

Exploitation

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **12 (1883)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

Dans une lettre imprimée datée de Genève le 11 juillet et en se référant à cette discussion, M. le Directeur Bossi s'adresse aux membres du Conseil fédéral et de l'Assemblée fédérale; l'Entreprise y affirme une fois de plus et faussement que notre Compagnie n'a jamais voulu se prêter à aucun accommodement, alors qu'au contraire nous avons témoigné constamment les meilleures dispositions à cet égard; dans cette lettre l'Entreprise promettait aussi de publier toute la correspondance échangée sur ce point entre elle et notre Direction; à notre grand regret, cette publication n'a point encore paru.

Vers la fin de l'exercice, M. l'ingénieur Bossi s'est retiré du poste de Directeur de l'Entreprise Favre qu'il occupait et M. l'avocat Rambert a été désigné comme fondé de pouvoirs de l'Entreprise, c'est-à-dire de l'héritière de feu M. L. Favre.

VI. Exploitation.

A. Dispositions de tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. En suite du mesurage contradictoire du réseau du Gothard, il a fallu remanier le tableau des distances intérieures, ce qui a nécessité en partie le nouveau dressement, en partie une modification du tableau des distances pour le calcul des taxes du transport direct d'écoles, de sociétés, de malades, de cercueils, de bagages, etc., en vigueur pour les relations entre le Gothard et certaines Compagnies suisses, ainsi que des tarifs correspondants pour le service des voyageurs. En extension ou modification partielle des tarifs voyageurs mentionnés dans notre dernier rapport, on a dû de plus leur créer un grand nombre de suppléments, dont nous ne donnerons pas l'énumération ici, celle-ci ne présentant pas d'intérêt particulier.

Nous indiquons en revanche ci-après les nouveaux tarifs entrés en vigueur :

- 1) tarif du 1^{er} mai 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages entre certaines gares des chemins de fer de l'Etat wurtembergois et diverses stations du réseau suisse;
- 2) tarif du 1^{er} juin 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages de Londres vers la Suisse et l'Italie viâ France et St-Gothard;
- 3) tarif du 1^{er} juin 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages entre Londres, la Belgique, la Hollande et l'Italie viâ Sterpenich;
- 4) tarif des 1/15 juillet 1883 pour le service international des voyages circulaires entre l'Italie d'une part, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la France, la Belgique, les Pays-Bas et la Suisse d'autre part;
- 5) tarif du 1^{er} septembre 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages de Londres et de la Hollande vers l'Italie par la voie du Rhin;
- 6) tarif du 1^{er} octobre 1883 pour le transport direct des voyageurs et de leurs bagages de Londres, de la Belgique et de la Hollande vers la Suisse viâ Sterpenich-Luxembourg et par la voie du Rhin.

Le Tir fédéral de Lugano au mois de juillet nous a donné l'occasion d'accorder pour la durée de la fête des facilités aux voyageurs en destination de cette gare. Tandis que de leur côté les autres Compagnies suisses accordaient les avantages stipulés depuis un certain nombre d'années par les décisions de la Conférence des chemins de fer suisses, nous avons, pour tenir compte de la grande distance à parcourir jusqu'à la ville du Tir, abaissé les prix et, dans la seconde moitié de la fête, appliqué des taxes notamment plus réduites encore.

Pour les visiteurs de l'Exposition nationale de Zurich également, nous avons, comme du reste aussi les autres Compagnies suisses, accordé certaines facilités de transport.

Les négociations engagées avec le Conseil d'administration de la Compagnie de Navigation à vapeur sur le lac des Quatre-Cantons, au sujet de l'utilisation réciproque des billets facultativement par la voie de terre ou celle du lac, n'ont pas abouti à l'accord désiré, parce que les prétentions de cette Compagnie allaient trop loin et que celle-ci ne voulait pas nous accorder de compensation suffisante.

Les efforts réunis de la Compagnie de l'Est français et de la nôtre, en vue d'obtenir de l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie la création de billets d'aller et retour avec longue durée de validité de Paris à Milan et Venise, tels qu'ils existent sur la voie du Mont-Cenis, n'ont malheureusement abouti jusqu'ici à aucun résultat.

Durant l'exercice, nous avons reçu 82 *réclamations* concernant le *service des voyageurs et des bagages*, dont 27 ont été repoussées; en revanche nous avons eu à effectuer 53 remboursements au montant total de fr. 1159. 98; 2 réclamations étaient encore en suspens à la fin de 1883.

Service des marchandises. En suite de l'arrêté du Conseil fédéral concernant la formation, d'après le système graduel (différentiel), des tarifs pour le transport des marchandises sur les chemins de fer suisses, nous avons été obligés de modifier nos unités kilométriques pour le *service intérieur* et *direct suisse des marchandises*, sur lesquelles sont basés les tarifs énoncés dans notre dernier rapport de gestion, pour le service intérieur ainsi que pour le service direct du Gothard avec le Nord-Est suisse, l'Union-Suisse et le Sud de l'Argovie.

Pour la formation du tarif, on calcule séparément les frais fixes d'expédition et les unités kilométriques (bases); ces dernières sont établies en proportion de la distance. En ce qui concerne le taux de ces droits et unités, nous avons appliqué tout d'abord le formulaire dont l'adoption nous était recommandée par le Département fédéral des Chemins de fer; mais ce formulaire subit dans la suite de notables réductions en faveur du trafic; nous donnons ci-dessous le formulaire désormais en vigueur pour le service intérieur:

	Grande vitesse	Expéditions partielles		Classes générales de wagons complets		Tarifs spéciaux					
		1	2	A	B	I		II		III	
						a	b	a	b	a	b
		Taxes par 100 kilos en centimes									
Unités kilométriques	3,4	1,7	1,35	1,26	1,13	0,94	0,84	0,84	0,66	0,66	0,42
Frais d'expédition											
de 1 à 10 kilom.	10	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—
» 11 à 20 » par kilom. en sus	1	0,5	0,5	—	—	—	—	—	—	—	—
» 20 à 30 » » » » »	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1 à 20 »	—	—	—	7,5	7,5	6	6	6	6	6	6
» 21 à 30 » par kilom. en sus	—	—	—	0,75	0,75	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
pour 30 kilom. et au delà .	40	20	20	15	15	10	10	10	10	10	10

Le nouveau calcul devenu par la nécessité des tarifs en question n'a cependant pas pu être terminé pour la fin de l'année, parce que les négociations concernant la fixation des taxes de transit du nouveau tarif pour le transport des marchandises entre la Suisse et l'Italie, taxes qui influent aussi bien sur celles du trafic intérieur que sur celles du trafic direct du Gothard avec les Compagnies suisses, ont exigé un temps assez long :

Durant l'exercice, les tarifs ci-après désignés sont entrés en vigueur pour le service dont il s'agit :

1) un tarif pour le transport de lait liquide et de beurre frais en abonnement; 2) taxes pour le transport de céréales, etc., de Romanshorn et de Rorschach vers le Gothard; 3) un tarif exceptionnel pour le transport d'ardoises encadrées et de touches (crayons d'ardoise) en service intérieur et direct des Compagnies suisses qui ont adopté le tarif de réforme; ont été de plus adoptés par ces dernières: 4) une nouvelle édition des prescriptions générales de tarif avec classification des marchandises et 5) un 1^{er} supplément aux dites prescriptions dont, de notre côté, nous avons publié une édition italienne.

La nouvelle édition indiquée au n° 4 et son supplément contiennent des modifications importantes en faveur du trafic. Les changements essentiels comparativement aux prescriptions de tarif du 1^{er} juin 1882 sont :

- 1) la suppression de l'expédition forcée en grande vitesse;
- 2) la réduction à 20 kg. pour les marchandises en grande comme en petite vitesse, du poids minimum pour lequel on doit payer la taxe;
- 3) la fixation à 40 centimes de la taxe minima à percevoir sur une expédition en service intérieur des Compagnies suisses ayant adopté le tarif de réforme, et en service direct des dites entre elles;
- 4) diverses modifications dans la nomenclature des marchandises des tarifs spéciaux.

En ce qui concerne le service des marchandises entre la *Suisse et l'Italie*, la transformation des tarifs intérieurs et directs (en Suisse) pour le transport des marchandises, ainsi que la publication d'une nouvelle édition des prescriptions générales de tarif avec classification des marchandises pour les relations des Compagnies suisses ayant adopté le tarif de réforme, ont nécessité également le remaniement des dispositions réglementaires, des prescriptions de tarif et de la classification des marchandises pour le trafic italo-suisse, ainsi que le calcul à nouveau des tarifs s'y rattachant. Les tarifs marchandises alors en vigueur furent par conséquent dénoncés pour le 30 novembre par les Administrations suisses intéressées. Comme cependant toutes les taxes à comprendre dans la nouvelle édition n'avaient pu être déterminées pour cette époque, il fallut prolonger la durée de validité des anciens tarifs jusqu'à la mise en vigueur des nouveaux.

Les négociations déjà rappelées plus haut et relatives à la fixation des taxes de transit pour le tarif des marchandises italo-suisse, ont abouti, en ce qui concerne les *tarifs généraux*, à un résultat qui a été favorablement accueilli par les intéressés à ce trafic. Bien que nous ne fussions nullement astreints à assimiler le transit suisse au transit italo-allemand, nous nous déclarâmes cependant disposés à accorder pour le premier les taxes appliquées pour le trafic italo-allemand de la première zone allemande.

Dans le nouveau tarif général, sont admises maintenant aussi, à côté de quelques gares du Nord-Est suisse et de l'Union-Suisse, un certain nombre de stations du Central-Suisse, du Jura-Berne-Lucerne et de la ligne de l'Emmenthal.

Pour le service dont il s'agit, on a créé durant l'exercice les tarifs et taxes ci-dessous :

1) les tarifs exceptionnels n^{os} 5 à 8 pour le transport de céréales, vins, cotons et fruits des pays chauds de Pino transit et de Chiasso transit en destination de certaines stations du Jura-Berne-Lucerne, de la ligne de l'Emmenthal et du Central-Suisse; 2) taxes exceptionnelles pour vins, sumac, chanvre et pâtes d'Italie en provenance de quelques stations maritimes italiennes et destination de Bâle; 3) taxes exceptionnelles pour céréales en provenance de Gênes et destination des gares du Berne-Lucerne, de Bâle et de Berthoud et de celles du chemin de fer de l'Emmenthal situées en deçà de cette dernière localité; 4) taxes exceptionnelles pour les fromages en provenance des stations du Berne-Lucerne et destination de Gênes et de Venise.

Nous rappellerons en outre un accord intervenu avec d'autres Administrations suisses sur la création d'un tarif exceptionnel pour l'exportation en Italie des machines et produits métallurgiques suisses, tarif qui doit comprendre aussi les facilités accordées au trafic italo-allemand; les nouvelles taxes toutefois n'en seront appliquées qu'en 1884.

Nos démarches en vue de créer des tarifs exceptionnels pour les fromages et pour l'industrie cotonnière en Suisse, n'ont malheureusement par obtenu le succès qu'on en attendait.

Déjà dans le courant du premier trimestre 1883, les Administrations allemandes avaient demandé aux Compagnies suisses d'établir leurs parts de transit pour les *tarifs généraux entre l'Allemagne et l'Italie*, en service avec les localités allemandes situées à plus de 100 kilomètres des points de la frontière suisse-allemande, sur les bases suivantes :

a) unités kilométriques prussiennes avec supplément de 10 % pour distances de 100 à 200 kilomètres ;

b) unités kilométriques prussiennes sans supplément pour distances supérieures à 200 kilomètres.

En cela il demeurerait entendu que pour les stations allemandes éloignées de la frontière suisse de moins de 100 kilomètres, les Compagnies suisses conserveraient les parts qu'elles avaient jusqu'ici, c'est-à-dire les unités kilométriques prussiennes avec un supplément de 20 %. Dans les tarifs actuels on a admis partout pour les localités situées à plus de 100 kilomètres de la frontière suisse-allemande, les unités prussiennes avec supplément de 15 %, de sorte que la demande formulée par les Administrations allemandes pouvait au premier abord paraître quelque peu exagérée. Dans une conférence réunie à Locarno, les vœux des chemins allemands et italiens furent l'objet de discussions très détaillées. Un examen approfondi de la question démontra que pour beaucoup de relations et par suite de modifications de taxes, les réductions réclamées se trouvaient déjà dans les tarifs en vigueur et que pour le reste, la concurrence d'autres voies de transport les imposaient d'une manière presque absolue. Pour ces motifs notre Compagnie se déclara disposée à adhérer à la demande des Administrations allemandes à la condition que le Central-Suisse et le Nord-Est suisse en feraient autant et que les chemins allemands se prêteraient également à quelques concessions formellement définies en faveur du trafic par la voie du St-Gothard. Les deux Compagnies susnommées estimèrent toutefois que ces réductions étaient trop considérables et exprimèrent en même temps la crainte qu'une concession de ce genre n'entraînât des conséquences pour les tarifs italo-suisse ainsi que pour les tarifs intérieurs suisses; elles déclarèrent donc qu'elles ne pouvaient accepter les bases réclamées pour la formation des taxes. En suite de cette décision, il y avait lieu de considérer comme nulle et non avenue la concession faite par notre Administration. — A la demande et sous la présidence du Département fédéral des Chemins de fer, de nouvelles tractations eurent lieu à ce sujet dans le dernier trimestre de 1883 entre les Administrations suisses intéressées; à cette occasion notre Compagnie renouvela sa déclaration mentionnée plus haut, que si le Central-Suisse et le Nord-Est suisse admettaient

aussi les prétentions formulées par les chemins allemands, elle serait disposée, en ce qui regarde le transit italo-suisse, à introduire dans les tarifs généraux les taxes accordées pour la première zone du trafic italo-allemand.

Finalement les débats aboutirent à une entente; il n'est pas besoin de dire que la mise à exécution de l'accord intervenu entre ces Compagnies ne rentre pas dans les limites de l'exercice 1883.

En vue de résister à la concurrence des houilles anglaises, les chemins allemands proposèrent également d'abaisser les taxes des charbons consignés en quantités d'au moins 100,000 kgs. par *un seul* expéditeur, et se déclarèrent prêts à réduire leurs parts respectives de 0,2 centime par tonne et kilomètre. Par suite aussi, les Compagnies suisses ont consenti sous certaines réserves à l'abaissement de leurs parts de 0,1 centime par tonne et kilomètre et notre Compagnie a réduit en outre la surtaxe admise pour les sections en montagne; nous avons toutefois posé la condition que les rabais accordés aux chemins allemands pour le trafic vers l'Italie, seraient applicables également aux combustibles de service destinés à notre Compagnie. Le calcul des tarifs pour charbons avec les nouvelles taxes réduites, rentre dans l'exercice de 1884.

En service italo-allemand on a établi pour un certain nombre d'articles, tels que: graines oléagineuses, soufre, esprit-de-vin, sumac, huiles végétales, vins, verre à vitres, verrerie creuse, fécule de pommes de terre, soumis soit à la concurrence par eau, soit à celle d'autres voies rivales, des taxes-unités réduites; une partie des tarifs exceptionnels pour ces articles sont déjà créés; le reste sera publié prochainement.

Nous indiquons ci-dessous les tarifs et suppléments entrés en vigueur durant l'exercice:

1. tarif exceptionnel pour matériel de chemins de fer; 2. I^{er} et II^e suppléments à la I^e partie du tarif pour le transport des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie; 3. II^e et III^e suppléments à la III^e partie du tarif pour le transport des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie; 4. I^{er} et II^e suppléments à la IV^e partie du tarif pour le transport des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie; 5. II^e et III^e suppléments au tarif exceptionnel pour le transport des denrées alimentaires entre l'Allemagne et l'Italie; 6. I^{er} et II^e suppléments au tarif exceptionnel pour les houilles du bassin de la Sarre; 7. I^{er} et II^e suppléments au tarif exceptionnel pour les houilles du bassin de la Ruhr; 8. tarif exceptionnel pour marchandises de toute nature en provenance d'Eger et Hof et destination de Gênes, etc.

Le haut Conseil fédéral nous avait transmis, en nous demandant de lui faire parvenir nos observations à ce sujet, une note du Gouvernement italien, dans laquelle ce dernier se plaignait de l'élévation des taxes appliquées par les chemins suisses pour le service des marchandises entre la Suisse et l'Italie, et entre l'Allemagne et l'Italie; dans notre réponse, nous avons démontré d'une manière détaillée qu'en ce qui concerne notre Compagnie, cette réclamation était dénuée de fondement, attendu que généralement parlant, nous percevons des taxes de beaucoup inférieures aux prix maxima stipulés par le Traité international du 15 octobre 1869, et parce que les chemins italiens appliquent pour beaucoup de marchandises (même pour des articles d'exportation italienne) des taxes plus élevées que nous. Nous avons en outre attiré l'attention sur la façon avec laquelle les chemins italiens favorisent le trafic par la voie de Modane aux dépens de celui par la voie du St-Gothard, en accordant à celui-là pour un certain nombre d'articles, des unités kilométriques plus faibles qu'à celui-ci.

Quant au service des marchandises entre l'Italie et la Belgique, et entre l'Italie et l'Angleterre via St-Gothard, les Administrations intéressées ont adopté d'un commun accord l'expédition directe à grande vitesses de *denrées alimentaires* en wagons complets d'Italie en Belgique et en Angleterre; le tarif exceptionnel créé à cet effet a été mis en vigueur le 1^{er} mars et son I^{er} supplément le 1^{er} mai.

Les dispositions réglementaires, les prescriptions de tarif, la classification des marchandises et les taxes pour le trafic *général* des marchandises entre la Belgique et l'Italie sont à l'état de projet; les Administrations intéressées se sont entendues aussi relativement à un certain nombre de tarifs exceptionnels. Les chemins allemands et italiens avaient déclaré toutefois qu'ils ne pouvaient se prêter à la création d'un service direct des marchandises entre la Belgique et l'Italie, tant que les Compagnies suisses n'auraient pas accordé les réductions demandées pour le trafic entre l'Allemagne et l'Italie. Comme nous l'avons dit, l'entente s'est établie à ce sujet également, de sorte qu'on peut s'attendre à la mise en vigueur en 1884 des tarifs généraux pour le transport des marchandises entre la Belgique et l'Italie.

Pour le service des marchandises entre les *Pays-Bas et l'Italie*, on a appliqué dès le 1^{er} juin un tarif exceptionnel provisoire pour le transport à grande vitesse des denrées alimentaires en wagons complets d'Italie en Hollande.

La création d'un tarif général pour l'expédition directe des marchandises entre l'Italie et les Pays-Bas a rencontré les mêmes difficultés que le tarif italo-belge. Ici aussi les Administrations allemandes et italiennes subordonnèrent la mise en vigueur de tarifs directs, à la concession de la part des chemins suisses et dans les tarifs généraux, des réductions de taxes que nous avons déjà maintes fois rappelées.

Relativement au service des marchandises entre *la France et l'Italie*, nous donnons ci-dessous les tarifs et suppléments publiés durant l'exercice:

1. tarif international pour le transport de marchandises en grande vitesse et d'articles de messagerie entre Paris et Chiasso transit; 2. I^{er} et II^e suppléments au tarif petite vitesse entre Delle transit et Chiasso transit; 3. I^{er} supplément au tarif petite vitesse entre Delle transit et Pino transit.

Dans le but d'attirer sur la voie du St-Gothard une partie du trafic petite vitesse entre Paris et l'Italie, qui passe actuellement par d'autres routes, nous avons entamé avec l'Est français des négociations qui suivent leur cours normal.

Pendant l'exercice 1883 nous avons reçu 1121 *demandes de détaxes* qui, ajoutées aux 105 qui étaient encore en suspens au 1^{er} janvier 1883, forment un total de 1226; sur ce dernier chiffre, 969 ont été réglées définitivement et 257 reportées à l'année 1884.

B. Service de surveillance et d'entretien de la ligne.

L'organisation et la répartition du service de surveillance et de celui d'entretien, telles que nous vous les avons décrites dans notre précédent rapport, n'ont pas subi de changement; le système adopté a fait ses preuves; cette branche de service a été étendue en ce sens que l'inspecteur des télégraphes relève maintenant, pour ce qui concerne l'entretien des appareils télégraphiques, de l'Ingénieur en chef.

L'état du personnel à la fin de 1883 se trouve au chapitre « Dépenses et statistique de l'exploitation. »

Le *service de surveillance* a fonctionné avec célérité, car tous les obstacles qui auraient pu interrompre la circulation des trains, ont été aperçus et enlevés à temps; dans les endroits particulièrement exposés aux chutes de pierres, etc., la surveillance est renforcée et s'exerce d'une manière spéciale.

Relativement à l'*entretien* de l'infrastructure nous indiquons comme dignes de remarque, les travaux ci-après: continuation des travaux de consolidation et de déblai des parois de rocher, portés au compte d'exploitation à partir du 1^{er} octobre 1883; à l'occasion du Tir fédéral, correction du plateau de la gare de Lugano, consistant en jardins, clôtures, plate-forme, talus etc.; commencement des réparations de la

partie métallique du grand pont sur le Tessin, en aval de Cadenazzo; travaux de défense et d'endiguement du Tessin près de Cresciano, de la Marobbia, du torrent de Cadenazzo, de la Soraglia et du Vedeggio.

Les travaux principaux de la superstructure ont porté sur l'entretien et le relevage des voies; dans le 1^{er} district ces travaux furent adjugés à forfait et à titre d'essai à une entreprise; ce mode de faire a donné de si bons résultats qu'on l'appliquera successivement aux deux autres districts où les travaux de 1883 ont été encore exécutés en régie.

Nous rappellerons de plus: le remplacement de traverses en sapin sur le tronçon Brunnen-Erstfeld, à cause de leur faible résistance aux déformations du profil d'écartement; le remplacement par des rails d'acier système II et par des traverses en chêne, de l'ancienne voie (gauche) entre Bellinzone et Giubiasco, exécutée en 1874 avec des rails en fer système I et des traverses de sapin; remplacement par le système II de la voie (système I) entre Cadempino et Massagno; cette réfection, effectuée sur une longueur de 1673 mètres, était imposée par l'usure rapide des rails en fer sur ce tronçon (rampe de 21 ‰); la réfection et consolidation des coussinets de talon des aiguilles système I (ancien système des lignes tessinoises de plaine) sur lesquelles passent des trains entiers; modifications dans le faisceau de voies de la gare de Lugano à l'occasion du Tir fédéral.

Relativement aux bâtiments nous mentionnerons la reconstruction des combles du corps central du bâtiment aux voyageurs de Bellinzone, détruits le 2 mars 1883 par un incendie dont la cause est restée inconnue; améliorations radicales dans l'aménagement intérieur et enduit de toutes les façades de cet édifice; modifications à l'intérieur du bâtiment aux voyageurs de Lugano en vue du Tir fédéral et enfin divers changements dans la halle de la grande vitesse et dans les bureaux de la gare de Chiasso.

Etant données les conditions où se trouve notre réseau, les *installations électriques* ont une importance spéciale; l'entretien de ces dernières a donc exigé une attention toute particulière; ce service comprend: les lignes du télégraphe et des signaux, le télégraphe, les cloches-signaux, les appareils de contact, les disques électriques, les sonneries, les horloges des quais de gares et des maisons de gardes, le téléphone et les paratonnerres.

Nous énumérons ci-dessous les lignes télégraphiques, les cloches-signaux et les appareils à contact qui fonctionnaient à la fin de 1883.

a. Lignes télégraphiques.

	Ligne sur poteaux		Câble souterrain	
	Longueur		Longueur	
	de la ligne	des fils	de la ligne	des fils
	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres
Sur la ligne utilisée en commun avec l'Administration fédérale	226,160	632,090	25,800	61,750
Indépendamment de la ligne commune	27,610	77,560	21,580	25,400
Total	253,770	709,650	47,380	87,150

b. Cloches-signaux.

Ligne Immensee-Goldau	9 kilomètres	7 cloches-signaux
» Brunnen-Biasca	111 »	108 »
» Bellinzona-Melide	36 »	35 »
Total	156 kilomètres	150 cloches-signaux.

Sur ces 150 appareils, 92 se trouvent en pleine voie, 44 dans 25 gares diverses et 14 dans le tunnel du St-Gothard.

c. Appareils de contact pour contrôler la vitesse des trains:

Ligne Erstfeld-Göschenen	27,5 kilomètres	27 pédales	4 appareils enregistreurs
» Airolo-Biasca . .	45 »	40 »	7 » »
» Giubiasco-Lugano .	25 »	25 »	3 » »
Total	97,5 kilomètres	92 pédales	14 appareils enregistreurs.

Dans un grand nombre d'endroits la ligne télégraphique était exposée aux chutes de pierres; il a fallu par conséquent pourvoir à sa sécurité soit en déplaçant la ligne sur poteaux, soit en l'établissant souterrainement; c'est ainsi qu'on a éloigné du corps de la voie 4410 mètres de ligne télégraphique auxquels il faut en ajouter 1840 déplacés pour cause de modifications constructives dans les stations etc.; le transfert a donc porté en 1883 sur 6250 mètres en tout. Quant à la pose du télégraphe souterrain (câble) dans les endroits particulièrement exposés, nous avons entretenu avec l'Administration fédérale des négociations qui n'ont été terminées qu'en 1884.

Durant l'exercice, il n'est survenu aucune *interruption de service* par suite de dégâts à la voie ou d'obstacles sur celle-ci ayant entravé la circulation d'une manière prolongée ou nécessité le transbordement des voyageurs; en revanche nous avons eu à enregistrer onze retards de trains causés par la chute de pierres sur la voie.

Il y a eu en outre 38 cas de ruptures de rails, dont 10 sur les anciennes lignes tessinoises de plaine (système I) et 28 sur les nouvelles sections (système II).

Pour les *dépenses* du service de surveillance et d'entretien, voir le tableau du chapitre « Dépenses et statistique de l'exploitation ».

Nous donnons ci-dessous la récapitulation des journées de travail affectées durant l'exercice au service de surveillance et d'entretien.

	Remplacements (congés, maladie, etc.)		Travaux d'entretien					Total
	Service des stations	Service de la voie	Infras- tructure	Supers- tructure	Bâtiments	Télégraphe et signaux	Déblai des neiges et de la glace	
Janvier	215	942	3,904	6,690	41	208	2,052	14,052
Février	113	1,608	3,240	5,265	31	94	1,729	12,080
Mars	225	1,212	2,282	5,234	219	233	1,501	10,906
Avril	108	882	3,684	5,227	60	250	39	10,250
Mai	231	1,055	3,529	4,747	128	135	156	9,981
Juin	288	1,156	3,640	4,151	45	74	—	9,354
Juillet	196	1,049	3,612	5,376	102	203	—	10,538
Août	209	891	3,814	6,122	146	283	—	11,465
Septembre	216	1,111	3,148	5,982	73	171	—	10,701
Octobre	185	899	3,629	4,811	140	138	137	9,939
Novembre	171	738	5,251	5,539	135	146	94	12,074
Décembre	202	814	3,120	3,710	209	170	1,762	9,987
<i>Total</i>	2,359	12,357	42,853	62,854	1,329	2,105	7,470	131,327

C. Horaires et aperçu de la circulation des trains.

Pendant la partie de l'hiver 1882/83 rentrant dans l'exercice qui nous occupe, on a conservé tel quel l'horaire du 15 octobre 1882 avec la modification survenue à l'époque de l'ouverture de la ligne de Pino.

Pour l'horaire d'été on a adopté également les bases de celui de l'été 1882. Une innovation importante a été la création de deux trains rapides ne comportant que des voitures de I^{re} classe et qui ont circulé du 1^{er} juillet au 30 septembre; ces derniers avaient autant pour but de soulager les express de jour 3 et 10 qui avaient été constamment très chargés l'année précédente, que de procurer durant l'été aux nombreux visiteurs de la Suisse centrale un moyen rapide et commode de se transporter aux lacs italiens ainsi qu'à Milan. Leur marche était réglée de la manière suivante:

train 3^a départ de Lucerne 9 h. matin,
arrivée à Milan 5 h. 30 soir;
train 10^a départ de Milan 9 h. 30 matin,
arrivée à Lucerne 5 h. 50 soir.

Le Nord-Est suisse avait relié directement le train 10^a avec Zurich, sans que les autres Compagnies ayant tête de ligne à Lucerne aient cru devoir établir de coïncidence immédiate à ces trains rapides. L'affluence du public dans ces derniers a cependant laissé à désirer, de sorte que nous avons renoncé à les replacer dans le prochain horaire d'été.

Le Tir fédéral, qui a eu lieu à Lugano du 8 au 19 juillet, a nécessité une augmentation temporaire du nombre des trains; nous rappellerons ici qu'à cette occasion les Compagnies aboutissant à notre réseau ont mis en marche aussi des trains spéciaux en correspondance aux nôtres.

L'horaire d'hiver 1883/84 a subi une seule modification importante par rapport à celui d'été, savoir la suppression des express de nuit sur la ligne Bellinzona-Luino; ces derniers n'avaient point de coïncidence immédiate de et pour Gênes, mais se réunissaient aux trains de Milan sur la ligne de Novi à Gênes; de cette façon les communications avec Gênes au moyen de ces trains, se faisaient dans des conditions tout à fait défavorables et conséquemment aussi, ces derniers étaient si peu utilisés par le public, que rien n'aurait pu en justifier le maintien pendant l'hiver.

Quant aux autres relations internationales, nous rappellerons tout d'abord la proposition que nous a faite l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie de créer des coïncidences aux nouveaux trains express entre Paris et Rome viâ Mont-Cenis, Gênes et Civita-Vecchia. Nous avons entamé avec nos aboutissants les négociations nécessaires, mais celles-ci sont demeurées sans résultat, principalement par la raison que sur une partie des lignes en question il aurait fallu organiser le service de nuit, qui n'y existe pas encore.

Nous avons par contre à enregistrer la marche favorable* des tractations relatives à la création d'un nouveau service rapide entre l'Italie et Londres viâ Gothard-Strasbourg-Bruxelles-Calais, en correspondance à nos trains de nuit actuels. Ces négociations n'étaient pas entièrement terminées à la fin de l'année, mais l'organisation de ce service est désormais assurée et ce dernier entrera en vigueur en même temps que l'horaire d'été 1884.

Nous ne voulons pas omettre de mentionner ici les efforts qui ont été faits en vue d'améliorer la correspondance de nos express avec la Riviera de Gênes à Nice. Actuellement les voyageurs partant de Lucerne par l'express 3 de 10 h. du matin ou y arrivant avec l'express 10 à 4 h. 50 du soir, subissent à Gênes un arrêt de 3¹/₂ et de 4 heures, savoir dans le premier cas, de minuit à 3 h. 27 du matin et dans le second, de 11 h. 21 du soir à 3 h. 20 du matin; seul le train 11 quittant Lucerne à 10 h. 25 du soir, est relié directement avec la Riviera, et conduit les voyageurs à Nice en 23 heures; en outre les trains de la ligne Gênes-Vintimille qui correspondent à nos express 3 et 11 sont des trains omnibus s'arrêtant à toutes les stations. A plusieurs reprises nous avons réclamé de l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie, une amélioration de ce service avec la Riviera; nous sommes même redevables au haut Conseil fédéral d'avoir bien voulu intervenir diplomatiquement à ce sujet auprès du Gouvernement italien; malheureusement toutes ces démarches ont échoué jusqu'ici, l'Italie faisant valoir que l'affluence des voyageurs sur la ligne longeant la Riviera n'est pas telle qu'elle puisse justifier l'intercalation de nouveaux trains et que les trains actuels ne sauraient être déplacés, cela par des raisons de coïncidences intérieures et aussi par suite du refus de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de modifier en conséquence son tableau de service. Nous ne considérons toutefois point comme réglée cette question si importante pour nos intérêts.

Comme compensation de son attitude déclinatoire dans la dite question, l'Administration des chemins de fer de la Haute-Italie a mis en avant le projet d'un train rapide de la Suisse à Nice, qui circulerait une fois par semaine et serait composé de matériel de luxe. Nous nous sommes empressés de faire aux autres Compagnies intéressées des ouvertures à cet égard, mais les négociations ne sont pas encore terminées.

Nous avons déjà mentionné dans notre dernier rapport les accords survenus avec nos aboutissants relativement à la circulation de voitures directes dans les express entre Zurich et Bâle d'une part et Milan de l'autre, disposition qui a l'avantage d'éviter au public le désagrément des changements de train aux gares de tête des différents réseaux. Dans le courant de l'année, le nombre de ces voitures directes a été notablement augmenté; les trains de nuit en comportaient chacun une de Francfort à Gênes et

une de Cologne à Milan, les express de jour par contre en avaient une d'Ostende à Milan. On avait proposé aussi de faire circuler une voiture directe sur la ligne Calais-Belfort-St-Gothard-Milan, mais il n'a pas été donné suite à ce projet. Les voitures affectées à ces services internationaux étaient livrées par les Compagnies allemandes intéressées, et munies de l'éclairage au gaz système Pintsch ainsi que du frein pneumatique Hardy. Malheureusement, quand les trains allemands arrivaient en retard à Bâle, le temps manquait à cette gare pour accrocher les voitures directes aux trains du Central-Suisse; ce service fonctionnait par suite d'une manière assez irrégulière, de sorte qu'en définitive on l'a supprimé à l'époque où l'horaire d'hiver est entré en vigueur. Pénétrés cependant de l'importance d'un service de ce genre, nous avons entamé avec les Compagnies que cela concerne des négociations aux fins de réorganiser ces relations le plus tôt possible et de les faire fonctionner avec régularité. Nous avons tout lieu de croire que ces démarches seront couronnées de succès.

Les wagons-lits de la Compagnie internationale à Bruxelles ont circulé cette année aussi dans nos express de jour; dans ceux de nuit par contre nous les avons remplacés par quelques-unes de nos voitures-terrasse de 1^{re} classe très en faveur auprès du public, dans lesquelles nous avons transformé en compartiments à lits les compartiments ouvrant sur la terrasse.

Pour la circulation des trains, nous renvoyons aux tableaux-annexes n^{os} 11 et 12.

D. Recettes et Statistique du trafic.

		1883.			
		Fr.	C.	Pour cent	
<i>A. Recettes sur transports par chemin de fer:</i>					
I. Voyageurs		4,434,770	89	42,44	38,28
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):					
a) bagages		418,491	19	4,00	3,61
b) animaux		219,472	83	2,10	1,89
c) marchandises de toute nature		5,377,541	85	51,46	46,41
	Ensemble	10,450,276	76	100,00	
<i>B. Recettes diverses</i>					
		1,136,520	92	—	9,81
	<i>Total des recettes</i>	11,586,797	68	—	100,00

Contrairement à l'usage adopté jusqu'ici, nous n'avons pas cru devoir mettre en regard les chiffres correspondants de 1882, la ligne directe n'ayant été cette année-là que durant 7 mois en exploitation.

Pendant l'exercice 1883 le développement du trafic a, généralement parlant, suivi une marche ascendante satisfaisante. Les recettes des mois de juillet à décembre dépassent de fr. 381,657. 04 = 6,78 % celles de la même période en 1882. Il est vrai que le Tir fédéral de Lugano en juillet a contribué à cette augmentation pour une part qui toutefois est restée au-dessous des espérances qu'on avait fondées à ce sujet.

Le rapport entre les recettes sur le transport des voyageurs et celles sur le transport des marchandises est le même que pour les 7 mois d'exploitation de l'année précédente.

Les recettes totales s'élèvent par kilomètre de ligne à fr. 43,559. 39, par kilomètre de train à fr. 7 et par jour à fr. 31,744. 65. La recette la plus faible tombe dans le mois de janvier, la plus forte dans le mois d'août; la première se monte à fr. 642,023. 17, tandis que la seconde atteint le chiffre de fr. 1,052,944. 93.

Les résultats des diverses rubriques de compte nous suggèrent les considérations suivantes:

Le *transport des voyageurs* est représenté par 1,056,043 voyageurs et 55,076,653 kilomètres de voyageurs, ce qui, ramené à la longueur totale des lignes, équivaut à 207,055 voyageurs.

Le chiffre ci-dessus des voyageurs transportés se subdivise comme suit:

	en I ^e classe	85,441 voyageurs,	soit	8,09 0/0
	» II ^e »	315,221 »	»	29,85 0/0
	» III ^e »	655,381 »	»	62,06 0/0
La	I ^e classe comprend	8,174,974 kilomètres de voyageurs,	soit	14,84 0/0
»	II ^e »	21,464,600 »	»	38,97 0/0
»	III ^e »	25,437,079 »	»	46,19 0/0

Chaque voyageur a parcouru en moyenne: en I^e classe 95,68 kilomètres, en II^e 68,09 kilomètres et en III^e 38,51 kilomètres. Le chiffre moyen de voyageurs par kilomètre de train de voyageurs est de 51,18 et de 5,22 par kilomètre d'essieu de voiture. 51 0/0 des voyageurs étaient munis de billets simple course à taxe normale, et 35 0/0 de billets aller et retour; le reste concerne les billets d'écoles et de sociétés, billets d'excursion et autres. Les recettes totales sur le transport des voyageurs, soit fr. 4,434,770. 89 ou fr. 16,672. 07 par kilomètre, se répartissent de la manière suivante:

I ^e classe	fr. 1,137,141. 76 =	25,64 0/0
II ^e »	» 1,903,800. 09 =	42,93 0/0
III ^e »	» 1,393,829. 04 =	31,43 0/0

Chaque voyageur a payé en moyenne: en I^e classe fr. 13. 31, en II^e fr. 6. 04 et en III^e fr. 2. 13. La recette par voyageur et kilomètre est de 8,05 centimes, ce qu'il faut attribuer essentiellement à l'affluence relativement considérable de voyageurs des classes supérieures de voitures.

Les résultats très satisfaisants des mois de juillet, août et septembre font ressortir l'importance du mouvement des touristes. Une source productive de recettes se trouve dans les transports d'ouvriers italiens et tessinois, effectués au printemps du sud au nord et en automne du nord au sud.

Le *transport des bagages* a donné 4915 tonnes et 569,157 tonnes-kilomètres, soit donc 2139 tonnes pour la ligne entière. Chaque tonne a parcouru en moyenne 115,8 kilomètres; pour chaque voyageur transporté, il y a eu 4,65 kilogrammes de bagages.

Les recettes totales ont été de fr. 418,491. 19, ainsi donc fr. 1573. 27 par kilomètre et 39.62 centimes par voyageur.

A la suite d'abus commis par des voyageurs qui prenaient dans les voitures de gros colis de bagages et incommodaient par là leurs compagnons de route, nous nous sommes vus obligés de publier, de concert avec les autres Compagnies suisses, une instruction spéciale, aux fins de remédier à cet état de choses.

Le *transport des animaux* a produit une recette en proportion de beaucoup inférieure à celle de l'exercice précédent; en effet, tandis que les 7 mois d'exploitation de 1882 avaient donné une recette de fr. 190,077. 41, le produit total de 1883 ne s'est élevé qu'à fr. 219,472. 83, soit fr. 825. 08 par kilomètre; nous devons ajouter toutefois que cette recette kilométrique compte parmi les plus élevées des chemins de fer suisses.

Le *transport des marchandises* comprend 454,621 tonnes et 74,128,094 tonnes-kilomètres qui, ramenées à la longueur totale des lignes, donnent 278,677 tonnes.

La grande vitesse y participe pour 5,85 0/0
 les parties isolées pour 9,27 0/0
 et les wagons complets pour . . 84,88 0/0

Ces derniers se répartissent à leur tour, comme ci-après: classes générales 13,74 0/0, tarif spécial A² 8,66 0/0, tarif spécial I 9,31 0/0, tarif spécial II 24,75 0/0 et tarif spécial III 43,53 0/0.

Chaque tonne a parcouru en moyenne 163,05 kilomètres; le nombre moyen de tonnes par kilomètre de train se monte à 130,41, et à 2,09 par kilomètre d'essieu de wagon à marchandises.

Les recettes s'élèvent

à fr. 20,216. 32 par kilomètre de ligne
 » » 11. 82 » tonne et
 » » — 7.25 » tonne-kilomètre.

Parmi les articles de transport, les produits métallurgiques occupent le premier rang avec 28,35 0/0; viennent ensuite les denrées alimentaires et objets mobiliers pour 24,19 0/0 et les combustibles pour 19,88 0/0.

Dans la direction du nord au sud les transports se composent principalement de houilles et de produits métallurgiques; en sens inverse ce sont essentiellement les céréales, vins, œufs, légumes, fruits des pays chauds, les cotons, le chanvre, la soie, le marbre et les huiles.

L'Allemagne, la Belgique et l'Angleterre ont expédié ensemble en Italie 203,917 tonnes; dans la direction contraire il en a été transporté 37,268.

Le trafic de la Suisse en Italie se monte à 35,995 tonnes, celui d'Italie en Suisse à 65,985 tonnes.

Nous avons constaté avec plaisir que le dernier trafic que nous venons de citer, se développe peu à peu et sort enfin des chiffres fort modiques qu'il offrait au début.

Le public a profité avec assez d'empressement des wagons de groupages aménagés pour le transport des parties isolées.

Pour le détail des résultats de l'exploitation, nous renvoyons aux tableaux statistiques n^{os} 1 à 10 annexés au présent rapport.

E. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Le *compte des dépenses et la statistique de l'exploitation* comprennent non seulement le propre réseau du Gothard long de 240.4 kilomètres, mais encore les 7.8 kilomètres de la ligne exploitée à bail d'Immensee à Rothkreuz et les 17.318 kilomètres de celle de Lucerne-Rothkreuz, utilisée en commun avec le Nord-Est suisse.

<i>Dépenses du 1^{er} janvier au 31 décembre 1883.</i>			
	Fr.	C.	Pour cent
I pour administration générale	392,074	36	7,52
II » surveillance et entretien des lignes	1,078,208	25	20,66
III » service des stations, des expéditions et des trains	1,124,244	66	21,52
IV » service du mouvement	1,894,372	69	36,30
V » divers	730,441	92	14,00
Total	5,219,341	88	100,00

	1883	1882
La dépense totale s'élève: par kilomètre de ligne à fr.	19,621. 59	fr. 17,058. —
» » » train » »	3,1295	» 3,0375
» » » parcours utile . . . » »	2,6671	» 2,4664
» » d'essieu de voitures et wagons »	0,1089	» 0,1009
» tonne-kilomètre (poids brut) . . . » »	0,0200	» 0,0213
en pour cent des recettes d'exploitation au .	45,04 0/0	38,10 0/0
» » » » » sur transports » .	49,94 0/0	—

Durant la seconde moitié de 1882 (première période d'exploitation des lignes directes), les dépenses totales se montaient à fr. 2,166,376. 97, c'est-à-dire au 38,10/0 des recettes d'exploitation.

C'est à un taux exceptionnellement élevé qu'on a évalué dès l'abord les *dépenses d'exploitation* d'une voie ferrée à travers des Alpes, voie qui, à partir d'Erstfeld, c'est-à-dire du pied de la rampe nord, doit franchir une hauteur de 634 mètres et de 849 mètres de Biasca où commence la rampe sud, à Airolo, voie qui gravit d'une manière continue, à l'exception des stations et de deux courts tronçons horizontaux, ces rampes de 30 et de 45 kilomètres en pente non interrompue allant jusqu'à 26 et 27 pour mille, et en courbes dont le rayon est de 280 mètres, et qui a à lutter avec le climat rigoureux des régions élevées ainsi qu'avec tous les dangers que présentent les montagnes.

Il va sans dire que dans de telles conditions, le service de *surveillance et d'entretien de la ligne* doit être exercé de la manière la plus minutieuse, cela d'autant plus que les trains circulent tant de nuit que de jour, et étendre, comme il est indiqué plus en détail aux chapitres spéciaux, son action au delà du corps de la voie, c'est-à-dire aux parties avoisinantes avec leurs penchants abrupts, leurs roches désagrégées, etc.

Pour être *effectué*, le *transport* doit de plus non seulement surmonter les obstacles qui s'opposent au mouvement sur l'horizontale, mais il nécessite encore un travail élévatoire énorme. Ce travail exige naturellement une dépense extraordinaire de vapeur, c'est-à-dire de combustible, et de poids d'adhérence sur les rails qui sont toujours plus glissants dans les régions supérieures et dans les tunnels. Cette dépense, à son tour, ne peut être produite que par les moteurs les plus puissants et les plus lourds. L'effort de traction proprement dit sur la ligne de montagne s'augmente ainsi par suite de l'accroissement du travail élévatoire direct, et simultanément par le rapport défavorable du poids mort des locomotives et autres véhicules au poids net transporté.

Il y a d'autre part cela de favorable que le chemin de fer du Gothard présente de Lucerne, soit de Rothkreuz à Chiasso et Luino, une ligne directe, interrompue il est vrai par des parties en montagne avec traction spéciale, de 183,3 à 231 kilomètres.

Pour le *service des stations et des expéditions*, la nature prédominante du trafic étant celui d'une ligne de transit, présente cet avantage que les stations d'intérêt local peuvent être desservies par un personnel peu nombreux. Il ne faut toutefois pas oublier que nous avons au nord deux gares de raccordement et qu'on doit tenir compte des dépenses imposées par les deux gares douanières internationales de la frontière sud, sans parler ici de la gare de bifurcation de Bellinzone; enfin il faut considérer également les dépenses occasionnées par les trains express de nuit.

Le *service des trains* et l'établissement de l'horaire sont rendus plus compliqués par la difficulté d'organiser à côté l'un de l'autre le service des express et le service local notamment de la ligne de montagne.

Tandis qu'en 1882, soit durant la période d'exploitation de la ligne directe, les dépenses s'élevaient au 38,1 % des recettes totales d'exploitation, elles ont atteint en 1883, le 50 % en chiffre rond.

Les frais d'exploitation directs (rubriques I à IV) étaient sur nos lignes en 1882 par kilomètre d'essieu, de 8,38 centimes et pour l'exercice 1883, de 9,3 centimes.

Il faut remarquer cependant qu'une augmentation des dépenses devait inévitablement se produire, parce que durant les premiers 6 mois d'exploitation les frais d'entretien de la ligne et du matériel roulant entièrement neufs avaient été fort insignifiants. Bien que l'usure commence naturellement dès le premier jour de l'exploitation et qu'elle ait été plus intense par suite du peu de matériel dont on disposait au début, les frais en résultant ne se sont produits que plus tard. Le fait suivant prouve d'une manière évidente ce que nous venons d'avancer. Sur le Gothard les frais d'entretien et de renouvellement du matériel se montaient en 1882 au 7,04 % des dépenses totales du service du mouvement; ils se sont élevés en 1883 au 17,74 % alors qu'ils atteignent sur les réseaux suisses en exploitation depuis longtemps, le 33,09 % en moyenne. Il est à prévoir qu'ils augmenteront encore également sur le Gothard dans les années subséquentes.

Une autre raison qui a influé sur cette augmentation, c'est l'ouverture à Luino vers la fin de 1882, d'une seconde gare internationale, fait qui n'a pas été suivi d'un accroissement de trafic.

La Direction s'est efforcée de résister à l'augmentation des dépenses et de réduire ces dernières à un taux moins élevé. Elle a cherché à y parvenir par l'organisation rationnelle du service.

Dans le service de surveillance et d'entretien de la ligne, on a séparé la surveillance des passages à niveau de l'inspection de la voie; la première est exercée en général par les femmes des gardes-voie. On a éliminé de plus du service d'inspection de la ligne les travaux de relevage des voies qui sont adjugés à forfait et successivement à des groupes spéciaux. Cette dernière mesure n'a pu s'appliquer que peu à peu, parce que le personnel devait au préalable être formé à ce nouveau genre d'ouvrage; mais elle a produit d'heureux effets. L'inspection des penchants de montagne et le déblai des pierres et rochers sur les pentes, sont adjugés aussi à des groupes spéciaux. Pour protéger la voie contre les avalanches, chutes de pierres, glissements de terrain, etc., on a non seulement consolidé les penchants abrupts, mais encore couvert la ligne au moyen de nouvelles galeries. Pour le remplacement des traverses, nous substituons successivement le fer au bois, les prix actuels et la plus longue durée du premier le faisant préférer, au point de vue économique aussi, à tout autre matériel.

Dans le *service de la traction* on a réalisé des économies sur les combustibles, moyennant un choix minutieux des houilles et en transformant les grilles de manière à obtenir l'utilisation plus complète du combustible; grâce à ces mesures on a réduit le développement si incommodant de fumée.

Relativement à la *marche et à la composition des trains* on a introduit une réduction des trains affectés au service des voyageurs pendant la saison d'hiver où l'affluence des voyageurs est considérablement inférieure à celle de la saison d'été. On a de plus séparé autant que faire se pouvait le transport des voyageurs de celui des marchandises en utilisant aussi complètement que possible pour ce dernier la puissance de traction des locomotives.

Nous nous bornons à cet énoncé de quelques-unes des dispositions les plus importantes et d'un certain nombre d'autres d'un ordre secondaire; nous ajouterons encore ici que nos efforts dans ce sens se continuent sans interruption aucune. Ainsi que le montrent les tableaux statistiques, ils ont abouti, durant l'exercice 1883, à ce résultat, que le surcroît de dépenses provenant des réparations a été approximativement compensé par une réduction de dépenses dans d'autres branches de service.

Pour le *détail* des dépenses et moyennes statistiques, nous renvoyons aux tableaux n^{os} 9 à 21 annexés au rapport et nous bornons à présenter quelques chiffres essentiels.

Les dépenses de *l'Administration générale* se montent au 7,52 0/0 des dépenses totales; pour le second semestre de 1882, elles s'élevaient à 6,87 0/0. Elles sont:

	1883	1882 (juillet-décembre)
par kilomètre de ligne	fr. 1473. 96	fr. 1170. 53
» fr. 1000 de recettes	» 33. 84	» 26. 14
» kilomètre de train	» 0,2351	» 0,2084
» » d'essieu de voitures et wagons	» 0,0082	» 0,0069
» tonne-kilomètre (poids brut)	» 0,0015	» 0,0015

Les frais de *surveillance et d'entretien de la ligne* sont:

	1883	1882
pour cent des dépenses totales	20,66 0/0	15,94 0/0
par kilomètre de ligne	fr. 4053. 41	fr. 2718. 92
» » de train	» 0,6465	» 0,4842
» » d'essieu de voitures et wagons	» 0,0225	» 0,0161
» tonne-kilomètre (poids brut)	» 0,0041	» 0,0034

Les frais du *service des stations, des expéditions et des trains* sont:

	1883	1882
pour cent des dépenses totales	21,52 0/0	21,81 0/0
par kilomètre de ligne	fr. 4226. 49	fr. 3720. 22
» » de train	» 0,6742	» 0,6625
» » d'essieu de voitures et wagons	» 0,0235	» 0,0220
» tonne-kilomètre (poids brut)	» 0,0043	» 0,0046

Les frais du *service du mouvement* se montent à:

	1883	1882
pour cent des dépenses totales	36,30 0/0	38,40 0/0
par kilomètre de ligne	fr. 7121. 70	fr. 6551. 62
» » de train	» 1,1358	» 1,1666
» » de locomotive	» 0,8513	» 0,8391
» » d'essieu de voitures et wagons	» 0,0395	» 0,0388
» tonne-kilomètre (poids brut)	» 0,0073	» 0,0082

Dépenses diverses

	1883	1882
pour cent des dépenses totales	14 0/0	16,98 0/0
par kilomètre de ligne	fr. 2746. 03	fr. 2896. 48
» » de train	» 0,4379	» 0,5158
» » d'essieu de voitures et wagons	» 0,0152	» 0,0171
» tonne-kilomètre (poids brut)	» 0,0028	» 0,0036

La plus grande partie des « dépenses diverses » incombent aux fermages et loyers, savoir :

gares et sections de lignes (Lucerne, Lucerne-Rothkreuz-Immensee et Luino) . . .	fr. 268,607. 19
matériel roulant, échange et location	» 301,251. 59
bureaux et magasins pour les différentes branches de l'Administration	» 41,889. 31
Total	fr. 611,748. 09

Ce dernier poste comprend un intérêt de fr. 22,500 pour le bâtiment de l'Administration centrale.

Les tableaux n^{os} 11 et 12 donnent les indications nécessaires quant à la *composition et au parcours des trains*.

Les kilomètres d'essieux de voitures et wagons se décomposent comme suit :

	kilomètres d'essieux de voitures à voyageurs	kilomètres d'essieux de fourgons à bagages et de wagons à marchandises
pour les trains de voyageurs	10,503,382	10,644,031
» » » mixtes	68,572	571,275
» » » de marchandises	49,149	24,659,459
» » » spéciaux	178,517	2,459,192
» » » de matériaux	1,234	178,950
Total des kilomètres d'essieux de voitures et wagons	10,800,854	38,512,907

La ligne entière a été parcourue journallement par 464 essieux. En moyenne on a eu :

	essieux de voitures à voyageurs	essieux de fourgons à bagages et de wagons à marchandises	Total
par train de voyageurs	9,5	9,6	19,1
» » mixte	2,8	23,9	26,7
» » de marchandises	0,09	46,07	46,16
» » spécial	2,7	38,04	40,74
» » en général, non compris les trains des matériaux	6,27	22,28	28,55
» locomotive en traction utile	5,52	19,59	25,11

Relativement à *l'état des locomotives*, il est à remarquer que le parc des locomotives en service à la fin de 1882 s'est augmenté de 17 nouvelles machines durant l'exercice de 1883, savoir :

- 2 locomotives de la série A livrées par la fabrique de locomotives à Winterthur,
- 3 » » » B » » Société pour la construction de machines à Carlsruhe,
- 4 » » » C^I » » fabrique de locomotives à Winterthur,
- 8 » » » D » » » » J. A. Maffei à Munich.

Le nombre total des locomotives s'élève donc actuellement à 81.

Les *parcours des locomotives* sont récapitulés en détail, par séries et par mois dans la tableau n^o 15.

Ainsi qu'il ressort de ce dernier, ce sont principalement les machines des séries B^I et C^I desservant les trains omnibus et directs, qui ont encore effectué des parcours considérables, tandis que les locomotives des séries B et D présentent par suite de l'augmentation de leur nombre, une certaine réduction comparativement à l'année précédente.

Au fur et à mesure de la livraison des nouvelles locomotives, nous avons restitué les 6 machines louées.

Quant à la *consommation de matériel par les locomotives*, on constate une diminution de consommation de combustibles, diminution qui s'accroît encore davantage aux dépenses, le prix des houilles ayant quelque peu baissé également.

La consommation totale a été de 26,545,556 kilogr. ayant coûté fr. 870,455. 95

en 1882 elle fut de 15,561,270 » » » » 567,593. 44.

Chaque locomotive a consommé par kilomètre en moyenne 11,58 kgr. pour le prix de fr. 37. 97

en 1882 12,25 » » » » » » 44. 71.

Il en est de même pour les graisses et huiles.

En 1883 il a été employé en tout: 82,175,5 kgr. au montant de fr. 71,782. 25

en 1882: 60,047,5 » » » » » » 51,669. 45.

Il a été consommé en 1883 par kilomètre de locomotive: 0,036 kgr. pour le prix de 3,13 cts.

au lieu de 0,047 » » » » » » 4,07 »

dans l'exercice précédent. Le prix d'unité des graisses et huiles est demeuré égal à celui de 1882. Nous ne tenons toutefois pas encore pour normale la consommation de l'année 1883 et croyons qu'une fois que les locomotives neuves auront marché un certain temps, la consommation de graisses et huiles se réduira probablement encore un peu en 1884.

En vue d'économiser encore plus sur les combustibles comme sur les graisses et huiles, on a procédé à plusieurs essais, p. ex. pour le combustible au moyen de dispositions diverses destinées à brûler le charbon aussi complètement que possible et à utiliser aussi les substances combustibles de moindre valeur; ces essais avaient surtout pour but de remplacer pour le service des omnibus et des express et sans trop grand développement de fumée, les briquettes dont le prix est fort élevé, par des charbons de la Sarre qui sont meilleur marché; quant aux graisses et huiles on a continué également les essais avec plusieurs sortes d'huiles minérales moins chères.

Les anciennes locomotives des lignes tessinoises de plaine ont subi de grosses réparations. Les ateliers renfermaient en moyenne 10 locomotives en réparation. Nous n'avons rien à ajouter à cet égard, l'usure étant restée dans les limites normales.

Les frais de réparations se montent à fr. 193,642. 96 au lieu de fr. 66,210. 76 en 1882, soit par kilomètre de locomotive 15,217 cts. au lieu de 5,213 cts. dans l'exercice précédent.

En ce qui concerne les *voitures et wagons*, l'état s'en trouve indiqué au tableau n° 18.

Les nouvelles fournitures ont compris en 1883 68 voitures et 176 wagons.

Les trois wagons K qui avaient été aménagés dans le temps pour le transport de la bière, ont été rendus à leur affectation primitive, le locataire ne les utilisant que d'une manière insuffisante.

Un wagon de la série M a été pourvu de 2 grands réservoirs pour le transport du gaz d'éclairage comprimé; ces réservoirs sont remplis à la station de Bellinzone et servent à alimenter les voitures qui n'ont pas eu un arrêt prolongé à cette gare.

Le tableau n° 19 donne les *parcours des voitures et wagons*.

Les tableaux n° 20 et 21 indiquent la *consommation de matériel* et les *frais d'entretien*.

La consommation de graisses et huiles par les voitures et wagons s'est élevée en 1883 à 19,202,5 kgr. au montant de fr. 11,898. 10; en 1882 elle était de 11,175, 05 et le coût de fr. 9359. 04, soit donc

par kilomètre d'essieu de voitures et wagons 0,3894 gramme pour 0,0241 ct. en 1883 et dans l'année précédente, 0,432 gramme pour 0,036 ct.

Durant l'exercice qui nous occupe, nous avons fait avec des huiles minérales à graisser de nombreux essais qui ont donné des résultats satisfaisants, de sorte que nous prévoyons pour 1884 une notable réduction de la consommation des graisses et huiles.

Les frais de réparations des voitures et wagons ont atteint en 1883 le chiffre de fr. 211.907. 36 au lieu de fr. 47,228. 61 en 1882, soit 0,9372 ct. par kilomètre d'essieu de voitures et wagons au lieu de 0,37277 ct. dans l'exercice précédent.

Relativement au *service des ateliers*, nous ferons observer que, bien que les ateliers principaux ne soient pas encore construits, la plupart des machines-outils ont été acquises et dressées tant dans les anciens ateliers que dans les ateliers des dépôts de Biasca et d'Erstfeld, ce qui nous a permis de pourvoir nous-mêmes à toutes les réparations du matériel roulant effectuées en 1883.

Le nombre des *réclamations* formulées durant l'exercice 1883 est de 588 :

Il a été payé en indemnités :

pour dommages et avaries	dans 94 cas	fr.	6,298. 18
» manquants, déchets, coulage	» 59 »	»	3,988. 82
» retard et fourvoiement	» 87 »	»	9,007. 67
» objets non livrés	» 21 »	»	3,273. 33
» perte sur ports et droits de magasinage.	» 28 »	»	1,433. 61
» manipulation erronée des bulletins de douane	» 14 »	»	149. 67
» divers	» 9 »	»	192. 54
	Ensemble dans 312 cas	fr.	24,343. 82

de cette somme, il faut déduire :

remboursements de la part d'autres Compagnies	fr.	3627. 21
participation d'employés fautifs	»	310. 85
vente d'objets laissés pour compte à la Compagnie en suite de règlement		
de réclamations	»	622. 90
vente de colis en trop	»	151. 15
autres remboursements	»	43. 21
sur la somme de fr. 20,000. — réservée dans le compte de 1882, pour		
les réclamations résultant des perturbations de service pendant		
le IV ^e trimestre de 1882 et liquidées durant l'exercice 1883, la		
moitié, soit	» 10,000. —	» 14,755. 32
	reste	fr. 9.588. 50

Sur 7 procès pendants, il en a été réglé un au cours de l'année 1883, et cela en notre faveur.

F. Etat du personnel.

A la fin de l'année 1883, le personnel était composé comme suit :

1. Administration générale.

Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs) et expéditionnaires	17
Archives	3

Bureau de révision des comptes	5	
Bureau de la comptabilité	5	
Caisse principale	5	
Bureau commercial	11	
Agents commerciaux (poste de Milan vacant)	2	
Contrôle de l'exploitation et bureau de la statistique	24	
Bureau des réclamations (contentieux et réclamations)	3	
Inspectorat des télégraphes et télégraphiste	4	
Concierges	2	
Ateliers de reliure et de lithographie	6	
Economat	13	
Economat, ouvriers, etc. dans les dépôts	28	128

2. Service de surveillance et d'entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	15	
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	10	
Chefs de districts et surveillants	15	
Chefs-cantonniers et leurs remplaçants	49	
Cantonniers	106	
Veilleurs de nuit	44	
Ouvriers réguliers	75	
Gardes-barrières (femmes)	112	
Employés divers	6	
Journaliers	360	792

3. Service des stations, des expéditions et des trains.

Inspecteur en chef de l'exploitation et son personnel de bureau	12
Contrôle des voitures et wagons	7
Inspecteurs de l'exploitation et leurs bureaux	2
Chefs de gares	7
Chefs de stations	34
Sous-chefs de gares	5
Sous-chefs de stations	26
Contrôleurs	5
Receveurs	9
Agents aux bagages	4
Télégraphistes	5
Remplaçants ambulants	5
Agents aux marchandises	3
Sous-agents aux marchandises	33
Gardes-marchandises	12

A reporter 169 792

	Report	169	792
Chefs-manceuvres		8	
Portiers		4	
Volontaires		8	
Gardes-stations		75	
Chef de trains principal		1	
Chefs de trains		32	
Conducteurs		55	
Gardes-freins		95	
Traducteurs		3	
Imprimeur des billets		1	
Chef des entrepôts		1	
Facteurs		3	
Lampistes		9	
Laveuses de voitures, etc.		2	
Veilleurs de nuit		2	
Ouvriers pour la manœuvre des plaques-tournantes		14	
Hommes d'équipes		24	
Ouvriers aux transports		102	777

4. Service de la traction.

Chef du service de la traction et ses aides	20	
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides	9	
Mécaniciens	61	
Chauffeurs	57	
Chauffeurs provisoires	20	
Chefs-nettoyeurs	3	
Nettoyeurs de locomotives	59	
Lampistes	3	
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1	
Visiteurs des voitures et wagons	6	
Aides-visiteurs	5	
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs des voitures et wagons	29	273

5. Service des ateliers.

Chef des ateliers et son personnel de bureau	8	
Contre-mâtres	2	
Chefs-ouvriers	5	
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs	151	
Manceuvres	35	
Apprentis	18	219

Ateliers des dépôts de locomotives.

Chefs-ouvriers	2	
Serruriers, tourneurs et forgerons	37	39
	<i>Total</i>	<u>2059</u>
Nombre des employés de l'exploitation 1177, soit par kilomètre de ligne . .		4.24
Nombre des journaliers 932, » » » » » . .		3.50
	<hr/>	
Total 2059, soit par kilomètre de ligne . .		7.74

G. Divers.

1. Accidents durant l'exploitation.

Nous énumérons ci-dessous les accidents survenus dans le courant de l'exercice 1883 : *a. déraillements* 8, dont 4 dans les gares et 4 en pleine voie ; *b. collisions* dans les gares 3 ; *c. autres accidents* 14, savoir : avaries de locomotives 12, rupture de la barre d'attelage d'une voiture 1, glissement de terrain 1 ; *d. accidents suivis de mort ou de blessures* 10 ; tués : 3 employés ; blessés : 6 employés et 1 autre personne.

Quant à la cause des accidents suivis de mort, nous ferons remarquer ce qui suit :

Le 4/5 mai l'ouvrier Meregnani Pietro fut atteint, en suite d'imprudence de sa part, par le train 206 dans le grand tunnel, entre les kil. 1.800 et 1.900 ; il reçut à la tête des blessures très graves dont il est décédé depuis.

Le 7 juin le garde-freins Berti du train 208 était monté entre Biasca et Bodio sur le toit du wagon de queue dont il desservait le frein, pour y étendre sa capote ; il heurta de la tête la poutre métallique du pont du Brenno et mourut plus tard des suites de ce choc.

Le 9 septembre le chauffeur Soliva Joseph, en montant à Giornico sur la machine du train 3, pour ressaisir un chapeau envolé, frappa de la tête contre une grue d'alimentation et tomba de la locomotive ; il est mort de ses blessures quelque temps après.

2. Contrats d'assurances.

Ainsi que nous l'avons dit dans notre rapport de gestion précédent, nos nombreux contrats d'assurances contre l'incendie avaient été conclus ou prolongés de telle sorte que la totalité des polices avait le même terme, soit le 31 décembre 1882. En vue donc de renouveler ces conventions, nous sommes entrés vers la fin de 1882 en négociations avec un certain nombre de compagnies d'assurance contre l'incendie connues pour solides et de bon renom, et leur avons communiqué la nomenclature des meubles et immeubles à assurer avec leur estimation. Vu les conditions particulières de communauté dans lesquelles se trouve la gare de Chiasso, les meubles et immeubles de cette dernière ont toujours fait l'objet d'un contrat d'assurance spécial, afin de faciliter autant que possible le décompte avec les chemins de fer de la Haute-Italie.

Les négociations dont nous venons de parler, ont abouti aux résultats indiqués ci-après :

1. Immeubles :

a) du réseau entier à l'exception de la gare de Chiasso. La valeur à assurer s'élevait à la date du 1^{er} janvier 1883 à fr. 5,992,100. L'offre la plus avantageuse nous a été formulée par la Compagnie La France, de Paris, avec laquelle nous avons passé par conséquent une convention pour le terme de dix années ;

b) *de la gare internationale de Chiasso.* Dans ce cas également c'est la Compagnie La France qui nous a fait les meilleures conditions; la valeur à assurer se montait au 1^{er} janvier 1883 à fr. 557,050.

2. Meubles:

a) *du réseau entier à l'exception de la gare de Chiasso.* La valeur des objets d'assurance se chiffrait au 1^{er} janvier 1883 par fr. 10,500,000, somme qui comprend aussi les marchandises. Les tractations ont abouti à une convention avec cinq Compagnies d'assurances, savoir la Compagnie d'assurance mobilière suisse à Berne, l'Helvetia à St-Gall, la Bâloise à Bâle, la Compagnie silésienne d'assurances contre l'incendie à Breslau et le Phénix à Paris. Chacun de ces établissements est engagé dans l'assurance pour un cinquième, c'est-à-dire pour fr. 2,100,000;

b) *de la gare internationale de Chiasso.* Ici la valeur à assurer se montait au 1^{er} janvier 1883 à fr. 2,000,000 y compris les marchandises. Le contrat y relatif a été passé également avec les cinq Compagnies susnommées.

Il n'est pas besoin de dire que les valeurs que nous avons indiquées ont subi des modifications réitérées par suite des travaux de parachèvement et des nouvelles acquisitions; au 31 décembre 1883 ces diverses sommes atteignaient les chiffres ci-dessous:

Immeubles du réseau entier, excepté Chiasso	fr. 6,395,400
id. de la gare de Chiasso	» 664,200
Meubles du réseau entier excepté Chiasso	» 10,611,720
id. de la gare de Chiasso	» 2,000,000

Il faut mentionner encore l'assurance des céréales emmagasinées dans l'entrepôt de Brunnen, dont le contrat a été conclu dans le courant de l'année avec la Compagnie d'assurance mobilière suisse et avec La France. Le bâtiment d'administration de Lucerne est assuré d'après à la loi à la Compagnie d'assurances contre l'incendie du canton de Lucerne.

Dans la nuit du 2 au 3 mars le feu éclata dans le bâtiment aux voyageurs de la gare de Bellinzone, dont il détruisit les combles. L'enquête sur les causes de ce sinistre n'a donné aucun résultat. Les Compagnies d'assurances ont eu à nous payer:

pour dommages aux immeubles	fr. 16,055. 15
id. id. id. meubles	» 5,342. 28

Quant à l'assurance contre les accidents des voyageurs et autres personnes, nous n'avons rien à ajouter à l'exposé de notre dernier rapport. Nous dirons seulement que très heureusement nous ne nous sommes jamais trouvés dans l'obligation de recourir à la Compagnie d'assurance pour une prestation quelconque.

3. Caisse de secours et de pensions pour les employés, caisse de secours pour les ouvriers malades et fonds destiné à récompenser les actes éminents accomplis en vue de prévenir des accidents dans le service d'exploitation.

a. Caisse de secours et de pensions pour les employés.

Le nombre des membres s'est élevé de 799 à 845.

Dans notre précédent rapport nous enregistrons 7 cas de membres frappés d'incapacité de travail et de familles de membres décédés, ayant droit à des secours; à ce chiffre sont venus durant l'exercice s'ajouter 7 cas nouveaux, de sorte que le total en est actuellement de 14.

Le tableau suivant donne les résultats de ces comptes :

1882					1883			
Fr.	C.	Fr.	C.		Fr.	C.	Fr.	C.
—	—	20,435	33	<i>Recettes.</i>				
26,906	79			Solde au 1 ^{er} janvier . . . . .	. . .	. . .	85,817	34
11,292	70			Contributions annuelles des membres . . .	47,963	30		
				Versements d'entrée de nouveaux membres	2,495	58		
7,220	93			Retenues sur les augmentations de traite- ment	2,249	16		
1,754	—			Amendes infligées à des membres ou à des particuliers	4,705	70		
35	76			Produit de la vente des épaves	489	46		
201	20			Dons	205	60		
1,840	73			Intérêts des capitaux	6,297	05		
17,937	90			Subvention de la Compagnie du Gothard	47,481	08		
67,190	01			Ensemble	111,886	93		
				<i>Dépenses.</i>				
—	—			Remboursements aux membres sortis . . .	614	90		
20	—			Frais d'inhumation de membres décédés	140	—		
1,788	—			Secours	3,370	27		
1,808	—			Ensemble	4,125	17		
		65,382	01	<i>Excédant des recettes</i> . . . . .	. . .	. . .	107,761	76
		240	40	Plus les intérêts courants des valeurs . . .	. . .	. . .	240	40
		86,057	74	<i>Etat de la caisse au 31 décembre</i> . . . . .	. . .	. . .	193,819	50

De cette somme, fr. 13,900 sont placés en obligations 4¹/₄ et 4¹/₂ 0/0 de la Caisse d'amortissement (Einzinserkasse) et de la Caisse d'épargne et de prêts du Canton de Lucerne et fr. 179,157 en obligations 4¹/₂ 0/0 du Canton de Zurich. Le reste se compose d'un créance de fr. 477. 87 à la dite Caisse d'épargne et de prêts, d'un solde en espèces de fr. 44. 23 dans la caisse du comptable et des intérêts courants soit fr. 240. 40.

b. Caisse de secours pour les ouvriers malades.

La Caisse de secours pour les ouvriers malades de la Compagnie du Gothard ne comprend que les ouvriers à la journée (journaliers) employés en permanence ou « d'une manière régulière » à l'exploitation ou dans les ateliers du chemin de fer; pour les ouvriers occupés temporairement seulement au service d'entretien de la ligne, on a institué à titre d'essai des caisses de secours spéciales pour lesquelles il

n'existe pas de contributions d'entrée et où les versements sont calculés, non par mois, mais par journée de travail, comme cela se pratiquait pour les caisses de secours pour malades durant la construction.

Le nombre des membres de la « caisse de secours pour les ouvriers réguliers malades » a été en moyenne :

	moyenne de l'année	dans le IV ^e trimestre
Service des stations, des expéditions et des trains	132	140
Ateliers et économat	359	351

Le résultat des comptes se trouve exposé dans le tableau ci-après :

1882			1883	
Fr.	C.		Fr.	C.
<i>Recettes.</i>				
—	—	Solde au 31 décembre 1882	5,708	48
1,203	—	Contributions d'entrée	957	—
2,916	60	Contributions mensuelles régulières	7,981	70
251	45	Amendes	876	70
729	15	Subvention de la Compagnie	1,994	68
72	09	Intérêts des capitaux	339	08
2,279	69	Dons (soldes des caisses précédentes de secours pour les ouvriers malades)	1,883	55
7,451	98	Ensemble	19,741	19
<i>Dépenses.</i>				
—	—	Secours, frais de transport	—	—
465	40	Honoraires des médecins	1,404	70
112	35	Médicaments	607	70
928	50	Frais de traitement	1,997	75
79	—	Frais d'inhumation	—	—
54	50	Remboursements aux membres sortis	203	65
103	75	Divers (frais d'impression)	130	—
1,743	50	Ensemble	4,343	80
<i>Excédant des recettes</i>				
5,708	48	soit solde au 31 décembre	15,397	39

Sur ces fr. 15,397. 39 représentant les fonds disponibles fin 1883, les montants ci-après sont placés :

- à la Banque de la Suisse italienne à Lugano, en livrets de caisse d'épargne fr. 11,497. 08 ;
- à la Caisse d'épargne et de prêts du Canton de Lucerne fr. 3,850. 46.

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

Durant l'exercice, ce fonds a été généreusement pourvu par le donateur qui veut garder l'anonyme, d'une nouvelle somme de fr. 10,000 en obligations 5 0/0 III^e série de notre Compagnie. Les recettes en 1883 se sont en conséquence élevées à fr. 10,750, y compris les intérêts touchés aux 31 mars et 30 septembre. En revanche et conformément aux dispositions du donateur, il en a été prélevé des gratifications au montant total de fr. 110 qui ont été accordées dans les deux cas que nous allons rappeler:

- 1° au personnel du train 10 qui, le 29 juillet, a prévenu, grâce à sa présence d'esprit et sa rapidité d'action, une séparation de train par suite de rupture de la barre d'attelage d'une voiture entre Faido et Rodi;
- 2° au chef de gare de Faido qui après avoir pris toutes les mesures de prudence, a réussi, au moyen d'aiguillages et en plaçant des obstacles sur les voies, à arrêter un wagon échappé sans escorte de la station de Rodi et à éviter ainsi une collision avec le train 9; enfin aux deux gardes-voie stationnés entre Rodi et Faido pour leur attitude courageuse dans le cas que nous venons de citer.

Ainsi qu'il ressort du compte détaillé ci-après, l'état du fonds était au 31 décembre 1883 de fr. 21,140. —, ce qui constitue une augmentation de fr. 10,765. — comparativement à la même époque de l'année précédente.

Compte relatif au fonds destiné à récompenser les actes éminents accomplis en vue
de prévenir des accidents dans le service d'exploitation.

	Fr	C.	Fr.	C.
Recettes.				
<i>Capitaux:</i>				
1882 mai 14: don de 10 obligations 5 0/0 de la C ^{ie} du Gothard III ^{me} série avec coupons jouissance du 30 septembre 1882	10,000	—		
1883 juin 26: don de 10 obligations 5 0/0 de la C ^{ie} du Gothard III ^{me} série avec coupons jouissance du 30 septembre 1883	10,000	—		
			20,000	—
<i>Intérêts</i> . . . . .	.	.	1,000	—
<i>Total</i> . . . . .	.	.	21,000	—
Dépenses.				
<i>Gratifications</i> . . . . .	.	.	110	—
Solde à compte nouveau au 1 ^{er} janvier 1884 . . . . .	.	.	20,890	—
<i>Total comme ci-dessus</i> . . . . .	.	.	21,000	—
<i>Justification du solde à compte nouveau et de la situation au 31 décembre 1883:</i>				
1° 20 obligations 5 0/0 de la C ^{ie} du Gothard III ^{me} série à fr. 1000	20,000	—		
2° placés au 4 0/0 à la Caisse d'épargne et de prêts du Canton de Lucerne	890	—		
<i>Solde à compte nouveau au 31 décembre 1883</i> . . . . .	.	.	20,890	—
<i>A ajouter:</i>				
intérêts 5 0/0 du 1 ^{er} octobre au 31 décembre 1883 des obligations indiquées sous chiffre 1 . . . . .	.	.	250	—
<i>Situation au 31 décembre 1883</i> . . . . .	.	.	21,140	—
<i>Situation au 31 décembre 1882</i> . . . . .	.	.	10,375	—
<i>Augmentation du fonds durant l'exercice 1883</i> . . . . .	.	.	10,765	—

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

Lucerne, le 18 Mai 1884.

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

Le Président :

J. Zingg.

Le 1^{er} Secrétaire :

Schweizer.

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

Le Président :

H. Rieter.

Le Secrétaire :

Schweizer.

