignes tessinoises de plaine dont il a été question, jusqu'au 31 Décembre 1875. Par le même motif, nous croyons devoir réserver au rapport pour l'année 1875 les détails relatifs à l'exploitation des dites lignes du 6/20 Décembre au 31 Décembre 1874. Nous nous bornerons donc ici à parler des *mesures préliminaires pour la mise en exploitation* qui se rattachent à l'exercice qui nous occupe.

Après que, comme vous en informait notre précédent rapport, nous eûmes arrêté en grande partie déjà en 1873, les principes à observer dans l'établissement des *tarifs*, on s'occupa en 1874 d'abord de l'élaboration complète des tarifs pour le transport des voyageurs (courses simples, courses d'aller et retour, abonnements, transport de sociétés et d'écoles, et courses au prix du tarif des ouvriers), ainsi que les tarifs pour les bagages, pour le transport d'animaux vivants, de véhicules et d'objets exceptionnels. A l'égard du tarif pour le transport des voyageurs, nous devons relever que le rabais pour les billets d'aller et de retour, que notre précédent rapport indiquait devoir être de 30 à 40 % des taxes normales, a été fixé au 30 %. Il ne sera délivré que des cartes d'abonnement nominatives, qui donneront droit soit à une course journalière aller et retour entre deux stations déterminées, soit à un nombre limité de courses pendant une période déterminée. La première catégorie comprendra des cartes spéciales d'abonnement pour les élèves qui fréquentent les écoles. Le tarif pour les billets d'ouvriers a particulièrement en vue les ouvriers des fabriques, des établissements industriels et autres ouvriers occupés d'une manière analogue, et le rabais accordé sur les taxes normales dépendra du montant pour lequel un établissement prendra de ces billets d'ouvriers pendant l'année. En ce qui concerne enfin le tarif pour le transport des marchandises, nous l'avons basé sur la classification des marchandises adoptée par le Nord-Est Suisse et l'Union Suisse pour leurs expéditions réciproques, ainsi que dans leur service direct avec les autres chemins de fer suisses. On y a observé le principe qu'à l'exception des articles qui appartiennent à la première classe normale, toutes les marchandises jouissent d'une réduction de prix assez sensible lorsqu'elles sont remises par quantités d'au moins 5000 kilogrammes. Parmi les 5 classes de wagons complets, la dernière présente les taxes les moins élevées : elles s'appliquent à certaines marchandises déterminées remises par quantités d'au moins 10000 kilogrammes pour un seul wagon. Cette classification des marchandises offre de grandes facilités pour les

expéditeurs, et les Compagnies de chemins de fer y trouvent aussi leur avantage en ce que les réductions de taxes dépendent pour la plupart d'une utilisation plus complète du matériel de transport. Il nous paraissait d'autant plus convenable d'adopter simplement cette classification des marchandises que nous ne regardons pas comme encore suffisamment élucidée la question de savoir si le tarif des marchandises doit être basé sur le système de classification ou sur celui de la place occupée dans les wagons, et que nous croyons devoir attendre pour nous décider, de connaître quel sera le résultat des efforts que les administrations de chemins de fer de l'Allemagne et de la Suisse font en ce moment pour arriver à établir la meilleure concordance et la plus grande simplification des systèmes de tarifs pour marchandises. Quant aux indications de poids dans notre tarif de marchandises, nous nous sommes arrêtés au système métrique, généralement appliqué du reste dans notre administration. Dans la fixation des unités de taxe du tarif des marchandises, enfin, on a dû avoir égard en première ligne à la disposition contenue dans les concessions pour l'exploitation des lignes tessinoises de plaine, disposition d'après laquelle nos taxes ne doivent pas, sans l'autorisation du Gouvernement du Canton du Tessin (et maintenant des Autorités fédérales), dépasser les maximums en vigueur, dans des conditions analogues, sur les autres lignes suisses. Nous n'avons par conséquent pas, dans notre tarif, été au delà des taxes maximales perçues par les principales lignes suisses en exploitation; au contraire, nous sommes souvent restés au-dessous et nous avons, en outre, dans la plupart des classes, admis des réductions pour les transports à grandes distances.

Aussi en ce qui concerne le *règlement de transport* et les *conditions de transport*, nous nous en sommes tenus en général aux prescriptions y relatives des autres chemins de fer suisses et nous ne nous en sommes écartés que là où les circonstances spéciales le nécessitaient. Nous avons d'autant plus lieu d'en agir ainsi qu'on doit s'attendre à ce que la Confédération émette un règlement de transport qui sera obligatoire pour tous les chemins de fer suisses.

Il nous reste à mentionner encore les dispositions concernant *l'entrepôt de matières premières aux stations*, celles relatives aux *poids normaux* et aux *pesées d'essai*, ainsi qu'au *magasinage, pesage, chargement et déchargement des marchandises*, pour lesquelles nous nous sommes réglés sur les prescriptions en vigueur auprès de la majorité des administrations de chemins de fer suisses.

Les tarifs, conditions d'application des taxes et prescriptions réglementaires dont il est question ci-dessus, ont reçu l'approbation du Conseil fédéral, en tant qu'il y avait lieu.

Notre *règlement pour la police de la voie sur territoire tessinois* a reçu le 23 Novembre 1874 l'approbation du Conseil d'État du Tessin.

Les prescriptions arrêtées par le Conseil fédéral en date du 7 Septembre 1874 concernant le *service des signaux* sur les chemins de fer suisses, a été mis à exécution dans toutes ses parties déjà lors de l'ouverture des lignes tessinoises de plaine.

Nous avons émis successivement, soit à titre définitif, soit à titre provisoire, les *prescriptions et instructions suivantes relatives à l'exploitation*, savoir: dispositions générales concernant le personnel de l'exploitation; instruction générale pour le service d'exploitation; instructions spéciales pour les inspecteurs de l'exploitation, pour le chef-télégraphiste et pour les télégraphistes, pour les receveurs, les expéditeurs aux bagages et aux marchandises et pour les gardes-magasins aux marchandises, pour le personnel des trains et les chefs d'équipes, pour les chefs de ligne, les gardes-voie, portiers et gardiens de nuit, pour les mécaniciens et les chauffeurs, pour les ouvriers des ateliers, et enfin pour ce qui concerne les acquisitions de matières diverses et leur emploi, ainsi que pour les magasiniers. La direction technique devant pourvoir, comme il a été dit plus haut, encore pendant la première année à l'entretien des lignes tessinoises

de plaine livrées à l'exploitation, on a dû régler les rapports entre les ingénieurs chargés de l'entretien de la voie et les fonctionnaires et employés de l'administration de l'exploitation. En même temps, on a émis les prescriptions nécessaires touchant le nombre et la délimitation des cantons ou triages placés sous la surveillance des chefs de ligne et des gardes-voie.

Il a été en outre établi un *état du personnel du service d'exploitation proprement dit*, ainsi que des traitements à payer et des cautionnements à fournir, et arrêté les principes à observer quant à la jouissance des logements d'office, au casuel des mécaniciens et du personnel des trains, aux indemnités pour frais de changements de résidence, etc.

Dans l'automne de l'année 1874, il a été procédé à la *nomination du personnel de l'exploitation*, en tant que cela n'avait pas déjà eu lieu. Lors de la nomination des chefs de trains, des conducteurs, des mécaniciens et des chauffeurs, on a choisi de préférence les individus qui possédaient les trois langues fédérales et qui avaient déjà au service d'autres Compagnies donné des preuves de capacité et de bonne conduite. Une partie du personnel nommé ne possédant pas encore pleinement les connaissances requises pour la pratique du service, les employés qui se trouvaient dans ce cas furent appelés d'abord à suivre un cours afin de s'instruire théoriquement sous la direction du Chef de l'exploitation. Puis, pour se former pratiquement, ils durent encore faire un stage de quelques semaines dans des stations choisies à cet effet du Nord-Est Suisse, du Central et du Jura-Berne, dont les Directions voulurent bien faciliter cette mesure. Le 2 Décembre, tout le personnel de l'exploitation proprement dite fut assermenté conformément aux prescriptions du Département de Justice et de Police du Canton du Tessin.

Il a été établi aussi un *état des approvisionnements* de toute espèce nécessaires pour l'exploitation, et des décisions furent prises quant à l'étendue des acquisitions à faire. Les approvisionnements commandés furent livrés à temps et mis provisoirement en magasin. Pour ce qui est de la houille, on fit d'abord provision pour les premiers 6 mois de charbon de Cardiff et de Newcastle. Les qualités de ces deux espèces de houille furent déterminées par des essais.

L'établissement du premier *horaire de la marche des trains* pour les lignes à mettre en exploitation présentait d'assez grandes difficultés. Aujourd'hui encore, malgré que quelques parties du réseau du Gothard soient en exploitation, il est excessivement difficile d'établir pour la route du Gothard un horaire qui donne à cette route son caractère de ligne internationale. Les alternatives auxquelles est sujet le passage du Gothard, surtout en hiver, ainsi que les fréquents transbordements auxquels donnent lieu les divers moyens de transport, bateaux à vapeur, diligences et chemin de fer, dont on est appelé à faire usage, et la perte de temps et autres inconvénients qui en résultent, sont autant d'obstacles à l'établissement d'un horaire. D'un autre côté, si l'horaire tient compte du grand trafic autant que faire se peut en présence des conditions susindiquées, il est à craindre qu'il ne satisfasse pas suffisamment aux exigences du trafic local qui, aussi longtemps que les lignes tessinoises de plaine demeureront isolées, jouera le rôle principal pour ces lignes. L'horaire auquel nous avons fini par nous arrêter et contre lequel le Conseil fédéral, soit les Départements que cela intéresse plus spécialement, n'ont plus élevé d'objections, a été reconnu en général convenable. D'après cet horaire, il circule sur toutes les lignes et dans chaque direction 3 trains de voyageurs et 1 train mixte, en tout 4 trains dans chaque sens.

---

Nous terminons, Messieurs, en vous exprimant l'assurance de notre parfaite considération.

**Lucerne**, le 14 Juin 1875.

**Au nom de la Direction  
du chemin de fer du Gothard.**

*Le Président:*

**A. Escher.**

*Le 1<sup>er</sup> Secrétaire:*

**Schweizer.**

**Au nom du Conseil d'administration  
du chemin de fer du Gothard.**

*Le Président:*

**Feer-Herzog.**

*Le Secrétaire:*

**Schweizer.**

