

Exploitation

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **4 (1875)**

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.

VI. Exploitation.

Ainsi que nous l'avons dit dans notre précédent rapport, 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 la même année. Nous n'avons parlé dans notre rapport relatif à l'exercice de 1874 que des mesures préliminaires prises pour la mise en exploitation, et les résultats de l'exploitation des lignes tessinoises de plaine pour la période du 6/20 Décembre jusqu'au 31 Décembre 1874 n'ont pas figuré dans le compte annuel du troisième exercice de la Société du chemin de fer du Gothard comprenant l'année 1874. Nous avons donc maintenant à envisager, pour ce qui concerne l'exploitation des lignes tessinoises de plaine, la période du 6/20 Décembre 1874 au 31 Décembre 1875 et le premier compte annuel d'exploitation de ces lignes annexé au présent rapport s'étendra pareillement à cette même période.

A. Faits généraux.

Nous parlerons avant tout des *tarifs*.

En ce qui concerne d'abord le *transport des voyageurs*, il a été fixé, d'accord avec l'Administration fédérale des Postes, des *prix directs pour le transport des voyageurs et des bagages*, soit pour des parcours entièrement compris dans les limites du canton du Tessin, soit pour des parcours qui s'étendent davantage à l'intérieur de la Suisse, et nous sommes convenus aussi d'accepter sur notre réseau les billets directs établis déjà avant l'ouverture de nos lignes par l'Administration fédérale des Postes de concert avec la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie. Le 1^{er} Février 1875 est entrée en vigueur une Ordonnance du Conseil fédéral du 11 Janvier 1875 touchant les *transports militaires* par les chemins de fer et le 1^{er} Septembre un tarif pour le *transport des malades* arrêté par la Conférence des Administrations de chemins de fer suisses. Par suite des conditions locales particulières qui règnent dans le canton de Tessin en ce qui concerne le travail des ouvriers dans quelques filatures de soie, nous avons été amenés à établir, outre le tarif pour billets d'ouvriers mentionné dans notre précédent rapport et qui ne portait que des taxes pour aller et retour, un autre tarif semblable avec taxes de simple course. Il a été d'autant plus amplement fait usage de ces billets que le rabais accordé sur les taxes normales dépend du nombre de billets pris pendant l'année par un même établissement.

Relativement au *transport des marchandises*, il y a eu dans le commencement, comme cela était du reste facile à prévoir vu le faible parcours des lignes en exploitation et leur position isolée, une forte *concurrence* par les *chars de roulage*. Elle devait d'autant plus se faire sentir que, par suite de l'établissement de la ligne Biasca-Locarno, le transport des marchandises de et pour l'Italie était détourné en partie de la route qu'il avait suivie jusqu'alors et que, par suite du manque de raccordement des chemins de fer de la Haute-Italie avec la ligne Lugano-Chiasso, les marchandises provenant de l'Italie pour le sud du canton du Tessin et introduites en Suisse par le roulage continuaient de même jusqu'à leur destination en évitation de transchargements répétés. Nous avons néanmoins réussi à attirer peu à peu sur nos lignes une partie du trafic en marchandises et il est hors de doute qu'il s'accroîtra sensiblement sur la ligne Lugano-Chiasso, aussitôt que le raccordement avec les chemins de fer de la Haute-Italie aura lieu. Le 1^{er} Mai est entré en vigueur un tarif spécial à prix réduits pour le *transport des farines et céréales*, et le 24 Décembre un *règlement sur la manière de traiter les objets destinés aux expositions*.

La loi fédérale du 20 Mars 1875 sur les transports par chemins de fer étant entrée en vigueur le 1^{er} Septembre 1874, des négociations ont eu lieu entre le Département fédéral des Chemins de fer et du Commerce et des Délégués des Administrations de chemins de fer suisses en vue de la fixation d'un *règlement suisse commun de transport*, conformément à l'art. 36 de la loi fédérale du 23 Décembre 1872. Ces négociations n'ont pas encore abouti, mais elles permettent néanmoins d'attendre un résultat favorable.

Enfin, nous mentionnerons ici comme mesure d'ordre général rentrant dans l'exercice qui nous occupe, une *instruction pour l'économat* que nous avons arrêtée et un *règlement* dans lequel nous avons posé les bases de la procédure à suivre *lorsque la Compagnie subit un préjudice dans sa propriété, par la faute d'un fonctionnaire ou d'un employé de l'exploitation.*

B. Horaires et aperçu de la circulation des trains.

La fixation du premier *horaire de la marche des trains* présentait d'assez grandes difficultés. 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, rendent excessivement difficile d'établir pour la route du Gothard un horaire qui donne à cette route le caractère de ligne internationale. Les coïncidences avec les services internationaux des postes entre Lucerne et Milan, obligent l'administration de l'exploitation à faire circuler quelques trains à des heures indues de la journée, trains qui par ce fait profitent peu au mouvement local et imposent des sacrifices sensibles à la Compagnie.

Jusqu'au 1^{er} Mars, il y avait sur chacune des deux lignes et dans chaque sens, trois trains de voyageurs et un train mixte, soit quatre trains. Lorsque le siège du Gouvernement cantonal a été transféré de Bellinzona à Locarno, on a introduit un train de plus entre ces deux villes.

Avant la fixation de l'horaire pour le service d'été, des tractations ont eu lieu avec la Société de Navigation à vapeur sur le Lac Majeur en vue d'obtenir l'établissement pendant l'été, d'une course de nuit de Locarno pour Arona. Nos efforts ont abouti. Comme, grâce à cette course, le trajet de Lucerne à Milan et vice versa, par Arona, dure moins longtemps et présente moins d'interruptions que par Camerlata, l'Administration fédérale des Postes a été amenée à donner la préférence à la voie du Lac Majeur pour le service direct avec Milan et à établir pendant l'été trois courses par le Gothard. Par suite des tractations susmentionnées, la Conférence des Administrations intéressées tenue à Milan le 21 Avril 1875, tomba très vite d'accord sur la fixation de l'horaire pour le service d'été. D'après cet horaire, il y a eu, du 1^{er} Juin au 15 Octobre, 4 trains journaliers dans chaque sens sur la ligne Biasca-Bellinzona et 5 sur chacune des lignes Bellinzona-Locarno et Lugano-Chiasso.

Les courses de nuit sur le Lac Majeur ont cessé le 15 Octobre et par conséquent le service international de diligence (course de jour) entre Lucerne et Milan a de nouveau dû prendre la voie de Chiasso. Eu égard à ce service international, l'administration de l'exploitation s'est vue obligée de faire partir pendant l'hiver un train à 4 h. 35 du matin de Lugano pour Chiasso. L'expérience a démontré que les recettes de ce train ne suffisent pas même à payer le combustible. A dater du 15 Octobre, il y a eu sur les deux lignes 5 trains dans chaque sens.

Durant la période du 6/20 Décembre 1874 au 31 Décembre 1875, 11978 *trains ont circulé* sur les lignes tessinoises de plaine, savoir :

5771 trains de voyageurs (5756 trains réglementaires et 15 trains supplémentaires)
1563 trains mixtes
— trains de marchandises
4644 trains de matériaux.

Le parcours de ces divers trains a été de :

258389 kilomètres-traction
4021126 kilomètres-essieux
18019825 kilomètres-tonnes (poids brut).

Les trains et les kilomètres parcourus se répartissent comme suit :

| Sections. | Longueur kilométrique | Nombre et nature des trains | | | | Ensemble | Kilomètres- traction |
|--|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------|-------------------------|
| | | par jour | Trains voya- geurs | Trains mixtes | Trains maté- riaux | | |
| A. Biasca-Locarno. | | | | | | | |
| <i>1° Trains réglementaires.</i> | | | | | | | |
| Biasca-Bellinzona: | 19 | | | | | | |
| le 6 Décembre 1874 | | 5 | 4 | 1 | — | 5 | 95 |
| du 6 au 19 Décembre 1874 | | 10 | 104 | 26 | — | 130 | 2470 |
| Biasca-Locarno: | 40 | | | | | | |
| du 20 Décembre 1874 au 31 Mai 1875 | | 8 | 978 | 326 | — | 1304 | 52160 |
| du 1 ^{er} Juin au 14 Octobre 1875 . . . | | 8 | 816 | 272 | — | 1088 | 43520 |
| du 15 Octobre au 31 Décembre 1875 . | | 10 | 624 | 156 | — | 780 | 31200 |
| Bellinzona-Locarno: | 21 | | | | | | |
| du 1 ^{er} Mars au 31 Mai 1875 | | 2 | 184 | — | — | 184 | 3864 |
| du 1 ^{er} Juin au 14 Octobre 1875 . . . | | 2 | 272 | — | — | 272 | 5712 |
| | | | 2982 | 781 | — | 3763 | 139021 |
| <i>2° Trains supplémentaires</i> | | | 8 | — | — | 8 | 175 |
| | | | 2990 | 781 | — | 3771 | 139196 |
| <i>3° Trains de matériaux</i> | | | — | — | 771 | 771 | 5946 |
| Total | | | 2990 | 781 | 771 | 4542 | 145142 |
| B. Lugano-Chiasso. | | | | | | | |
| <i>1° Trains réglementaires.</i> | | | | | | | |
| du 6 Décembre 1874 au 31 Mai 1875 | | 8 | 1062 | 354 | — | 1416 | 36793 |
| du 1 ^{er} Juin au 14 Octobre 1875 . . . | | 10 | 1088 | 272 | — | 1360 | 35336 |
| du 15 Octobre au 31 Décembre 1875 . | | 10 | 624 | 156 | — | 780 | 20280 |
| | | | 2774 | 782 | — | 3556 | 92409 |
| <i>2° Trains supplémentaires</i> | | | 7 | — | — | 7 | 182 |
| | | | 2781 | 782 | — | 3563 | 92591 |
| <i>3° Trains de matériaux</i> | | | — | — | 3873 | 3873 | 20656 |
| Total | | | 2781 | 782 | 3873 | 7436 | 113247 |
| C. Récapitulation. | | | | | | | |
| Biasca-Locarno | | | 2990 | 781 | 771 | 4542 | 145142 |
| Lugano-Chiasso | | | 2781 | 782 | 3873 | 7436 | 113247 |
| Total | | | 5771 | 1563 | 4644 | 11976 | 258389 |

La durée totale du parcours (y compris les arrêts) des trains réglementaires a été de

7589 heures 15 minutes pour les trains de voyageurs

2883 » 27 » » » mixtes

10472 heures 42 minutes en total.

Il y a eu des *trains supplémentaires*: les 3 et 4 Février et les 2 et 3 Septembre à cause des foires de Bellinzona; le 25 Mars pour une fête religieuse à Como; les 27, 28 et 29 Juin pendant le tir cantonal à Lugano; le 8 Septembre à l'occasion d'une fête religieuse à Locarno; le 12 Septembre pour la fête du corps des cadets à Lugano et le 26 Septembre pour la fête des tireurs à Biasca.

Les *transports de matériaux* nécessités par les travaux de parachèvement ont mis fortement à réquisition le personnel et le matériel roulant pendant l'exercice de 1875. Les plus considérables de ces transports ont été amenés par les travaux d'élargissement de la tranchée du tunnel de Coldrerio et par le remblai et la construction de la station de Chiasso. En Septembre et Octobre, il a circulé entre Coldrerio et Chiasso, indépendamment des trains réglementaires, 14 trains de matériaux par jour dans les deux sens. A Coldrerio, le service a été placé sous la surveillance d'un fonctionnaire de l'exploitation comme chef de service. Pour les trains, on a fourni les mécaniciens et le personnel nécessaire. Lorsque les jours diminuèrent, le nombre des trains de matériaux fut réduit à 9 dans les deux sens.

Les transports de matériaux représentent en kilomètres-essieux:

| M o i s | Biasca-Locarno | Lugano-Chiasso | Ensemble |
|-------------------------|----------------|----------------|----------|
| Décembre 1874 | — | 19960 | 19960 |
| Janvier 1875 | 13268 | 28204 | 41472 |
| Février » | 2200 | 9886 | 12086 |
| Mars » | 13462 | 23624 | 37086 |
| Avril » | 1904 | 19172 | 21076 |
| Mai » | 9052 | 25891 | 34943 |
| Juin » | 19700 | 20886 | 40586 |
| Juillet » | 38642 | 53794 | 92436 |
| Août » | 30304 | 12796 | 43100 |
| Septembre » | 24932 | 108944 | 133876 |
| Octobre » | 5068 | 109600 | 114668 |
| Novembre » | 5378 | 98740 | 104118 |
| Décembre » | 484 | 99180 | 99664 |
| Total | 164394 | 630677 | 795071 |

Le mouvement kilométrique de l'exploitation s'est réparti comme suit entre les divers mois de l'année.

| Mois | Kilomètres-traction | | | Kilomètres-essieux | | | Kilomètres-tonnes (poids brut) | | |
|---------------|---------------------|--------------------|----------|--------------------|--------------------|----------|--------------------------------|--------------------|----------|
| | Biasca- Locarno | Lugano- Chiasso | Ensemble | Biasca- Locarno | Lugano- Chiasso | Ensemble | Biasca- Locarno | Lugano- Chiasso | Ensemble |
| Décembre 1874 | 6405 | 6694 | 13099 | 67210 | 82525 | 149735 | 303464 | 387829 | 691293 |
| Janvier 1875 | 11050 | 8465 | 19515 | 138027 | 93898 | 231925 | 603934 | 421473 | 1025407 |
| Février » | 9136 | 6460 | 15596 | 122078 | 70416 | 192494 | 547302 | 304198 | 851500 |
| Mars » | 11673 | 7570 | 19243 | 171671 | 94866 | 266537 | 763735 | 419859 | 1183594 |
| Avril » | 10956 | 6944 | 17900 | 174292 | 83594 | 257886 | 779761 | 363298 | 1143059 |
| Mai » | 11709 | 7615 | 19324 | 190235 | 99173 | 289408 | 855193 | 438256 | 1293449 |
| Juin » | 11442 | 8535 | 19977 | 188275 | 108660 | 296935 | 848724 | 463795 | 1312519 |
| Juillet » | 12284 | 9596 | 21880 | 213712 | 149352 | 363064 | 966827 | 647709 | 1614536 |
| Août » | 12181 | 8462 | 20643 | 224948 | 112176 | 337124 | 991724 | 516163 | 1507887 |
| Septembre » | 11691 | 11000 | 22691 | 235105 | 214768 | 449873 | 1050487 | 1008896 | 2059383 |
| Octobre » | 11998 | 10922 | 22920 | 212838 | 214376 | 427214 | 942321 | 1007863 | 1950184 |
| Novembre » | 12209 | 10368 | 22577 | 192896 | 196128 | 389024 | 843879 | 912853 | 1756732 |
| Décembre » | 12408 | 10616 | 23024 | 184229 | 185678 | 369907 | 784108 | 846174 | 1630282 |
| Total | 145142 | 113247 | 258389 | 2315516 | 1705610 | 4021126 | 10281459 | 7738366 | 18019825 |

Il y a eu dans le courant du premier exercice d'exploitation 102 *retards dans la marche des trains* (au-delà de 15 minutes), savoir :

- 81 de 15 à 29 minutes
- 12 » 30 à 59 »
- 9 » 60 minutes et davantage.

Ces retards ont été occasionnés :

| | | |
|--|----|-----|
| 1° par l'arrivée tardive d'autres services : | | |
| diligences du Gothard | 52 | |
| bateaux à vapeur du Lac Majeur | 6 | |
| trains en sens inverse | 4 | |
| 2° par des irrégularités dans l'exploitation : | | 62 |
| manœuvre des trains (croisements) | 14 | |
| affluence de voyageurs (fêtes) | 2 | |
| 3° par des perturbations de service dues à des causes majeures : | | 16 |
| glissements de terres et chute de pierres | 19 | |
| chute de neige | 1 | |
| 4° par des accidents pendant le trajet : | | 20 |
| détérioration fortuites des locomotives | 3 | |
| déraillements | 1 | |
| | | 4 |
| Total | | 102 |

La plupart des retards dans la coïncidence avec les services postaux se sont présentés en Février et en Novembre, tandis que les arrivées tardives des bateaux à vapeur ont eu lieu en automne. — Les rares irrégularités dans la marche de nos trains n'ont suscité aucunes réclamations.

Les principales perturbations du service ont été causées par les pluies torrentielles des 17, 18, 19 et 20 Juin. Pendant ces journées, le chemin de fer fut menacé en certains endroits par les crues; mais il n'y eut d'interruption que sur la ligne Lugano-Chiasso, où dans la tranchée qui précède l'entrée du tunnel de Coldrerio des masses de terre considérables se détachèrent des talus, les 17, 18 et 19 Juin, et encombrèrent la ligne au point que les transports entre Mendrisio et Capolago durent s'effectuer à l'aide de véhicules. Le 20 Juin, au matin, la circulation était de nouveau rétablie sur la ligne. Le 5 Août, un éboulement de rochers vers la tête nord du tunnel de Maroggia, causa quelque perturbation; le 22 Août, la voie dans la tranchée qui précède l'entrée du tunnel de Coldrerio fut de nouveau encombrée, et le 28 Août un gros bloc de rocher vint tomber sur les rails près de la tête sud du tunnel de Bissone. Les talus de la tranchée de Coldrerio ont été adoucis et la Direction technique a pris les mesures nécessaires pour que les pentes qui dominent la ligne près de Maroggia et de Bissone soient débarrassées des blocs et des pierres roulantes dont elles étaient semées. Le 19 Juin, deux fragments de rocher se détachèrent, dans le tunnel de Paradiso, de la partie non encore abattue du strosse de la seconde voie et endommagèrent la machine du train 26, sans l'empêcher toutefois de pouvoir continuer jusqu'à Lugano. Heureusement il n'y a eu personne de blessé. Depuis lors, le tunnel a été complètement excavé et tout danger futur se trouve ainsi prévenu. Le 29 Août, la machine du train 28 fut endommagée par la chute d'une pierre vers la tête sud du tunnel de Bissone, et la même chose arriva le 5 Septembre, entre Biasca et le tunnel de Giustizia, à la machine du train 6. Le 30 Janvier, à 9 heures du soir, la locomotive du train 5 dérailla près de Castione. Le tender et les wagons n'abandonnèrent pas les rails et l'accident fut sans conséquences pour les voyageurs. Ce déraillement avait été causé par un wagonnet placé sur une voie de garage, mais qui n'y étant pas enrayé, avait été poussé par un violent vent du nord jusque près de la voie principale.

C. Recettes et statistique du trafic.

I. Recettes.

| | 1875 | | |
|---|--------|------|--------|
| | Fr. | Cts. | % |
| <i>I. Recettes directes:</i> | | | |
| 1° Voyageurs | 496085 | 08 | 75,87 |
| 2° Bagages | 23851 | 98 | 3,65 |
| 3° Chevaux et bestiaux | 7876 | 50 | 1,21 |
| 4° Marchandises | 120329 | 30 | 18,40 |
| <i>II. Recettes indirectes</i> | 5690 | 25 | 0,87 |
| Total | 653833 | 11 | 100,00 |
| A ajouter: Bonification de la Direction des travaux pour les transports de matériaux effectués par la Direction de l'exploitation | 157665 | 67 | |
| Total des recettes | 811498 | 78 | |

Par suite des circonstances défavorables dont nous avons parlé, l'exploitation n'a pas donné de résultat satisfaisant. Les recettes de la ligne Lugano-Chiasso surtout sont restées bien au-dessous de notre attente. Le transport des marchandises n'y a donné que la faible recette de fr. 15010. 35, soit fr. 577. 32 par kilomètre. On peut admettre, il est vrai, que l'augmentation de recettes qui, dans les premières années de l'exploitation, se fait sentir sur toutes les lignes nouvellement ouvertes, se produira aussi sur les lignes tessinoises de plaine. En outre, on peut regarder comme certain qu'aussitôt que les trains pourront circuler sans interruption entre Milan et Lugano, les recettes de la ligne Lugano-Chiasso s'accroîtront sensiblement. Enfin, les lignes tessinoises de plaine trouveront une source exceptionnelle de trafic dans les transports qui devront être effectués pour la construction de la partie sud du réseau du Gothard.

En ce qui concerne la recette extraordinaire de fr. 157665. 67 qui figure dans le tableau ci-dessus, nous ferons observer qu'elle résulte des bonifications que le compte de construction a déjà dû faire au compte de l'exploitation précisément pour les transports de matériaux dont il vient d'être question. Il va sans dire que ces bonifications ont lieu au prix de revient, en raison du nombre de kilomètres-essieux parcourus par ces transports de matériaux.

2. Mouvement et recettes d'après les diverses catégories de recettes.

| | | | | Quantités | | Produit | | |
|--|-------------------------|-----------|-----------------|---------------|---------------|-----------|---------------|-----|
| | | | | 1875. | | 1875. | | |
| | | | | | 0/0 | Fr. | Cts. | 0/0 |
| I. RECETTES DIRECTES. | | | | | | | | |
| 1. Voyageurs. | | | | | | | | |
| a. au tarif ordinaire: | | | | | | | | |
| simple course | I ^e classe | Voyageurs | 7091 | 1,06 | 17191 | 70 | 3,46 | |
| | II ^e » | » | 45023 | 6,73 | 62597 | 40 | 12,62 | |
| | III ^e » | » | 204134 | 30,51 | 190934 | 75 | 38,49 | |
| b. à prix réduits: | | | | | | | | |
| aller et retour | | | | | | | | |
| | I ^e classe | Voyageurs | 3635 | 0,54 | 4723 | 50 | 0,95 | |
| | II ^e » | » | 74803 | 11,18 | 59815 | 45 | 12,06 | |
| | III ^e » | » | 306485 | 45,81 | 151355 | 60 | 30,51 | |
| abonnements | | | | | | | | |
| | I ^e classe | » | 20 | 0,00 | 36 | 40 | 0,00 | |
| | II ^e » | » | 6560 | 0,98 | 2268 | 70 | 0,46 | |
| | III ^e » | » | 14030 | 2,10 | 2596 | 70 | 0,52 | |
| billets pour ouvriers | | | | | | | | |
| | III ^e classe | » | 4000 | 0,60 | 1920 | — | 0,39 | |
| pour militaires | | | | | | | | |
| | III ^e » | » | 266 | 0,04 | 138 | 43 | 0,03 | |
| écoles et sociétés | | | | | | | | |
| | I ^e classe | » | 238 | 0,03 | 424 | 20 | 0,09 | |
| | II ^e » | » | 602 | 0,09 | 781 | — | 0,16 | |
| | III ^e » | » | 2192 | 0,33 | 1301 | 25 | 0,26 | |
| Total | | | 669079 | 100,00 | 496085 | 8 | 100,00 | |
| Récapitulation par classes: | | | | | | | | |
| I ^e classe | Voyageurs | 10984 | 1,64 | 22375 | 80 | 4,51 | | |
| II ^e » | » | 126988 | 18,98 | 125462 | 55 | 25,29 | | |
| III ^e » | » | 531107 | 79,38 | 348246 | 73 | 70,20 | | |
| Total | | | 669079 | 100,00 | 496085 | 8 | 100,00 | |
| 2. Bagages | | Kilogr. | 2511417 | — | 23851 | 98 | — | |
| 3. Chevaux et bestiaux: | | | | | | | | |
| I ^e classe | Têtes | 65 | 0,98 | 7876 | 50 | — | | |
| II ^e » | » | 2939 | 44,53 | | | | | |
| III ^e » | » | 2480 | 37,58 | | | | | |
| IV ^e » | » | 1115 | 16,91 | | | | | |
| Total | | | 6599 | 100,00 | 7876 | 50 | — | |
| 4. Marchandises: | | | | | | | | |
| Valeurs | Francs | 54500 | — | 8054 | 55 | 6,69 | | |
| Messagerie (grande vitesse) | Kilogr. | 1166475 | 3,23 | | | | | |
| Classe normale I | » | 2535155 | 7,02 | | | | | |
| » II | » | 7004845 | 19,40 | | | | | |
| Wagons complets, classe A | » | 1670430 | 4,63 | | | | | |
| » B | » | 710975 | 1,97 | | | | | |
| » C | » | 1775830 | 4,92 | | | | | |
| » D | » | 10419135 | 28,85 | | | | | |
| » E | » | 7430100 | 20,58 | | | | | |
| Tarifs spéciaux | » | 3394360 | 9,40 | 3317 | 50 | 2,76 | | |
| Droits locaux (pour pesage, chargement, magasinage, camionnage au départ et à l'arrivée, provision sur remboursements, etc.) | » | | | | | | | |
| Total | | | 36107305 | 100,00 | 120329 | 30 | 100,00 | |
| II. RECETTES INDIRECTES | | | | | | | | |
| <i>Total des recettes</i> | | | | | 5690 | 25 | — | |
| | | | | | 653833 | 11 | — | |

3. Recettes moyennes.

| Longueur de ligne exploitée: 67 kilomètres (de tarif). | | 1875. |
|---|-------------|----------|
| <i>1. Voyageurs.</i> | | |
| Recette par kilomètre | Francs | 7404,25 |
| par voyageur | » | 0,74 |
| par voyageur et par kilomètre | Centimes | 4,58 |
| Parcours moyen des voyageurs de 1 ^e classe | Kilomètres | 22,58 |
| II ^e » | » | 17,20 |
| III ^e » | » | 15,75 |
| de toutes classes | » | 16,14 |
| Ramené à la longueur totale des lignes, le nombre des voyageurs a été | | |
| I ^e classe | Voyageurs | 3702 |
| II ^e » | » | 32603 |
| III ^e » | » | 124869 |
| de toutes les classes ensemble | » | 161174 |
| Nombre de voyageurs par kilomètre | » | 9986 |
| par kilomètre-essieu de voiture à voyageurs | » | 5,30 |
| par kilomètre de traction | » | 46,28 |
| <i>2. Bagages.</i> | | |
| Recette par kilomètre | Francs | 356,00 |
| par kilogramme | Centimes | 0,95 |
| par tonne | Francs | 9,50 |
| par kilomètre-kilogramme | Centimes | 0,04255 |
| par kilomètre-tonne | » | 42,55 |
| par voyageur | » | 3,56 |
| Parcours moyen de chaque kilogramme | Kilomètres | 22,32 |
| de chaque tonne | » | 22,32 |
| Ramené à la longueur totale des lignes | Kilogrammes | 836551 |
| Par kilomètre | » | 37484 |
| Par voyageur | » | 3,75 |
| <i>3. Chevaux et bestiaux.</i> | | |
| Recette par kilomètre | Francs | 117,56 |
| par tête | » | 1,19 |
| <i>4. Marchandises.</i> | | |
| Recette par kilomètre | Francs | 1795,96 |
| par kilogramme | Centimes | 0,33 |
| par tonne | Francs | 3,33 |
| par kilomètre-kilogramme | Centimes | 0,0146 |
| par kilomètre-tonne | » | 14,60 |
| Parcours moyen de chaque kilogramme | Kilomètres | 22,81 |
| de chaque tonne | » | 22,81 |
| Ramené à la longueur totale des lignes | Kilogrammes | 12294623 |
| Par kilomètre | » | 538915 |
| » | Tonnes | 538,91 |
| Par kilomètre-essieu de wagon à marchandises, y compris bagages et bestiaux | Kilogrammes | 726,78 |
| Par kilomètre de traction | » | 3859,83 |
| <i>Recettes indirectes.</i> | | |
| Quote-part kilométrique | Francs | 84,93 |
| <i>Total des recettes, par kilomètre</i> | | 9758,70 |

4. Mouvement et recettes par mois.

a. Quantités.

| | Voya-geurs | Bagages | Chevaux et bestiaux | Marchandises | | | | | | | | | | | Total |
|---------------|------------|---------|---------------------|--------------|----------------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------------|----------|-------|
| | Nombre | Kilogr. | Têtes | Va-leurs | Grande vitesse | Classe I | Classe II | Classe A | Classe B | Classe C | Classe D | Classe E | Tarifs spéciaux | | |
| | Fr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | | |
| Décembre 1874 | 40349 | 38355 | 73 | — | 25040 | 33035 | 89750 | 17610 | 23330 | 83770 | 80600 | 55000 | — | 408135 | |
| Janvier 1875 | 47908 | 62045 | 201 | — | 110925 | 32505 | 332065 | 147200 | 58495 | 63100 | 327970 | 198150 | 6000 | 1276410 | |
| Février > | 40984 | 53265 | 263 | 1500 | 62960 | 32825 | 334335 | 128195 | 125760 | 97495 | 355405 | 356780 | 24000 | 1517755 | |
| Mars > | 52046 | 75125 | 203 | 28000 | 53875 | 73625 | 503010 | 131505 | 155015 | 78825 | 465410 | 441970 | 17000 | 1920235 | |
| Avril > | 51790 | 95360 | 266 | — | 85670 | 103315 | 534920 | 132140 | 273475 | 112720 | 918945 | 1321530 | 71000 | 3553715 | |
| Mai > | 52926 | 124235 | 1016 | — | 126995 | 113865 | 487005 | 138910 | — | 88110 | 1219265 | 722970 | 340515 | 3237635 | |
| Juin > | 47760 | 148630 | 625 | 22000 | 70810 | 135275 | 462040 | 158165 | 10050 | 80030 | 809800 | 615135 | 298445 | 2639750 | |
| Juillet > | 50890 | 272844 | 263 | — | 115870 | 260445 | 693025 | 85645 | 11100 | 102670 | 1205080 | 880405 | 387145 | 3741385 | |
| Août > | 59378 | 303511 | 343 | — | 99285 | 325705 | 682925 | 87810 | 10050 | 408290 | 1223450 | 803520 | 358230 | 3999265 | |
| Septembre > | 67406 | 278653 | 956 | 3000 | 118440 | 366005 | 586165 | 44265 | 5100 | 115455 | 1197650 | 793905 | 402685 | 3629670 | |
| Octobre > | 57336 | 254601 | 1188 | — | 104570 | 379520 | 762880 | 52065 | 10600 | 188600 | 1032185 | 679755 | 424865 | 3635040 | |
| Novembre > | 53340 | 216976 | 805 | — | 100750 | 346795 | 773700 | 218820 | — | 166275 | 897890 | 342150 | 531580 | 3427960 | |
| Décembre > | 46966 | 587817 | 397 | — | 91285 | 332240 | 763025 | 328100 | 28000 | 190490 | 685485 | 218830 | 482895 | 3120350 | |
| Total | 669079 | 2511417 | 6599 | 54500 | 1166475 | 2535155 | 7004845 | 1670430 | 710975 | 1775830 | 10419135 | 7430100 | 3394360 | 36107305 | |

b. Recettes.

| | Voyageurs | | Bagages | | Chevaux et bestiaux | | Marchandises | | Recettes indirectes | | Total | | Recette kilométrique brute 1875 | |
|-------------------------------------|-----------|------|---------|------|---------------------------|------|--------------|------|---------------------|------|--------|------|---------------------------------------|------|
| | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. | Fr. | Cts. |
| Décembre 1874 | 25629 | 80 | 423 | 90 | 47 | 20 | 1313 | 10 | — | — | 27414 | — | 409 | 16 |
| Janvier 1875 | 28487 | 20 | 703 | 60 | 183 | 65 | 4587 | 40 | — | — | 33961 | 85 | 506 | 89 |
| Février » | 27187 | 65 | 636 | 90 | 331 | 30 | 5166 | 20 | — | — | 33322 | 05 | 497 | 34 |
| Mars » | 39598 | 95 | 898 | 35 | 247 | 50 | 6516 | 15 | — | — | 47260 | 95 | 705 | 39 |
| Avril » | 40275 | 65 | 1104 | 05 | 318 | 35 | 9924 | 90 | — | — | 51622 | 95 | 770 | 50 |
| Mai » | 39730 | 20 | 1489 | 30 | 1130 | 75 | 10089 | 40 | — | — | 52439 | 65 | 782 | 68 |
| Juin » | 36748 | 20 | 1850 | 65 | 924 | 20 | 8562 | 60 | — | — | 48085 | 65 | 717 | 70 |
| Juillet » | 38732 | 50 | 2564 | 13 | 402 | 20 | 11512 | 65 | — | — | 53211 | 48 | 794 | 20 |
| Août » | 46789 | 35 | 2979 | 66 | 464 | 75 | 12151 | — | — | — | 62384 | 76 | 931 | 11 |
| Septembre » | 55811 | 05 | 3085 | 88 | 1218 | 10 | 12011 | 05 | — | — | 72126 | 08 | 1076 | 51 |
| Octobre » | 48392 | 40 | 2771 | 94 | 1255 | 85 | 12752 | 95 | — | — | 65173 | 14 | 972 | 73 |
| Novembre » | 40267 | 80 | 1932 | 30 | 854 | 80 | 12996 | 65 | — | — | 56051 | 55 | 836 | 59 |
| Décembre » | 28434 | 33 | 3411 | 32 | 497 | 85 | 12745 | 25 | — | — | 45088 | 75 | 672 | 97 |
| Janvier } à } Décembre } 1875 | — | — | — | — | — | — | — | — | 5690 | 25 | 5690 | 25 | 84 | 93 |
| Total | 496085 | 08 | 23851 | 98 | 7876 | 50 | 120329 | 30 | 5690 | 25 | 653833 | 11 | 9758 | 70 |

— 42 —

5. Mouvement et recettes des diverses stations.

| | Voyageurs | Bagages | Chevaux et bestiaux | Marchandises. | | | Recette totale | | Rang des stations d'après | | |
|---|-----------|---------|---------------------------|---------------|----------|----------|------------------------|---------------------------|---------------------------------|----|----|
| | | | | Expédiées | Reçues | Ensemble | le nombre de voyageurs | le poids des marchandises | le montant des recettes | | |
| | Nombre | Kilogr. | Têtes | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Fr. | Cts. | | | |
| <i>a. Biasca-Locarno:</i> | | | | | | | | | | | |
| Biasca | 55474 | 228205 | 1137 | 2369505 | 10405340 | 12774845 | 111238 | — | 6 | 2 | 2 |
| Osogna | 14681 | 15475 | 155 | 1253385 | 600300 | 1853685 | 9419 | 40 | 13 | 10 | 15 |
| Claro | 12961 | 16385 | 114 | 766575 | 434135 | 1200710 | 6311 | 65 | 15 | 12 | 16 |
| Castione | 11575 | 14015 | 105 | 3712195 | 1823365 | 5535560 | 16520 | 70 | 16 | 5 | 8 |
| Bellinzona | 90568 | 299775 | 535 | 3358185 | 8210450 | 11568635 | 86885 | 35 | 2 | 3 | 3 |
| Giubiasco | 14503 | 12425 | 400 | 1033265 | 772190 | 1805455 | 9715 | — | 14 | 11 | 14 |
| Cadenazzo | 35608 | 26730 | 834 | 2933705 | 3526295 | 6460000 | 26617 | 65 | 7 | 4 | 7 |
| Gordola | 24754 | 15940 | 164 | 1682655 | 257900 | 1940555 | 11243 | 30 | 11 | 9 | 10 |
| Locarno | 75959 | 382075 | 1544 | 13482325 | 4561820 | 18044145 | 130085 | 35 | 3 | 1 | 1 |
| Autres services de transport, autorités et particuliers . . | 1719 | 734558 | — | — | — | — | 6869 | 78 | | | |
| Ensemble | 337802 | 1745583 | 4988 | 30591795 | 30591795 | — | 414906 | 08 | | | |
| <i>b. Lugano-Chiasso:</i> | | | | | | | | | | | |
| Lugano | 94743 | 195605 | 845 | 705260 | 2830975 | 3536235 | 80778 | 25 | 1 | 6 | 4 |
| Melide | 26527 | 23455 | 51 | 87295 | 138495 | 225790 | 10226 | — | 9 | 16 | 13 |
| Maroggia | 24973 | 15995 | 59 | 273550 | 272705 | 546255 | 11628 | 75 | 10 | 14 | 9 |
| Capolago | 27344 | 16610 | 78 | 260855 | 91960 | 352815 | 10999 | 50 | 8 | 15 | 12 |
| Mendrisio | 67605 | 75910 | 244 | 1392905 | 764060 | 2156965 | 40108 | 35 | 4 | 8 | 6 |
| Balerna | 19907 | 9470 | 149 | 785815 | 181945 | 967760 | 11018 | 50 | 12 | 13 | 11 |
| Chiasso | 67354 | 148300 | 185 | 2009830 | 1235370 | 3245200 | 61312 | 90 | 5 | 7 | 5 |
| Autres services de transport, autorités et particuliers . . | 2824 | 280489 | — | — | — | — | 7164 | 53 | | | |
| Ensemble | 331277 | 765834 | 1611 | 5515510 | 5515510 | — | 233236 | 78 | | | |
| Total | 669079 | 2511417 | 6599 | 36107305 | 36107305 | — | 648142 | 86 | | | |
| Recettes indirectes . | | | | | | | 5690 | 25 | | | |
| <i>Total général</i> | | | | | | | 653833 | 11 | | | |

6. Trafic avec autres services de transport et transit.

| | Fourni par le chemin de fer du Gothard | | Reçu par le chemin de fer du Gothard | | Ensemble | |
|---|--|-----------|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| | Voyageurs | Bagages | Voyageurs | Bagages | Voyageurs | Bagages |
| | Nombre | Kilogram. | Nombre | Kilogram. | Nombre | Kilogram. |
| I. TRAFIC DIRECT. | | | | | | |
| <i>a. Ligne Biasca-Locarno:</i> | | | | | | |
| Administration fédérale des postes et services de transports antérieurs | 13 | — | 32 | 30 | 45 | 30 |
| Total | 13 | — | 32 | 30 | 45 | 30 |
| <i>b. Ligne Lugano-Chiasso:</i> | | | | | | |
| Administration fédérale des postes et services de transports antérieurs | 1206 | 25795 | 828 | 8325 | 2034 | 34120 |
| Total | 1206 | 25795 | 828 | 8325 | 2034 | 34120 |
| Total du trafic direct | 1219 | 25795 | 860 | 8355 | 2079 | 34150 |
| | De la Suisse pour l'Italie | | D'Italie pour la Suisse | | | |
| II. TRANSIT sur la ligne | | | | | | |
| <i>a. Biasca-Locarno:</i> | | | | | | |
| Administration fédérale des postes et services de transports antérieurs | 316 | 2700 | 723 | 6055 | 1039 | 8755 |
| Total | 316 | 2700 | 723 | 6055 | 1039 | 8755 |
| <i>b. Lugano-Chiasso:</i> | | | | | | |
| Administration fédérale des postes et services de transports antérieurs | 233 | 2255 | 499 | 5255 | 732 | 7510 |
| Total | 233 | 2255 | 499 | 5255 | 732 | 7510 |
| Total du transit | 549 | 4955 | 1222 | 11310 | 1771 | 16265 |
| <i>Total général</i> | 1768 | 30750 | 2082 | 19665 | 3850 | 50415 |

7. Mouvement par distances.

| Distances Kilomètres | Voyageurs | | | | Kilomètres de voyageurs | Bagages | Chevaux et bestiaux |
|-------------------------|-----------------------|------------------------|-------------------------|--------|-------------------------------|-------------|---------------------------|
| | I ^e classe | II ^e classe | III ^e classe | Total | | | |
| | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Nombre | Kilogrammes | Têtes |
| 3 | 276 | 3760 | 8359 | 12359 | 37185 | 3120 | 7 |
| 4 | 145 | 5321 | 22854 | 28320 | 113280 | 19530 | 42 |
| 5 | 117 | 4413 | 21699 | 26229 | 131145 | 10100 | 19 |
| 6 | 37 | 3070 | 39896 | 43003 | 258018 | 33645 | 122 |
| 7 | 434 | 11103 | 51365 | 62902 | 440314 | 39685 | 238 |
| 8 | 617 | 11953 | 46487 | 59057 | 472456 | 79640 | 107 |
| 9 | 20 | 2199 | 24024 | 26243 | 236187 | 41640 | 39 |
| 10 | 2 | 154 | 1436 | 1592 | 15920 | 2680 | 1 |
| 11 | 76 | 3105 | 15497 | 18678 | 205458 | 19770 | 79 |
| 12 | 208 | 2707 | 13899 | 16814 | 201768 | 26245 | 154 |
| 13 | 112 | 4161 | 26229 | 30502 | 396526 | 64455 | 911 |
| 15 | 154 | 1202 | 10666 | 12022 | 180330 | 18770 | 49 |
| 16 | 48 | 1769 | 14334 | 16151 | 258416 | 30215 | 351 |
| 17 | 19 | 141 | 1076 | 1236 | 21012 | 2190 | 46 |
| 18 | 88 | 1268 | 7489 | 8845 | 159210 | 17065 | 237 |
| 19 | 827 | 10679 | 47976 | 59482 | 1130158 | 139215 | 494 |
| 20 | 1632 | 10947 | 36004 | 48583 | 971660 | 730340 | 579 |
| 22 | 1121 | 18461 | 40809 | 60391 | 1328602 | 423825 | 769 |
| 23 | 4 | 249 | 1452 | 1705 | 39215 | 3980 | 309 |
| 24 | 150 | 1371 | 7746 | 9267 | 222408 | 15052 | 251 |
| 25 | 11 | 186 | 2598 | 2795 | 69875 | 6045 | 39 |
| 26 | 3273 | 21259 | 39522 | 64054 | 1665404 | 465875 | 553 |
| 28 | 24 | 328 | 9900 | 10252 | 287056 | 7585 | 457 |
| 29 | — | 162 | 1281 | 1443 | 41847 | 5905 | 52 |
| 34 | — | 153 | 1523 | 1676 | 56984 | 5595 | 43 |
| 35 | — | 41 | 774 | 815 | 28525 | 2150 | 26 |
| 41 | 1589 | 6826 | 36212 | 44627 | 1829707 | 287100 | 625 |
| Total | 10984 | 126988 | 531107 | 669079 | 10798666 | 2511417 | 6599 |

| Distances. Kilomètres | Marchandises | | | | | | | | | | | Kilomètre- |
|--------------------------|--------------|-------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------------|----------|------------|
| | Valeurs | Grande vitesse | Classe I | Classe II | Classe A | Classe B | Classe C | Classe D | Classe E | Tarifs spéciaux | Total | Kilogramme |
| | Fr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Kilogr. | Nombre |
| 3 | — | 715 | 1960 | 25670 | — | — | 51890 | 30000 | 10000 | 3000 | 123235 | 369705 |
| 4 | — | 61050 | 6005 | 129970 | — | 8080 | 27315 | 425700 | 177400 | — | 835520 | 3342080 |
| 5 | — | 15725 | 450 | 26375 | — | — | 43165 | 39415 | 84480 | — | 209610 | 1048050 |
| 6 | — | 90315 | 10980 | 170750 | 26000 | — | 37900 | 221365 | 801825 | 3000 | 1362135 | 8172810 |
| 7 | — | 63810 | 10885 | 87125 | 5000 | — | 9890 | 226830 | 233200 | 14000 | 650740 | 4555180 |
| 8 | — | 89120 | 22930 | 203840 | — | — | 325835 | 286970 | 221050 | 13000 | 1162745 | 9301960 |
| 9 | — | 71810 | 55375 | 136210 | 5000 | — | 148820 | 311610 | 157800 | 10470 | 897095 | 8073855 |
| 10 | — | 14735 | 2125 | 19905 | — | — | 125 | 135505 | 21300 | 5000 | 198695 | 1986950 |
| 11 | — | 19970 | 4840 | 34860 | — | — | 550 | 22270 | 40000 | 58600 | 181090 | 1991990 |
| 12 | — | 9630 | 5025 | 71985 | — | — | 34660 | 134205 | 104400 | 11450 | 371375 | 4456500 |
| 13 | — | 50945 | 201150 | 325465 | — | — | 60290 | 1273095 | 735090 | 13705 | 2659740 | 34576620 |
| 15 | — | 28850 | 1540 | 16915 | — | — | 210 | — | — | — | 47515 | 712725 |
| 16 | — | 17250 | 19545 | 245890 | 7500 | 3700 | 103500 | 535850 | 519020 | 179565 | 1633820 | 26141120 |
| 17 | — | 2015 | 2835 | 28135 | — | — | 470 | 133185 | 154000 | — | 320640 | 5450880 |
| 18 | — | 13015 | 6885 | 91255 | — | 5150 | 130 | 182800 | 30000 | 21200 | 350435 | 6307830 |
| 19 | — | 55680 | 112635 | 176815 | 13390 | — | 35700 | 398840 | 334610 | 19060 | 1146730 | 21787870 |
| 20 | 3000 | 81595 | 352230 | 1327770 | 17535 | 52380 | 81970 | 206685 | 174000 | 1025375 | 3319540 | 66390800 |
| 22 | 26500 | 178850 | 265745 | 1028985 | 267620 | 120235 | 235120 | 1026945 | 1032140 | 857605 | 5013245 | 110291390 |
| 23 | — | 1155 | 10510 | 33005 | — | — | 125 | 25000 | — | — | 69795 | 1605285 |
| 24 | — | 10020 | 14325 | 26015 | — | — | 1120 | 57675 | 539540 | — | 648695 | 15568680 |
| 25 | — | 13590 | 27475 | 303520 | 41600 | 149825 | 23275 | 3068545 | 115300 | 250675 | 3993805 | 99845125 |
| 26 | 25000 | 62250 | 239620 | 258005 | 74850 | 57655 | 111870 | 453855 | 356430 | 42480 | 1657015 | 43082390 |
| 28 | — | 88700 | 364575 | 693095 | 106430 | 77340 | 45285 | 230870 | 366540 | 103925 | 2076760 | 58149280 |
| 29 | — | 4765 | 3300 | 35685 | — | — | 285 | 73350 | 10000 | 3000 | 130385 | 3781165 |
| 34 | — | 3890 | 8475 | 67495 | — | — | 2495 | 141735 | 40000 | 18420 | 282510 | 9605340 |
| 35 | — | 1580 | 6795 | 19545 | 5000 | — | 25 | — | — | — | 32945 | 1153075 |
| 41 | — | 115425 | 776940 | 1420560 | 1100505 | 234610 | 393810 | 776835 | 1171975 | 740830 | 6731490 | 275991090 |
| Total | 54500 | 1166475 | 2535155 | 7004845 | 1670430 | 710975 | 1775390 | 10419135 | 7430100 | 3394360 | 36107305 | 823739745 |

1
1

8. Mouvement par nature de marchandises.

| | Kilogrammes |
|---|-------------|
| Amidon et fécule | 4,350 |
| Armes de guerre et munitions | 19,210 |
| Bois d'œuvre | 4,243,690 |
| Boissellerie (y compris tonnellerie) | 226,260 |
| Boissons: eau de vie et liqueurs | 183,315 |
| bière | 32,960 |
| vinaigre | 17,460 |
| eaux minérales | 3,095 |
| vin et cidre | 2,689,090 |
| Caisses vides et emballages | 370,280 |
| Chicorée et autres succédanés du café | 37,990 |
| Combustibles: bois à brûler | 144,760 |
| charbon de bois | 108,630 |
| houille et coke | 1,124,265 |
| tourbe et lignite | 5,345 |
| divers | 1,595 |
| Coton: brut | 8,455 |
| filé | 36,250 |
| cotonnades, brutes | 49,460 |
| cotonnades, blanchies, teintes, imprimées | 261,975 |
| déchets de coton | 13,010 |
| Couleurs et matières colorantes: céruse (blanc de plomb) et blanc de zinc | 9,630 |
| terres colorantes | 4,470 |
| extraits de couleurs et mordants | 8,235 |
| bois de teinture, brut ou moulu | 1,555 |
| racines, plantes et baies tinctoriales | 4,040 |
| garance et garancine | 1,425 |
| divers | 7,275 |
| Cuir et ouvrages en cuir | 38,545 |
| Déchets: drilles, chiffons, rognures de papier | 47,100 |
| poils d'animaux et soies de porc | 3,090 |
| cornes, onglons, os | 9,325 |
| divers | 2,565 |
| Denrées coloniales: café | 63,555 |
| épices | 3,900 |
| sucre | 211,215 |
| divers | 20,800 |
| Drogueries non dénommées | 30,780 |
| Ecorces à tan et tannins | 3,140 |
| A reporter | 10,052,090 |

| | Kilogrammes |
|--|-------------|
| Report . . . | 10,052,090 |
| Engrais et composts, sel d'engrais | 17,815 |
| Esprit de vin, trois-six | 28,410 |
| Farines et produits de minoteries | 1,801,200 |
| Fers, brut et ferraille, riblons | 210,470 |
| ouvrés (tôle, fil de fer, tuyaux, fer en barres, fonte de fer) | 712,905 |
| objets en fer | 326,120 |
| rails et roues | 1,397,995 |
| pièces pour machines | 168,590 |
| machines montées | 61,260 |
| Filés non dénommés | 3,345 |
| Fils de lin, toile de lin et tissus de lin (coutil, treillis, toile d'emballage, etc.) | 11,530 |
| Glace | 58,725 |
| Graisses et corps gras: dégras de peaux, chandelles, savon, paraffine, suif | 84,835 |
| Gypse pulvérisé et pierres à plâtre | 90,430 |
| Huiles: végétales (huile d'olive, de colza, de sésame, etc.) | 126,350 |
| minérales (ligroïne, pétrole, photogène, etc.) | 119,835 |
| Laine, brute | 2,690 |
| laine artificielle | 6,185 |
| laine filée | 9,185 |
| lainages (tissus de laine) | 14,440 |
| Librairie, objets d'art et musique | 13,085 |
| Matériaux de construction: asphalte | 15,400 |
| briques et tuiles | 3,258,015 |
| bois de charpente et bois de sciages | 2,135,580 |
| pierres à bâtir | 5,088,110 |
| ciments et ouvrages en ciment | 221,155 |
| ardoises à toitures | 226,090 |
| chaux | 1,628,570 |
| parqueterie | 17,040 |
| ouvrages en pierres taillées | 244,390 |
| tuyaux en terre cuite | 13,840 |
| divers | 6,375 |
| Métaux non dénommés, métaux ouvrés ordinaires | 51,965 |
| Meubles et ustensiles de ménage, effets à usage | 365,935 |
| Minerais | 13,785 |
| Ouvrages en paille | 17,080 |
| Papier et carton | 55,005 |
| Pâtes alimentaires | 64,375 |
| Peaux vertes et sèches | 71,040 |
| A reporter . . . | 28,811,240 |

| | Kilogrammes |
|--|-------------|
| Report . . . | 28,811,240 |
| Pierres meulières (meules), pierres à aiguiser, pierres à repasser, et pierres lithographiques | 3,370 |
| Poterie, faïence et porcelaine | 66,245 |
| Produits agricoles, denrées alimentaires et comestibles : | |
| fruits | 199,410 |
| beurre et saindoux | 8,230 |
| œufs | 2,655 |
| viande et salaisons de toute espèce | 42,725 |
| légumes | 49,875 |
| filasse (de chanvre, de lin, de jute, étoupe) | 16,055 |
| céréales | 3,610,280 |
| foin et paille | 308,990 |
| houblon | 545 |
| légumes farineux | 16,815 |
| fromage | 639,755 |
| pommes de terre | 53,005 |
| lait frais ou condensé | 810 |
| betteraves, carottes, navets, non employés comme légumes . . | 1,500 |
| graines et semences | 3,245 |
| gibier, volaille, poissons, huitres | 39,225 |
| divers | 14,215 |
| Produits chimiques: alun | 685 |
| chlorure de chaux | 1,945 |
| potasse | 885 |
| acides | 2,835 |
| soude | 10,485 |
| vitriol (de fer, de cuivre, de zinc) | 4,135 |
| divers | 2,905 |
| Quincaillerie, horlogerie, boîtes à musique, bijouterie | 54,915 |
| Résines, poix, colophane | 5,515 |
| Sel (pour bains, cuisine ou bétail) | 158,260 |
| Soufre | 38,535 |
| Soie et soieries, déchets de soie | 698,770 |
| Tabac: non manufacturé | 89,800 |
| manufacturé et cigares | 207,800 |
| Terres non dénommées | 214,660 |
| Varech (crin végétal) | 4,445 |
| Véhicules et objets de dimension ou de forme exceptionnelle | 608,980 |
| Verre et cristaux | 113,560 |
| Total | 36,107,305 |

D. Dépenses et Statistique de l'exploitation.

1. Dépenses.

Le compte des dépenses de l'exploitation comprend les deux lignes séparées Biasca-Lozano (41 kilomètres) et Lugano-Chiasso (26 kilomètres). La longueur totale des lignes en exploitation est de 67 kilomètres.

Les dépenses se montent à :

| Branches de service. | Par article | | 0/0 | Par chapitre | | 0/0 |
|--|-------------|------|--------------|--------------|------|--------|
| | Fr. | Cts. | | Fr. | Cts. | |
| <i>I. Administration générale de l'exploitation :</i> | | | | | | |
| 1. Part afférente dans les dépenses de l'Administration centrale | 38,593 | 57 | 5,11 | | | |
| 2. a. Bureau des tarifs | 4,795 | 91 | 0,64 | | | |
| b. Contrôle de l'exploitation | 9,820 | 70 | 1,30 | | | |
| 3. Direction du service extérieur | 23,806 | 18 | 3,15 | | | |
| 4. Economat | 16,836 | 53 | 2,23 | | | |
| 5. Télégraphie de service | 3,623 | 15 | 0,48 | | | |
| 6. Divers | 362 | — | 0,05 | | | |
| | | | | 97,838 | 04 | 12,96 |
| <i>II. Surveillance et entretien des lignes :</i> | | | | | | |
| 1 à 3. Personnel | 89,212 | 91 | 11,82 | | | |
| 4 à 9. Entretien | — | — | — | | | |
| 10. Déblayage des neiges et de la glace | 2,880 | 97 | 0,38 | | | |
| | | | | 92,093 | 88 | 12,20 |
| <i>III. Service d'expédition :</i> | | | | | | |
| 1. Frais généraux | 118,349 | 71 | 15,68 | | | |
| 2. Service des voyageurs | 15,296 | 79 | 2,03 | | | |
| 3. Service des marchandises | 23,755 | 82 | 3,15 | | | |
| | | | | 157,402 | 32 | 20,86 |
| <i>IV. Service du mouvement :</i> | | | | | | |
| 1. Frais généraux | 43,496 | 63 | 5,76 | | | |
| 2. Traction | 260,411 | 02 | 34,51 | | | |
| 3. Voitures et wagons | 103,188 | 56 | 13,68 | | | |
| | | | | 407,096 | 21 | 53,95 |
| <i>V. Divers</i> | | | | | | |
| | | | | 208 | 05 | 0,03 |
| | | | <i>Total</i> | 754,638 | 50 | 100,00 |

Pour les *dépenses d'administration générale de l'exploitation*, il a été assigné par décision de la Direction, fondée sur les calculs du bureau de la comptabilité, une quote-part de fr. 38,593. 57 des frais de la Direction centrale pour 1875.

Ces dépenses d'administration générale de l'exploitation comprennent, comme dans d'autres Compagnies de chemins de fer, les frais du bureau des tarifs et du contrôle de l'exploitation. Il a été compris, en outre, d'après le tableau précédent, dans les frais généraux d'exploitation, les dépenses de l'économat, de la direction du service extérieur et de la télégraphie de service, tandis que les autres Compagnies les font figurer soit dans le service d'expédition, soit dans le service de la traction, soit sous des rubriques spéciales. Il faut donc tenir compte de cette circonstance dans les comparaisons qu'on pourrait établir avec les résultats d'autres Compagnies. La proportion pour cent des dépenses d'administration générale de l'exploitation, au lieu d'être 12,96 0/0, se réduirait à 7,10 0/0 en laissant de côté ces divers articles.

Pour des raisons faciles à concevoir, les lignes de peu d'étendue sont, en ce qui concerne les dépenses d'administration générale de l'exploitation, moins favorablement placées que les grandes lignes.

Les *dépenses pour surveillance et entretien des lignes* pendant l'exercice qui nous occupe, ne comprennent, pour les motifs déjà indiqués, que les traitements et les indemnités pour les chefs de ligne et les gardes, ainsi que les quelques frais pour déblayage des neiges et de la glace.

Les chefs de ligne ont à surveiller en moyenne 13,600 mètres de ligne et les gardes 647 mètres. Les premiers touchent un traitement de fr. 1500 et les derniers de fr. 780 à 840 outre le logement de service et environ 900 mètres carrés de terrain cultivable, ou fr. 960 sans logement. Les gardes ont tous dû être recrutés parmi des individus qui n'avaient pas encore fait de service. Il a été procédé ensuite à un choix et la Compagnie n'a conservé que ceux dont le service était satisfaisant. Divers délits ont nécessité des instructions plus sévères aux gardes et quelque augmentation de leur nombre. Ces délits ont chaque fois été signalés aux autorités compétentes. Les enquêtes auxquelles il a été procédé n'ont pas encore abouti. Par contre, le Conseil d'Etat du Tessin s'est vu engagé à enjoindre aux autorités de police des districts et des communes une surveillance plus rigoureuse.

Les *dépenses du service d'expédition* « Frais généraux, service des voyageurs et service des marchandises », forment ensemble le 20,86 0/0 de la dépense totale. Le personnel de cette branche de service est, tant pour le nombre que pour les traitements, assez modestement partagé, surtout si l'on considère que, parmi les 16 stations des lignes tessinoises de plaine, il y a 5 gares, dont 4 : Biasca, Locarno, Lugano et Chiasso, sont têtes de lignes, et dont 2 : Locarno et Chiasso, sont en même temps gares frontières.

Dans le courant de l'exercice, il a pu être pris possession de la plupart des logements de service et la Direction a pris les décisions nécessaires touchant leur occupation ou location.

Les buffets des 5 gares ont été établis sur un pied provisoire.

Le service des voyageurs et celui des marchandises se sont fait régulièrement et n'ont donné lieu à aucunes réclamations. Il n'y a eu pour ces deux services que fr. 190 en tout à payer pour détaxes, indemnités, etc.

Un service de camionnage a été organisé à Bellinzona, Locarno et Lugano.

Les „*frais généraux*“ pour le service du mouvement représentent le 5,76 0/0 de la dépense totale

Les *dépenses pour la traction* forment le 34,51 0/0 de la dépense totale.

Elles comprennent :

Traitements, etc., des mécaniciens et chauffeurs fr. 61,395. 66

Consommation :

Combustible fr. 153,541. 96

Graisses et huiles » 10,338. 03

Petit matériel de nettoyage » 1,177. 08 » 165,057. 07

Entretien et assurance des locomotives » 33,958. 29

Total fr. 260,411. 02

Le personnel de la traction se compose en totalité d'individus ayant déjà fait du service. Les frais élevés du service de la traction proviennent exclusivement de la forte consommation de combustible et de graisses et huiles, ainsi que du prix élevé de ces objets.

La consommation de combustible pour le service de la traction (allumage, manœuvres et réserve y compris) a été le suivant pour les divers mois de l'exercice :

| Mois | Kilogrammes | Kilomètre-traction | Kilomètre-essieu | Kilomètre-tonne |
|---------------|-------------|--------------------|------------------|-----------------|
| Décembre 1874 | 349,071 | 10,67 | 0,92 | 0,20 |
| Janvier 1875 | | | | |
| Février | 191,668 | 12,30 | 0,99 | 0,22 |
| Mars | 218,211 | 11,35 | 0,82 | 0,19 |
| Avril | 187,070 | 10,45 | 0,72 | 0,16 |
| Mai | 186,520 | 9,65 | 0,64 | 0,14 |
| Juin | 195,150 | 9,75 | 0,66 | 0,15 |
| Juillet | 206,530 | 9,40 | 0,55 | 0,13 |
| Août | 179,550 | 8,70 | 0,53 | 0,12 |
| Septembre | 198,450 | 8,70 | 0,44 | 0,10 |
| Octobre | 192,600 | 8,37 | 0,45 | 0,10 |
| Novembre | 178,750 | 7,90 | 0,46 | 0,10 |
| Décembre | 190,400 | 8,25 | 0,51 | 0,12 |
| Total | 2,473,970 | 9,57 | 0,61 | 0,14 |

Pour le bois destiné à l'allumage on compte 1 stère de bois pour 200 kilogrammes de houille.

D'après le tableau qui précède, on voit que la forte consommation de houille des premiers mois a toujours été en diminuant et qu'elle avait atteint déjà dans les derniers mois un taux normal. Jusqu'au 30 Juin, la consommation était de 10,60 kilogrammes en moyenne par kilomètre de traction, tandis qu'elle a été de 8,60 kilogrammes seulement pendant le second semestre.

Lorsque les lignes furent livrées à l'exploitation, elles se trouvaient encore dans un état assez incomplet d'achèvement et la voie surtout se ressentait de la hâte qui avait présidé à l'exécution des travaux. En outre, le personnel de la traction ne connaissait encore ni la ligne à parcourir, ni les aptitudes des machines à manœuvrer, ni les qualités du nouveau combustible à employer. Ces causes, qui contribuaient à accroître la consommation, ont en majeure partie disparu. La voie s'est tassée et affermie;

L'écartement des rails et le surhaussement du rail extérieur dans les courbes ont été soigneusement réglés; les mécaniciens connaissent la ligne et se sont familiarisés avec leur machine et avec le combustible employé. De là surtout, quoique en partie aussi d'un contrôle plus sévère, vient l'amélioration des conditions de consommation.

En se basant sur l'observation et sur des essais systématiques, on a, en vue de réaliser une nouvelle économie, déterminé les normes de consommation et introduit des primes d'économie pour le personnel de la traction.

On peut admettre avec certitude que, dans l'année courante, le service de la traction, en ce que concerne les quantités de combustible, restera dans les limites d'une consommation normale, malgré qu'on ne puisse arriver aux moyennes des grands réseaux par kilomètre-essieu ou kilomètre-tonne, vu que sur ces grandes lignes le chauffage, la réserve, etc. se trouvent vis-à-vis des parcours proprement dits et du nombre de kilomètres parcourus, dans un rapport bien plus favorable que sur de faibles tronçons.

Du reste, l'élévation des frais de la traction tient moins à la quantité de houille consommée qu'aux prix élevés du combustible. Tandis que le Central Suisse paie fr. 37. 33 cts. la tonne la houille de la Sarre, et que la tonne de houille de la Ruhr revient à fr. 39. 36 cts. au Nord-Est Suisse, nos lignes tessinoises doivent payer fr. 62. 48 cts. la tonne la houille d'Angleterre livrée aux stations de Locarno et de Chiasso, ce qui fait une différence de 60 à 63%. Il a été fait usage jusqu'ici de gros de Newcastle et de Cardiff, ainsi que de briquettes de menu de Cardiff. Les analyses chimiques, les essais systématiques, de même que l'application pratique, ont démontré que les briquettes de menu de Cardiff sont les plus avantageuses. D'après la dernière commande, ces briquettes nous reviennent à fr. 50 la tonne, et comme il en a été fait usage déjà dans les derniers mois de 1875, le prix moyen de la houille se réduit à fr. 58. 78 cts. la tonne. Pour l'exercice suivant, la houille pourra être portée en compte à fr. 50 la tonne, de sorte qu'il a été réalisé, aussi à cet égard, une économie sensible.

La consommation de graisses et d'huiles pour le service de la traction comprend 9151 kilogrammes d'huile pour le graissage des machines et 1160 kilogrammes de suif, soit ensemble 10,311 kilogrammes, par conséquent 39,90 grammes par kilomètre-traction, 39,67 grammes par kilomètre-locomotive, 2,56 grammes par kilomètre-essieu et 0,57 grammes par kilomètre-tonne. Le coût en a été de fr. 10,338. 03 cts., soit 4 centimes par kilomètre de traction. Il y a donc eu une consommation forte, mais non exagérée si l'on considère qu'il y avait partout des essieux neufs à graisser et que dans les premiers mois on a souvent dû employer comme graisseurs des gens peu expérimentés. La détermination de normes de consommation et l'introduction de primes d'économie seront d'un bon effet aussi dans cette branche. Le kilogramme d'huile pour le graissage des machines nous revient dans le Tessin à 96 centimes et le kilogramme de suif à fr. 1. 30 cts.

L'entretien des locomotives a été assez coûteux pendant la première année d'exploitation, par suite de diverses circonstances défavorables tenant soit à la construction, soit à l'exploitation elle-même. Les détériorations qu'ont subies les locomotives peuvent être pour ainsi dire toutes ramenées à des accidents causés par l'état d'inachèvement de la ligne dans les tunnels et dans les tranchées. Ces causes d'accidents ont été écartées depuis lors. Les dépenses d'entretien du matériel roulant se sont notablement accrues par le fait que jusqu'en Octobre on a dû exécuter les réparations dans des ateliers provisoires et avec des moyens insuffisants. Enfin une dernière cause de cherté se trouve dans la non-continuité de nos lignes en exploitation et dans l'impossibilité, pour des raisons pécuniaires, d'avoir sur chacune des deux sections les ateliers nécessaires pour les grandes réparations du matériel roulant.

Les frais d'entretien des 12 locomotives s'élèvent à fr. 32,966. 29 cts., soit à 12,76 centimes par kilomètre de traction.

Les dépenses pour le service des voitures à voyageurs et des wagons à marchandises forment le 13,68.0/0 des dépenses totales. Elles comprennent :

| | | |
|---|----------------|-----------------------|
| Traitements, etc., des chefs de trains, conducteurs, gardes-freins et du personnel des wagons | fr. 82,097. 75 | |
| Consommation de petit matériel : | | |
| Graisses et huiles | fr. 3,587. 03 | |
| Matériel d'éclairage, de chauffage et de nettoyage des voitures, etc. | » 2,825. 57 | » 6,412. 60 |
| Entretien et assurance des voitures, etc. | | » 14,678. 21 |
| | | Total fr. 103,188. 56 |

L'exécution des courses prévues par l'horaire a nécessité 5 trains distincts. Comme il y avait en outre de nombreux trains de matériaux, le personnel des trains a eu un service assez pénible. Dans la composition de ce personnel, la Direction de l'exploitation a réussi à recruter des individus qui avaient déjà du service et qui pour la plupart possèdent les trois langues nationales.

La consommation des graisses et huiles pour les voitures et les wagons a été de 3570 kilogrammes d'huile à graisser, soit 13,80 grammes par kilomètre-traction, 0,887 grammes par kilomètre-essieu ou 0,198 grammes par kilomètre-tonne. Le coût de l'huile a été de fr. 3,587. 03 cts., soit 0,09 centimes par kilomètre-essieu.

Quant à l'entretien des voitures et wagons, nous ne pouvons que répéter les observations que nous avons faites touchant le service de la traction.

Les frais d'entretien des voitures et wagons se montent à fr. 12,823. 94 cts., soit à 4,96 centimes par kilomètre de traction ou 0,32 centimes par kilomètre-essieu.

2. Statistique du service de l'exploitation.

a. Matériel roulant.

(Etat, parcours, consommation et entretien.)

1. Machines.

Le parc des machines se compose de 12 locomotives, savoir :

- 4 locomotives-tenders,
- 4 machines à trains de voyageurs,
- 4 machines à trains de marchandises.

Il a été commandé, en 1875, 2 nouvelles machines à marchandises, livrables en 1876. Il y a 1 locomotive pour 5500 mètres de ligne.

La locomotive-tender n° 3 et les machines à marchandises n°s 42 et 43 ont été presque exclusivement affectées aux transports de matériaux.

Les locomotives ont trainé:

| | |
|--|---------------|
| pour le service régulier | 7,334 trains |
| pour les transports de matériaux | 4,644 » |
| <hr/> | |
| en tout | 11,978 trains |

Elles ont effectué un parcours total de:

- 258,389 kilomètres-traction.
- 259,920 kilomètres-locomotive (kilomètres-traction + 1,531 kilomètre-manceuvres).
- 2,502,171 kilomètres-essieu de voitures à voyageurs et fourgons à bagages.
- 1,518,955 kilomètres-essieu de wagons à marchandises.
- 4,021,126 kilomètre-essieu en tout.
- 18,019,825 kilomètres-tonne.

La consommation de combustible a été de:

| | |
|---------------------------------------|--|
| dans la première moitié de l'exercice | 1,327,690 kilogr. = 10,60 par kilom.-traction. |
| dans la seconde » | » » 1,146,280 kilogr. = 8,60 » |
| <hr/> | |
| en tout | 2,473,970 kilogr. = 9,57 » |

Cette consommation se répartit comme suit entre les deux lignes et entre les diverses machines:

Biasca-Locarno:

Houille:

| | en tout | par kilom.-locomotive. | | |
|--|-------------------|------------------------|----------------------------|---|
| N° 1. Locomotive-tender | 246,509 kilogr. = | 7,60 kilogr. | } service régulier. | |
| » 2. » | 229,280 » = | 6,52 » | | |
| » 4. » | 209,400 » = | 7,15 » | | |
| » 24. Machine à voyageurs | 233,160 » = | 8,94 » | | |
| » 22. » » | 123,330 » = | 10,56 » | | } service régulier et transports de matériaux. |
| » 44. Machine à marchandises | 99,800 » = | 12,00 » | | |
| » 43. » » | 51,560 » = | 18,00 » | } transports de matériaux. | |
| <hr/> | | | | |
| 1,193,039 kilogr. = | | | 8,19 kilogrammes. | |

Lugano-Chiasso:

| | | | |
|--|-------------------|--------------|---|
| N° 21. Machine à voyageurs | 284,172 kilogr. = | 9,36 kilogr. | } service régulier. |
| » 23. » » | 295,286 » = | 9,46 » | |
| » 41. Machine à marchandises | 317,403 » = | 10,80 » | |
| » 42. » » | 269,520 » = | 17,10 » | } service régulier et matériaux. transport de matériaux. |
| » 3. Locomotive-tender | 114,550 » = | 15,36 » | |

Ligne sud 1,280,931 kilogr. = 11,21 kilogr.

Ligne nord 1,193,039 » = 8,19 »

Total . . 2,473,970 kilogr. = 9,52 kilogr. par kilomètre-locomotive.

2. Voitures et wagons.

Le parc des voitures et wagons des lignes tessinoises de plaine comprend:

| | Nombre de places par classes | | | | Poids mort en tonnes | | Nombre dessieux |
|---|---------------------------------|-----|--------|----------|-------------------------|---------|--------------------|
| | I | II | III | ensemble | par voiture | en tout | |
| <i>Voitures à voyageurs:</i> | | | | | | | |
| 9 A Voitures à 18 places I° classe | 162 | — | — | 162 | 8,65 | 77,85 | 18 |
| 16 AB » » 6 » I° » | 96 | — | — | 480 | 8,60 | 137,60 | 32 |
| 24 » II° » | — | 384 | — | | | | |
| 12 B » » 32 » II° » | — | 384 | — | 384 | 8,60 | 103,20 | 24 |
| 18 C » » 40 » III° » | — | — | 720 | 720 | 8,10 | 145,80 | 36 |
| 12 C ¹ » » 72 » III° » | — | — | 864 | 864 | 13,40 | 160,80 | 48 |
| <u>67</u> ensemble | 258 | 768 | 1584 | 2610 | 9,33 | 625,25 | 158 |
| <i>Fourgons à bagages:</i> | | | | | | | |
| 8 fourgons à bagages, série K | 6 | | 48 | | 9,40 | 75,20 | 16 |
| | | | | | | | 174 |
| <i>Wagons à marchandises:</i> | | | | | | | |
| 45 wagons à bestiaux et marchandises, série L . | 10 | | 450 | | 7,2 | 324 | 90 |
| 75 wagons à marchandises, couverts, » N . | 10 | | 750 | | 6,6 | 495 | 150 |
| 45 » » non couverts, » R . | 12,5 | | 562,5 | | 5,7 | 256,5 | 90 |
| 18 trucs pour le transport des pierres » S . | 15 | | 270 | | 5,8 | 104,4 | 36 |
| 8 wagons pour bois longs » U . | 12,5 | | 100 | | 4,4 | 35,2 | 16 |
| 65 wagonnets à ballast et matériaux . » T . | 10 | | 650 | | 4,6 | 299 | 130 |
| <u>256</u> ensemble | 10,86 | | 2782,5 | | 5,9 | 1514,1 | 512 |
| <u>331</u> Total | — | | 2830,5 | | — | 1589,3 | 686 |

b. Moyennes et proportions.

| (Longueur des lignes exploitées : 67 kilomètres.) | | Fr. | Cts. |
|--|--|--------|--------|
| I. Dépenses. | | | |
| Dépenses totales de l'exploitation | par kilomètre de ligne | 11,263 | 26 |
| | par kilomètre de traction | 2 | 92 |
| | par kilomètre d'essieu | — | 18,77 |
| Administration générale de l'exploitation | par kilomètre de ligne | 1,460 | 26 |
| Surveillance et entretien des lignes | » » | 1,374 | 54 |
| Service d'expédition (gare, voyageurs et marchandises) | » » | 2,349 | 29 |
| Service du mouvement : en totalité | par kilomètre de ligne | 6,076 | 07 |
| | par kilomètre de traction | 1 | 57,55 |
| | par kilomètre d'essieu | — | 10,12 |
| Frais généraux du service du mouvement | par kilomètre de traction | — | 16,83 |
| | par kilomètre d'essieu | — | 1,08 |
| Traction | par kilomètre de ligne | 3,886 | 73 |
| | par kilomètre de traction | 1 | 00,78 |
| | par kilomètre d'essieu | — | 6,47 |
| Voitures et wagons | par kilomètre de traction | — | 39,94 |
| | par kilomètre d'essieu | — | 2,56 |
| Divers | par kilomètre de ligne | 3 | 10 |
| II. Matériel roulant. | | | |
| <i>a. Etat.</i> | | | |
| Par locomotive, on a | kilomètres de ligne | | 5,50 |
| | essieux de voitures et fourgons | | 14,50 |
| | essieux de wagons à marchandises | | 42,66 |
| | total d'essieux | | 57,16 |
| | nombre de places de voyageurs | | 217,50 |
| | tonnage | | 235,80 |
| Par kilomètre de ligne, on a | locomotives | | 0,18 |
| | essieux de voitures et fourgons | | 2,63 |
| | essieux de wagons à marchandises | | 7,76 |
| | total d'essieux | | 10,39 |
| | nombre de places de voyageurs | | 39,54 |
| | tonnage | | 42,90 |
| Par essieu de voitures à voyageurs, on a | nombre de places | | 16,16 |
| Par essieu de wagons à marchandises, on a | tonnage | | 5,43 |
| <i>b. Parcours, consommation et entretien des machines.</i> | | | |
| Parcours journalier moyen, effectué par chaque locomotive de service : en été kilom. | | | 58,70 |
| | en hiver » | | 53,00 |
| Parcours total moyen, effectué par chaque locomotive de service | » | | 21,660 |
| Par locomotive de service, on a | kilomètres de traction | | 21,532 |
| Nombre moyen d'essieux par train | essieux | | 15,50 |
| Consommation de combustible | par kilomètre de ligne | | 37,484 |
| | par kilomètre de traction | | 9,574 |
| | par kilomètre d'essieu | | 615 |
| Consommation de graisses et huiles | par kilomètre de ligne | | 156 |
| | par kilomètre de traction | | 39,90 |
| | par kilomètre d'essieu | | 2,60 |

| | | |
|---|-----------------------------------|----------|
| Coût du combustible | par kilomètre de ligne . francs . | 2,291,67 |
| | par kilomètre de traction.centim. | 59,42 |
| | par kilomètre d'essieu . » | 3,82 |
| Coût des graisses et huiles | par kilomètre de ligne . francs . | 154,29 |
| | par kilomètre de traction.centim. | 4,00 |
| | par kilomètre d'essieu . » | 0,25 |
| Frais d'entretien | par kilomètre de ligne . francs . | 492,03 |
| | par kilomètre de traction.centim. | 12,76 |
| | par kilomètre d'essieu . » | 0,82 |
| Dépenses pour consommation et entretien | par kilomètre de ligne . francs . | 2,955,94 |
| | par kilomètre de traction.centim. | 76,64 |
| | par kilomètre d'essieu . » | 4,92 |
| <i>c. Parcours, consommation et entretien des voitures et wagons.</i> | | |
| Parcours effectué par essieu de voitures et wagons | kilom. | 5,862 |
| » » » de voitures à voyageurs (y compris fourgons à bagages) | » | 14,380 |
| » » » de wagons à marchandises | » | 2,966 |
| Nombre d'essieux de voitures à voyageurs et fourgons à bagages qui ont parcouru chaque jour les lignes | | 97 |
| Nombre d'essieux de wagons à marchandises qui ont parcouru chaque jour les lignes | | 59 |
| Nombre total d'essieux | » | 156 |
| Consommation de graisses et huiles | par kilomètre d'essieu . grammes | 0,887 |
| Coût des graisses et huiles | » » » centimes | 0,09 |
| Frais d'entretien | par kilomètre de ligne . francs . | 191,40 |
| | par essieu et par an . » . | 18,69 |
| | par kilomètre d'essieu . centimes | 0,32 |
| <i>d. Utilisation des voitures et des wagons.</i> | | |
| Voitures à voyageurs: | | |
| Rapport entre le nombre de places occupées et le nombre total de places | I ^{re} classe | 0/0 |
| | II ^e » | 10,00 |
| | III ^e » | 25,60 |
| | ensemble | 36,60 |
| Rapport entre les places occupées et les places vides | I ^{re} classe | » |
| | II ^e » | 9,00 |
| | III ^e » | 2,89 |
| | ensemble | 1,72 |
| Wagons à marchandises: | | |
| Utilisation de la force (tonnage) des wagons | 0/0 | 21,90 |

E. Produit net de l'exploitation.

| | |
|--|-----------------|
| Les recettes du premier exercice d'exploitation ont été de | fr. 811,498. 78 |
| Les dépenses | » 754,638. 50 |
| | <hr/> |
| Il y a donc eu un excédant de recettes de | fr. 56,860. 28 |
| porté dans le compte général sous « Recettes II. 4. » | |

F. Etat du personnel.

A la fin de l'année 1875, le personnel de l'exploitation se composait comme suit:

1. Administration générale de l'exploitation.

| | | |
|--|-------|-------|
| Bureau des tarifs | 1 | |
| Contrôle de l'exploitation. | 5 | |
| Service extérieur : | | |
| Chef de l'exploitation et son bureau | 4 | |
| Chef-télégraphiste | 1 | |
| Contrôle des wagons | <hr/> | |
| | 5 | |
| Economat | 6 | <hr/> |
| | | 17 |

2. Surveillance et entretien.

| | | |
|---|----|-------|
| Ingénieur de l'exploitation et son bureau | — | |
| <small>(Ces fonctions ont été remplies encore pendant l'exercice par les Ingénieurs chefs de sections.)</small> | | |
| Chefs de ligne | 5 | |
| Gardes de la voie | 73 | |
| Gardes auxiliaires | 7 | <hr/> |
| | | 85 |

3. Service d'expédition.

| | | |
|---|-------|-------|
| Inspecteurs de l'exploitation | 5 | |
| Service des gares : | | |
| Inspecteurs de gares | 5 | |
| Chefs de gares | 11 | |
| Sous-chefs de gare adjoints | 7 | |
| Gardes aux stations (aiguilleurs) | 21 | |
| Portiers | 5 | |
| | <hr/> | |
| | 49 | |
| A reporter | 54 | <hr/> |
| | | 102 |

| | | | |
|----------------------------|-------------------------------------|-------|-------|
| | Report . . . | 54 | 102 |
| Service des voyageurs : | | | |
| | Receveurs | 5 | |
| | Employés aux bagages | — | |
| | | <hr/> | |
| | | | 5 |
| Service des marchandises : | | | |
| | Employés aux marchandises | 5 | |
| | Magasiniers | 5 | |
| | | <hr/> | |
| | | | 10 |
| | | | <hr/> |
| | | | 69 |

4. Service de la traction.

| | | | |
|----------------------------------|---|-------|-------|
| | Ingénieur chef de la traction et son bureau | 6 | |
| Service des machines : | | | |
| | Mécaniciens | 8 | |
| | Chauffeurs | 8 | |
| | Graisseurs | 12 | |
| | | <hr/> | |
| | | | 28 |
| Service des voitures et wagons : | | | |
| | Chefs de trains | 5 | |
| | Conducteurs | 16 | |
| | Gardes-freins | 6 | |
| | Gardes-wagons | 5 | |
| | | <hr/> | |
| | | | 32 |
| | | | <hr/> |
| | | | 66 |

5. Service des ateliers.

| | | | |
|--|------------------------------|-------|---|
| | Contre-mâtres | 2 | |
| | Comptable et aides | 3 | |
| | Portier | 1 | |
| | | <hr/> | |
| | | | 6 |

Nombre total de fonctionnaires et d'employés . . . 243

soit 3,63 par kilomètre de ligne.

G. Divers.

1. Ateliers.

La construction des ateliers à Bellinzona étant encore très en arrière lors de la mise en exploitation, on dut établir pour la réparation du matériel roulant de la ligne Biasca-Locarno, un atelier provisoire à Biasca avec une succursale de l'économat. En Octobre eut lieu leur transfert à Bellinzona. L'agencement des ateliers a été reconnu jusqu'ici convenable. Les cautionnements déposés par les fournisseurs de machines et d'outils pourront être restitués à l'expiration du délai de garantie fixé.

L'atelier de Lugano est encore sur un pied provisoire.

Le nombre des ouvriers, occupés dans les ateliers est de 32.

Pendant l'exercice, les ateliers ont surtout eu à pourvoir à l'entretien et au renouvellement partiel des locomotives et des wagons; ils ont exécuté en outre d'autres travaux pour l'exploitation et d'assez importants ouvrages pour la construction.

2. Service télégraphique.

Nous avons adhéré à la convention conclue le 18 Décembre 1867 entre la Confédération et les Administrations de chemins de fer suisses concernant l'utilisation, pour le service public, des lignes télégraphiques particulières des Compagnies de chemins de fer, dans ce sens qu'il sera établi des bureaux télégraphiques dans toutes les gares et stations des lignes tessinoises de plaine. A Bellinzona et à Lugano, nos bureaux télégraphiques sont reliés avec ceux du réseau télégraphique de la Confédération et en reçoivent chaque jour l'heure astronomique. Il a été établi à Coldrerio un appareil télégraphique pour la durée des transports de matériaux.

3. Accidents.

Les accidents que nous avons mentionnés en parlant des perturbations du service n'ont heureusement eu pour suite ni blessures graves ni mort d'homme. Par contre, il y a eu 3 gardes, 1 ouvrier et un vieillard étranger au personnel de service, qui ont été tués par leur propre faute.

Le 14 Janvier, un ouvrier nommé Molinari, Jean, de Como, mit le pied sur le tampon de l'avant-dernier wagon du train de matériaux entre Lugano et Melide et, pendant que le train était en marche, il décrocha le dernier wagon et voulut le tirer avec la main; mais il perdit l'équilibre et fut écrasé sous les roues. Le 16 Juin, au moment où un train de matériaux quittait la gare de Bellinzona, un homme, âgé de 75 ans, Zanini Fulgence, de Daro, très dur d'oreille, traversa la voie près de kil. 18,2 bien qu'il y eut un passage à proximité. Le train arrivant le renversa et il fut tué. Le 28 Septembre, Ambrosini, Joseph, de Pontirolo (Province de Bergame), fut tué près du pont de Reazzino dans le voisinage de Gordola. Il s'était mis sur une traverse, s'y était endormi et fut écrasé par un train de nuit. Le 22 Octobre, le garde Simoni Gratien, de Robasacco, trouva la mort près de Giubiasco. Ayant profité d'une permission, il regagnait pris de vin son poste en marchant sur la voie, lorsqu'il fut atteint par la locomotive du train arrivant et précipité en bas du remblai. Il ne tarda pas à expirer. Enfin, le 12 Décembre, près de la station de Melide, le garde Baldessari, Baptiste, de Brescia, voulant traverser la voie à l'approche d'un train, fut atteint par la locomotive, lancé au loin et tué.

4. Assurances.

Il a été assuré contre l'incendie :

Auprès de la Bâloise:

| | | | | | |
|--|--------------------|----------------|-----------|---|---------|
| les bâtiments de la ligne Biasca-Locarno | pour une valeur de | fr. | 2,056,800 | | |
| » | » | Lugano-Chiasso | » | » | 980,500 |

Ensemble fr. 3,037,300

Auprès de l'Assurance mobilière suisse à Berne:

| | | | |
|----------------------------------|--------------------|-----|-----------|
| le matériel roulant: locomotives | pour une valeur de | fr. | 980,000 |
| voitures et wagons | » | » | 1,746,000 |
| autres véhicules | » | » | 30,000 |
| agrès, etc. | » | » | 17,000 |
| meubles et ustensiles | » | » | 230,000 |
| machines-outils et outils | » | » | 110,000 |
| combustible et provisions | » | » | 165,000 |
| marchandises transportées | » | » | 340,000 |

Ensemble fr. 3,618,000

Total . fr. 6,655,300

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

Lucerne, le 17 Juin 1876.

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

Le Président:

A. Escher.

Le 1^{er} Secrétaire:

Schweizer.

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

Le Président:

Feer-Herzog.

Le Secrétaire:

Schweizer.