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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 21 (1892)

Rubrik: Exploitation

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

voulût bien approuver l'exécution des transformations de la gare de Lucerne sur la base du projet du 3 février 1891. Le 29 août se réunit au Département des chemins de fer une nouvelle conférence, dans laquelle le Central Suisse déclara que si l'on voulait exécuter le projet du 2 août, il fallait réclamer de la ville une subvention d'au moins un million en espèces ou l'équivalent; la conférence aboutit à ce résultat que le Central Suisse fut chargé d'étudier un projet de conciliation de l'Inspectorat technique et d'autre part que les Autorités municipales de Lucerne furent invitées à fournir la preuve offerte par elles que la différence (2 millions) du coût de construction ressortant entre les deux projets du Central Suisse ne reposait sur aucun fondement. L'étude du projet mixte arriva à cette conclusion que son exécution ne permettrait de réaliser aucune économie et qu'au point de vue technique de l'exploitation également, il offrait une solution moins acceptable encore; ces résultats furent portés à connaissance du Département des chemins de fer par lettre du 8 octobre 1892.

Le Conseil administratif confia l'exécution du mandat qu'il avait reçu à MM. Thommen, Conseiller supérieur des Travaux, Gerlich, Professeur, et Ed. Locher, Ingénieur; le préavis de ces experts daté du 4 octobre conclut que si les deux projets sont considérés comme égaux en valeur au point de vue technique de l'exploitation, la différence de coût en faveur du premier du 3 février 1891 n'est plus que de fr. 214,300 et que même cette différence ne doit point être attribuée à ce que le projet du 2 août 1892 tiendrait mieux compte des intérêts de la ville; que ce dernier mérite à tous égards la préférence et répond dans une mesure satisfaisante à toutes les conditions requises; au surplus MM. les experts recommandent d'une façon pressante à la population „d'approuver les dispositions des Autorités municipales à s'imposer volontairement quelques sacrifices."

En date du 15 octobre 1892 déjà, le Central Suisse se référant au mémoire du Conseil administratif, par lequel celui-ci soumettait au Département des chemins de fer le préavis des experts, a répondu d'abord relativement à la contestation des chiffres de son devis, puis a mis à libre disposition tous ses matériaux de calculs en vue d'une enquête impartiale; le 18 octobre 1892, le Central Suisse a fait suivre une nouvelle lettre dans laquelle il maintient la demande d'une forte subvention.

Le 18 novembre 1892 le Conseil fédéral a pris un arrêté portant que la transformation de la gare de Lucerne sera exécutée sur la base du projet du Central Suisse du 2 août 1892 et que la Municipalité doit se tenir pour engagée par ses offres antérieures relatives à la cession de terrains pour les nouvelles installations ainsi qu'à l'emploi des terrains devenant disponibles.

Cette question est donc assez avancée pour qu'il ait été possible de déposer les plans, de commencer l'élaboration des plans de détail et d'entamer des négociations tant sur la subvention à fournir par la commune de la ville que sur la participation des Administrations formant la communauté à la réunion du capital de construction.

IV. Exploitation.

A. Tarifs.

Service des voyageurs et des bagages. En étudiant la question du *remaniement des tarifs-voyageurs dans le sens d'un abaissement des taxes,* le Département fédéral des chemins de fer a trouvé que le moment actuel, où les dépenses d'exploitation suivent encore une marche ascendante, n'était guère propice à des expériences de nature à exposer les recettes à des moins-values considérables. En conséquence l'Association des Compagnies suisses à décidé d'ajourner la question de l'abaissement des taxes; il reste toutefois entendu que chaque Administration demeure libre d'adopter sur son propre réseau les mesures qu'elle jugera convenables.

Outre divers suppléments de tarifs déjà existants, on a mis en vigueur les nouveaux tarifs, indicateurs de distances, etc. énumérés ci-après :

1. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre Lucerne, station du chemin de fer du Gothard d'une part et certaines stations du lac de Côme ainsi que Chiavenna d'autre part;

2. indicateur des distances servant au calcul des taxes pour le transport direct de sociétés, écoles, etc., en service entre le chemin de fer du Gothard d'une part et les chemins de fer du Nord-Est Suisse, du Bœtzberg, de l'Union Suisse, etc., d'autre part;

3. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages en service entre le chemin de fer du Gothard d'une part et ceux du Nord-Est Suisse et du Bœtzberg d'autre part;

4. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre certaines stations du chemin de fer de l'Emmenthal et de celui du Gothard;

5. tarif international G. V. n° 201 (billets simples) pour le service direct des voyageurs et des bagages entre quelques stations françaises d'une part et un certain nombre de stations allemandes, suisses, italiennes, etc., d'autre part;

6. tarif international G. V. n° 202 (billets d'aller et retour) pour le service direct des voyageurs et des bagages entre quelques stations françaises d'une part et un certain nombre de stations allemandes, suisses, italiennes, etc., d'autre part;

7. liste des billets circulaires combinés des chemins de fer suisses;

8. tableau des billets circulaires combinés de l'Union des Administrations allemandes de chemins de fer;

9. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre certaines stations des chemins de fer du Jura-Simplon et du Bulle-Romont d'une part et du Nord-Est Suisse ainsi que du Bœtzberg d'autre part;

10. tarif-affiche des billets de dimanches et jours fériés, ainsi que des billets circulaires du Gothard;

11. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages en service entre le chemin de fer du Gothard d'une part et ceux de l'Union Suisse et de l'Appenzell d'autre part;

12. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre certaines stations des chemins de fer de l'Etat du Grand-Duché de Bade et du Sud-Est Suisse;

13. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre les stations du chemin de fer du Sud-Est Suisse d'une part et certaines stations des chemins de fer du Jura-Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers d'autre part;

14. tarif pour les voyages circulaires entre la France, la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche;

15. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre certaines stations des chemins de fer du Jura-Neuchâtelois d'une part et du Nord-Est Suisse, du Bœtzberg, du Gothard, etc., d'autre part;

16. indicateur des distances servant au calcul des taxes pour le transport direct de sociétés, écoles, etc., en service entre le chemin de fer du Gothard d'une part et les chemins de fer de l'Emmenthal et du Jura-Neuchâtelois d'autre part;

17. indicateur des distances servant au calcul des taxes pour le transport direct de sociétés, écoles, etc., en service entre le chemin de fer du Gothard d'une part et les chemins de fer du Jura-Simplon, du Bulle-Romont, Régional du Val-de-Travers et Viège-Zermatt d'autre part;

18. tarif pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre quelques stations du chemin de fer à voie étroite Landquart-Davos d'une part et certaines stations des chemins de fer du Nord-Est Suisse, du Bœtzberg, du Gothard, etc., d'autre part;

19. règlement et tarif pour le transport de cercueils;

20. tarif pour le service austro-suisse des voyageurs et des bagages.

En service des voyageurs et des bagages, 319 *réclamations* nous sont parvenues, dont 77 ont été repoussées; d'autre part nous avons eu à effectuer 236 remboursements pour la somme de fr. 3,230. 51; 6 réclamations pendantes à la fin de 1891 ont été reportées à l'exercice suivant.

Service des marchandises. La question déjà traitée dans notre dernier rapport de gestion, de la *formation des taxes pour le trafic entre les stations du Sud-Est Suisse et d'autres localités situées au delà, d'une part et l'Italie, d'autre part,* n'est pas encore résolue au point de vue du principe, le Département des chemins de fer n'ayant pas répondu jusqu'ici à la lettre par laquelle nous le priions de faire en sorte que le Conseil fédéral revînt sur son arrêté si défavorable aux intérêts de la Compagnie du Gothard.

En revanche l'entente s'est faite entre les Administrations intéressées au sujet de *l'acheminement du trafic avec les stations du Sud-Est Suisse et du trafic transitant cette ligne.* Cet arrangement est basé sur le principe que tout le trafic à destination et en provenance de stations entre lesquelles le Sud-Est Suisse constitue la distance la plus courte, doit être acheminé par cette ligne; suivant cette combinaison, les kilomètres *de tarif* sont appliqués pour les parcours du Sud-Est Suisse dans tous les cas, comme aussi pour la ligne du Gothard Lucerne-Immensee en trafic avec celle de Lucerne à Berne de même qu'en trafic de transit par celle-ci; pour toutes les autres lignes font règle les kilomètres *effectifs.* L'arrangement prévoit une exception pour le trafic entre Uster, Staad et Rheineck, d'une part, Arth-Goldau et certaines stations plus au sud, d'autre part, trafic qui a été laissé à la route du Sud-Est Suisse, bien que la voie Zurich-Rothkreuz présente les distances les plus courtes. De l'arrangement en question est exclu aussi le trafic qui — comme p. ex. le trafic entre Wædensweil et Lucerne loco — peut être transporté de la gare de départ à celle de destination, par une seule et même Administration sans le concours d'aucune autre. Quoique la voie du Sud-Est Suisse soit plus courte, cette catégorie de trafic n'est pas acheminée par cette route, mais demeure trafic intérieur de la Compagnie respective.

Depuis nombre d'années des tractations internationales étaient en cours entre la Suisse, la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, l'Autriche-Hongrie et la Russie, dans le but d'élaborer des prescriptions uniformes et obligatoires pour l'échange des marchandises de l'un à l'autre de ces pays: ces négociations ont abouti à la conclusion de la *Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer (du 14 octobre 1890),* ratifiée par les Etats contractants le 30 septembre 1892 et entrant en vigueur le 1er janvier 1893. Cette Convention a occasionné aux Administrations un surcroît extraordinaire de travail; en effet, dans le court intervalle de trois mois, celles-ci ont eu à mettre en harmonie avec les dispositions de ladite Convention les prescriptions de transport de tous les tarifs directs pour le trafic international; en outre, la Convention étant applicable non seulement au service direct, mais aussi au trafic de réexpédition entre les Etats contractants, il a fallu prendre pour ce dernier des mesures spéciales, ce qui s'est fait au moyen d'un Ier supplément au Règlement de transport des chemins de fer suisses.

Durant l'exercice on a créé les tarifs, suppléments et règlements ci-dessous énumérés:

a. Service *intérieur* et *direct suisse:*

1. IIe supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Gothard d'une part et celles de l'Union Suisse, de la ligne du Tœssthal, du Sud-Est Suisse et du Nord-Est Suisse d'autre part;

2. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport des pierres en service intérieur du Gothard ainsi qu'en service direct avec le Nord-Est Suisse, l'Union Suisse et la ligne du Tœssthal;

3. appendice au tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Chiasso transit et Pino transit;

4. IIe et IIIe suppléments au tarif direct des marchandises pour le service direct entre les stations du Central Suisse, du Sud de l'Argovie et Bremgarten, du Seethal Suisse et de la ligne Langenthal-Huttwil d'une part et les stations du Gothard d'autre part;

5. Ier supplément de l'appendice au tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de St-Margrethen et Buchs;

6. IVe supplément au tarif des marchandises entre Bâle, station du Central Suisse, et la Suisse orientale;

7. Ier et IIe suppléments à l'instruction concernant l'application du règlement de transport des chemins de fer suisses;

8. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Jura-Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers d'une part et les stations du Nord-Est Suisse d'autre part;

9. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport des pierres en service direct entre les chemins de fer du Central Suisse, du Sud de l'Argovie, du Langenthal-Huttwil, de l'Emmenthal, du Jura-Simplon, du Bulle-Romont, du Régional du Val-de-Travers, du Bœdeli et du Jura-Neuchâtelois d'une part et le chemin de fer du Gothard d'autre part;

10. indicateur des distances pour le transport direct des chiens entre les chemins de fer du Central Suisse et du Gothard via Lucerne;

11. tarif des marchandises pour le service direct entre Bâle, gare du Central Suisse d'une part, la Suisse centrale et occidentale ainsi que le chemin de fer du Gothard d'autre part;

12. Ier supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Sud-Est Suisse d'une part et celles du Nord-Est Suisse ainsi que de la ligne du Bœtzberg d'autre part;

13. Ier supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Jura-Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers d'une part et celles du Gothard d'autre part;

14. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations (de bateaux à vapeur) de la rive droite du lac de Zurich et les gares du Gothard;

15. IIe supplément de l'appendice au tarif exceptionnel n° 6 pour le transport des céréales au départ de Romanshorn;

16. IIe supplément de l'appendice au tarif exceptionnel n° 6 pour le transport de céréales au départ de Rorschach;

17. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Sud-Est Suisse et celles du chemin de fer du Tœssthal;

18. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du chemin de fer de l'Emmenthal et celles du Sud-Est Suisse;

19. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations des chemins de fer du Jura-Simplon, du Bulle-Romont et du Régional du Val-de-Travers d'une part et celles des chemins de fer de l'Union Suisse;

20. tarif des marchandises entre Bâle, gare du Central Suisse, et la Suisse orientale;

21. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Sud de l'Argovie ainsi que Bremgarten d'une part et celles du Sud-Est Suisse d'autre part;

22. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du Central Suisse et celles du Sud-Est Suisse;

23. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations du chemin de fer du Brunig et celles du Nord-Est Suisse;

24. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations des chemins de fer de l'Oberland bernois et celles du Nord-Est Suisse;

25. tarif d'exportation pour les fromages;

26. IIe supplément au tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations de la ligne Langenthal-Huttwil d'une part et celles des chemins de fer du Nord-Est Suisse, du Bœtzberg, de l'Union Suisse, du Tœssthal et du Sud-Est Suisse d'autre part;

27. tarif pour le transport direct des marchandises entre les stations de la ligne du Sihlthal d'une part et celles des chemins de fer du Nord-Est Suisse, de l'Union Suisse, du Tœssthal, du Sud-Est Suisse et de la ligne de montagne Rorschach-Heiden d'autre part;

28. règlement et tarif pour le transport de colis express.

b. Service *direct* entre le *chemin de fer du Gothard* d'une part et divers réseaux *allemands, français* et *belges* d'autre part:

1. IXe supplément au tarif des marchandises entre Waldshut et la Suisse orientale;

2. Ier supplément au tarif des marchandises entre Bâle, gare badoise, ainsi que Waldshut d'une part et le chemin de fer du Gothard d'autre part;

3. tarif pour le transport de denrées alimentaires entre certaines gares suisses et Paris;

4. IVe supplément au tarif pour le transport des charbons entre l'Allemagne du nord et la Suisse;

5. IIIe supplément aux prescriptions d'acheminement du tarif pour le transport des charbons entre l'Allemagne du nord et la Suisse;

6. tarif des marchandises entre Waldshut et la Suisse orientale;

7. Ier supplément au tarif pour le transport des charbons entre la Belgique et le chemin de fer du Gothard;

8. tarif des marchandises entre Bâle, gare badoise, et la Suisse orientale.

c. Service *italo-suisse:*

1. IVe et Ve suppléments aux parties I et II du tarif général des marchandises;

2. IVe supplément au tarif exceptionnel pour le transport de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie.

d. Service *italo-allemand:*

1. Ier, IIe et IIIe suppléments aux prescriptions d'acheminement;

2. IIIe et IVe suppléments à la partie I; Ve et VIe suppléments à la partie II du tarif général des marchandises;

3. IIe supplément au tarif exceptionnel pour le transport des houilles;

4. IVe supplément au tarif exceptionnel pour le transport de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie.

e. Services *italo-belge* et *italo-anglais:*

1. tarif pour le transport direct de marchandises en grande vitesse entre Londres et l'Italie;
2. prescriptions d'acheminement pour le trafic direct des marchandises entre la Belgique et l'Italie;
3. Ier supplément au tarif exceptionnel pour le transport des houilles de la Belgique vers l'Italie;
4. IVe supplément au tarif exceptionnel pour le transport de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie.

f. Service *italo-néerlandais*:

1. prescriptions d'acheminement des tarifs exceptionnels entre diverses gares néerlandaises et italiennes;
2. IVe supplément aux tarifs exceptionnels entre diverses gares néerlandaises et italiennes;
3. Ier supplément aux ordres de service italo-néerlandais;
4. IVe supplément au tarif exceptionnel pour le transport de denrées alimentaires par wagons complets au départ de l'Italie.

Au cours du dernier exercice, il nous est parvenu 2377 *demandes de détaxes* qui, ajoutées aux 268 en suspens au 1er janvier 1892, forment un total de 2645, dont 2383 ont été liquidées et 262 reportées à l'année 1893.

B. Horaires et circulation des trains.

a. Service d'été.

Durant la période d'été les rapides 41 et 58 s'arrêtaient de nouveau à la gare de Fluelen.

Sur les instances du Gouvernement tessinois, le Département fédéral des chemins de fer nous a astreints à faire desservir Mendrisio par le train 42; de même nous avons dû obtempérer à une invitation du Département provoquée par une requête de la Compagnie du Sud-Est Suisse tendant à ce que le rapide 58 s'arrêtât à Arth-Goldau en correspondance aux trains 365 et 370 de cette Administration.

Le Gouvernement lucernois avait demandé que la station de Gisikon fût desservie par les trains directs internationaux 45 et 54; considérant le caractère spécial de ces deux trains, nous avons été obligés de repousser cette demande telle qu'elle était formulée, mais désireux de déférer dans la mesure du possible aux vœux exprimés et de créer pour la dite station une nouvelle correspondance en provenance et à destination du Gothard, nous avons étendu la course des trains omnibus 2 et 5 jusqu'à et de Gisikon.

Le Département fédéral des chemins de fer nous a encore astreints à créer une correspondance aux trains 365 et 370 du Sud-Est Suisse en provenance et à destination tant de Lucerne que de Brunnen; dans ce but les trains de marchandises 519 et 510 comportaient, sur le parcours Rothkreuz-Erstfeld, des voitures à voyageurs et coïncidaient à Rothkreuz aux trains 155 et 158 du Nord-Est Suisse.

b. Service d'hiver.

Les trains 2 et 5 n'ont plus circulé sur le parcours Rothkreuz-Gisikon. La halte du train 41 à Goldau, du train 42 à Mendrisio et du train 58 à Fluelen a été supprimée; en revanche ce dernier a continué à desservir Goldau. Les trains 54 et 45 n'avaient arrêt à Capolago que pendant la durée de l'exploitation de la ligne du Monte Generoso.

Pour le rapatriement des ouvriers italiens on a mis en marche, entre Lucerne et Chiasso et du 15 octobre au 30 décembre 1892, un train de voyageurs 57ª partant de Lucerne à 9^{15} du soir pour arriver à Chiasso à 4^{35} du matin; durant cette période, le train 62 comportait aussi des voitures de 3e classe sur le parcours Bellinzone-Luino. En sens inverse on a intercalé dans l'horaire, à l'époque de l'émigration des ouvriers italiens, c'est-à-dire du 15 février au 15 avril, un train 42ª Chiasso-Lucerne quittant Chiasso à 10 heures du soir et atteignant Lucerne à 5^{40} du matin en correspondance aux premiers trains du Jura-Simplon et du Central Suisse ainsi qu'au train 143 du Nord-Est Suisse à Rothkreuz.

Déférant à une demande de la Société de Navigation du lac Majeur, nous avons avancé de 15 minutes la marche du train 77, de manière qu'il puisse atteindre à Locarno la correspondance du bateau partant de cette localité à 5^{25} du matin.

L'intensité considérable du trafic d'automne a nécessité, dès le 1er septembre et dans les deux directions, la mise en marche de plusieurs trains de marchandises facultatifs qui pour la plupart circulaient de nuit, comme aussi l'organisation d'un service permanent sur toute la ligne. Avec l'assentiment du Conseil fédéral, les trains de marchandises et les trains facultatifs ont marché le dimanche, du 18 septembre au 6 novembre, lorsque cela était nécessaire.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer:	1892 (266 kilomètres)				1891 (266 kilomètres)				Comparé à 1891 plus		moins	
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	4,743,639	57	34,25	32,87	4,712,049	99	36,27	34,82	31,589	58		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	451,472	83	3,26	3,13	458,463	25	3,53	3,39			6,990	42
b) animaux	229,076	73	1,65	1,59	323,578	59	2,49	2,39			94,501	86
c) marchandises de toute nature	8,427,221	96	60,84	58,39	7,498,310	47	57,71	55,41	928,911	49		
Ensemble	13,851,411	09	100,00		12,992,402	30	100,00		859,008	79		
B. Recettes diverses	580,652	56		4,02	540,477	05		3,99	40,175	51		
Total des Recettes	14,432,063	65		100,00	13,532,879	35		100,00	899,184	30		

Au point de vue du trafic et des recettes en général, l'exercice 1892 a donné des résultats très satisfaisants. Les *recettes des transports par chemin de fer* présentent comparativement à l'exercice précédent une augmentation de fr. 859,008. 79 ou de 6,61 %; elles sont également supérieures de fr. 1,146,829. 15 ou de 9,03 % à celles de 1890. La proportion entre les recettes sur voyageurs et celles sur marchandises s'est de nouveau accentuée en faveur de ces dernières.

La recette totale des transports par chemin de fer s'élève

	1892	1891
par kilomètre de ligne à	fr. 52,072. 97	fr. 48,843. 62
„ „ „ train „ „	6. 11	„ 6. —
„ jour „ „	37,845. 38	„ 35,595. 62

En ce qui concerne les recettes par mois, c'est celui de janvier qui a la plus faible: fr. 826,302. 64 et le mois d'octobre la plus forte: fr. 1,475,882. 51; la recette moyenne mensuelle se chiffre par fr. 1,154,284. 25 (en 1891: fr. 1,082,700. 19).

Selon l'usage, nous avons réuni les résultats du trafic et des recettes dans 8 tableaux annexés à ce rapport; ces résultats nous suggèrent les considérations qui suivent:

1. Voyageurs.

Le service local a pris une nouvelle extension; en revanche, le service de transit a légèrement diminué par suite de l'épidémie de choléra. Le nombre des voyageurs, ramené à la longueur totale des lignes, est monté néanmoins de 241,654 à 249,350. L'augmentation ne porte que sur les voyageurs de IIe et IIIe classes; la Ie classe accuse une diminution.

Le nombre des voyageurs transportés est:

	1892	1891
en Ie classe .	86,572 = 5.96 %	88,864 = 6.40 %
„ IIe „ .	360,332 = 24.81 %	349,870 = 25.19 %
„ IIIe „ .	1,005,681 = 69.23 %	949,937 = 68.41 %

Les kilomètres de voyageurs se subdivisent comme suit:

	1892	1891
pour la Ie classe .	9,424,329 = 14.21 %	9,940,179 = 15.46 %
„ „ IIe „ .	21,780,326 = 32.84 %	21,939,359 = 34.13 %
„ „ IIIe „ .	35,122,516 = 52.95 %	32,400,349 = 50.41 %

Chaque voyageur a parcouru en moyenne:

	1892	1891
en Ie classe .	108.86 kilomètres	111.86 kilomètres
„ IIe „ .	60.45 „	62.71 „
„ IIIe „ .	34.92 „	34.11 „

Le chiffre moyen de voyageurs est:

	1892	1891
par kilomètre de train de voyageurs	48.77	48.01
„ „ d'essieu de voiture	4.22	4.20

Quant aux recettes, elles se répartissent comme suit:

	1892	1891
Ie classe .	fr. 1,188,592. 50 = 25.06 %	fr. 1,245,919. 62 = 26.44 %
IIe „ . .	„ 1,746,808. 41 = 36.82 %	„ 1,757,251. 39 = 37.29 %
IIIe „ .	„ 1,808,238. 66 = 38.12 %	„ 1,708,878. 98 = 36.27 %

Chaque voyageur a payé une taxe moyenne:

	1892	1891
en Ie classe de .	fr. 13. 73	fr. 14. 02
„ IIe „ „ .	„ 4. 85	„ 5. 02
„ IIIe „ „ .	„ 1. 80	„ 1. 80

La recette par voyageur et kilomètre se monte:

à 7.15 centimes en 1892,
„ 7.33 „ „ 1891.

2. Bagages.

Ce service, ramené au développement total des lignes, accuse 2347 tonnes, en diminution de 37 tonnes sur l'exercice précédent (2384 tonnes); cette diminution doit être attribuée à l'apparition déjà mentionnée du choléra. Les recettes ont baissé de fr. 458,463. 25 à fr. 451,472. 83, soit donc une moins-value de fr. 6,990. 42 = 1.52 %.

3. Animaux.

La diminution sur ces transports comporte, vis-à-vis de 1891, 22,674 têtes; elle est due essentiellement à la faiblesse des exportations de bétail de boucherie en provenance de l'Italie. La moins-value se monte à fr. 94,501. 86 = 29.21 %.

4. Marchandises.

Le résultat de 1892 est tout à fait satisfaisant; ramené à la longueur totale des lignes, le mouvement est monté de 389,570 à 438,388 tonnes. A cette augmentation participent tous les articles les plus importants de trafic, sauf toutefois les combustibles qui accusent une diminution de 6524 tonnes. Au point de vue des poids transportés, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent le premier rang avec 269,058 tonnes (34.94 %); viennent ensuite les produits métallurgiques avec 116,346 tonnes (15.11 %) et les combustibles avec 106,900 tonnes (13.88 %). En 1892, chaque tonne a parcouru en moyenne 151.43 kilomètres (en 1891: 146.75 kilomètres).

Les quatre catégories principales de tarifs se répartissent de la manière suivante:

	1892		1891	
grande vitesse	31,558 t. =	4.10 %	32,435 t. =	4.60 %
expéditions partielles	42,741 t. =	5.55 %	42,827 t. =	6.06 %
wagons complets	213,505 t. =	27.72 %	208,817 t. =	29.57 %
tarifs exceptionnels	482,273 t. =	62.63 %	422,053 t. =	59.77 %

Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après:

	1892	1891
de la Suisse vers l'Italie	46,677 t.	45,252 t.
de l'Italie vers la Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	189,962 t.	161,838 t.
de l'Allemagne, la Belgique et la Hollande vers l'Italie . .	166,736 t.	157,140 t.
de l'Italie vers l'Allemagne, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre	88,630 t.	69,233 t.

Dans ces deux derniers trafics sont comprises aussi les marchandises réexpédiées au départ de Chiasso-transit, de Pino-transit et de Locarno-transit.

Les recettes accusent la très notable plus-value de fr. 928,911. 49 = 12.39 % et se montent à fr. 8,427,221. 96 contre fr. 7,498,310. 47 en 1891. La recette moyenne par tonne et kilomètre s'élève à 7.23 centimes, chiffre identique à celui de l'exercice 1891.

Comparées à celles de 1891, les *recettes diverses d'exploitation* accusent les chiffres suivants:

	1892	1891
loyers et affermages	fr. 572,078. 72	fr. 533,451. 67
produit de services auxiliaires	„ 5,947. 25	„ 5,076. 40
autres recettes	„ 2,626. 59	„ 1,948. 98
	fr. 580,652. 56	fr. 540,477. 05

Ces recettes diverses sont donc supérieures de fr. 40,175. 51 à celles de 1891; la plus-value provient essentiellement de la mise en service de 50 wagons neufs pour les marchandises en grande vitesse, comme aussi du fait que les wagons ont été plus fortement utilisés qu'en 1891.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

Dépenses.	1892 (266 kilomètres.)			1891 (266 kilomètres.)			Comparé à 1891 plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. pour administration générale	464,796	01	6.02	466,803	39	6.22			2,007	38
II. „ surveillance et entretien de la ligne	1,654,621	66	21.40	1,798,532	86	23.96			143,911	20
III. „ expédition et mouvement	1,633,948	14	21.14	1,566,943	43	20.87	67,004	71		
IV. „ traction	2,696,834	67	34.89	2,547,747	73	33.93	149,086	94		
V. „ dépenses diverses . .	1,278,918	87	16.55	1,127,621	69	15.02	151,297	18		
Total des dépenses	7,729,119	35	100.00	7,507,649	10	100.00	367,388	83	145,918	58

		1892	1891
La dépense s'élève:	par kilomètre de ligne . . .	à fr. 29,056. 84	fr. 28,224. 24
	„ „ „ train . . .	„ „ 3.4124	„ 3.4662
	„ „ „ parcours utile .	„ „ 2.7056	„ 2.7259
	„ „ „ d'essieu de voitures et wagons . .	„ „ 0.1136	„ 0.1163
	„ „ „ de tonne (poids brut)	„ „ 0.0188	„ 0.0192
	en pour cent des recettes d'exploitation	53.56	55.48
	„ „ „ „ „ sur transports	55.80	57.78

ad I. Administration générale.

Les dépenses de cette rubrique présentent comparativement à l'exercice précédent une diminution de fr. 2,007. 38, dont fr. 1,319. 98 pour le *personnel* et fr. 687. 40 pour les *autres dépenses*.

ad II. Surveillance et entretien de la ligne.

Les dépenses pour la surveillance et l'entretien comportent en 1892 et relativement à 1891 les sommes ci-dessous:

	1892	1891
personnel	fr. 548,178. —	fr. 489,108. 33
entretien et réfection de la ligne	„ 1,042,698. 18	„ 1,245,434. 80
autres dépenses . . .	„ 63,745. 48	„ 63,989. 73
total	fr. 1,654,621. 66	fr. 1,798,532. 86

Les dépenses du *personnel pour le service de la ligne* accusent cette année aussi une notable augmentation comparativement à l'exercice écoulé; la différence est de fr. 59,069. 67, dont la majeure partie, fr. 51,508. 85, porte sur les traitements du personnel de la voie et fr. 5,220. 30 sur ceux des ingénieurs de la voie et de leurs auxiliaires.

L'augmentation de dépense pour les traitements du personnel de la voie est due au fait que depuis le mois de juin 1892 les salaires afférents aux jours de repos et de maladie des aides-piqueurs, chefs d'équipes et ouvriers réguliers ne sont plus comptabilisés sous la rubrique ci-dessus mais au chapitre II. B. 2, parce que le plus grand nombre de ces agents sont employés aux suppléances dans le service de surveillance. La dépense y relative est d'environ fr. 47,000. Une autre cause de l'accroissement des frais, c'est l'installation de postes spéciaux partout où les étincelles des locomotives ont déjà occasionné ou pourraient occasionner des incendies de forêts, etc.; c'est aussi la surveillance plus intense de tous les points de la ligne menacés par les crues d'eau, les chutes de pierres, avalanches, etc. Quant à l'augmentation de dépense pour traitements de l'ingénieur en chef et de son personnel (fr. 54,636. 51 contre fr. 52,424. 60 en 1891), elle provient de l'engagement d'un agent spécial pour le calcul des ponts métalliques; les traitements des ingénieurs de la voie et de leurs auxiliaires accusent un surcroît de dépense de fr. 5,220. 30 provenant d'une part de l'engagement d'un surveillant chargé des inspections périodiques et de l'entretien courant des ponts métalliques et d'autre part de suppléances prolongées en cas de maladie.

Les quotités afférentes aux traitements des piqueurs ainsi qu'aux tiers des traitements des gardes-stations rentrant dans la rubrique II A. 5 du compte, n'ont en revanche pas beaucoup varié comparativement à 1891 (fr. 35,375. 40 et fr. 44,934. 93 contre fr. 34,943. 49 et fr. 45,238. 23).

Nous indiquons ci-dessous les positions principales des dépenses pour traitements des gardes-voie et gardes-barrières ainsi que de leurs remplaçants:

Gardes de jour et gardes-barrières (femmes) . . .	fr. 123,336. 60
Gardes de nuit	„ 45,481. 10
Suppléances: jours de repos dudit personnel . . .	„ 42,711. 10
„ „ „ maladie dudit personnel . . .	„ 13,007. 55
Surveillance extraordinaire	„ 35,942. 90
Service extraordinaire des barrières	„ 8,016. 70
Suppléances: jours de repos des ouvriers réguliers . .	„ 27,501. 65
„ „ „ maladie „ „ „ . .	„ 5,652. 15
Salaires pour les jours de repos des suppléants inscrits sur la liste de paye	„ 9,290. 95
Contrôle de la voie des aides-piqueurs et chefs d'équipe .	„ 4,820. 40
Total	fr. 315,761. 10

Le reste (fr. 47,448. 02) des dépenses de cette catégorie concerne les uniformes, les suppléments de paye aux gardes-tunnels, les gratifications de fin d'année et la quote-part de la Compagnie aux frais de surveillance du tronçon Lucerne-Rothkreuz. Il ressort de la spécification ci-dessus que les dépenses occasionnées par les jours de repos et de maladie se montent à fr. 98,163. 40, c'est-à-dire au 31 % des dépenses nettes du personnel affecté au service de la surveillance.

L'entretien et la réfection de la ligne ont coûté en 1892 fr. 202,736. 62 *de moins* que l'année précédente; les dépenses se répartissent sur les rubriques ci-après:

		1892		1891		Différence
1. entretien du corps de la voie et de ses dépendances (ballastage compris) .	fr.	256,525. 95	fr.	277,209. 07;	— fr.	20,683. 12
2. entretien et réfection de la superstructure (voie de fer et installations mécaniques) y compris le remplacement du matériel détérioré	„	569,563. 38	„	765,075. 79;	— „	195,512. 41
3. entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	„	113,969. 95	„	102,406. 87;	+ „	11,563. 08
4. entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures	„	73,360. 95	„	74,288. 77;	— „	927. 82
5. déblayage des neiges et de la glace .	„	29,277. 95	„	26,454. 30;	+ „	2,823. 65
total	fr.	1,042,698. 18	fr.	1,245,434. 80;	— fr.	202,736. 62

ad 1. La diminution des dépenses *d'entretien du corps de la voie et de ses dépendances* (infrastructure en général) concerne les sous-rubriques énumérés ci-dessous:

Le nettoyage, complétement et renouvellement du ballast a coûté fr. 96,882. 15 contre fr. 104,491. 55 en 1891, différence en moins: fr. 7,609. 40.

En regard des dépenses extraordinaires mentionnées à la page 30 de notre dernier rapport (torrent Molina, tunnel du Moorenthal, inspections de ponts) et qui atteignaient le chiffre de fr. 31,302. 43, l'exercice écoulé n'accuse de ce chef que quelques travaux secondaires, tels que: nouveaux chemins de dévalage des bois au-dessus de Piotta et pavage du chemin de dévalage près Casa nuova (fr. 3,162. 33); asséchement de la tranchée kilom. 182,$\frac{580}{910}$ (fr. 1,942. —); renforcement des parties métalliques du viaduc de Travi (fr. 3,311. 65); enlèvement des matériaux de charriage dans le Siechenbach près Seewen (fr. 3,125. —).

D'autre part les dépenses pour le déblayage des parois rocheuses se sont élevées à fr. 45,258. 30, soit fr. 18,173. 78 de plus qu'en 1891 (fr. 27,084. 52). Ces travaux ont été exécutés en particulier entre Amsteg et Gurtnellen, où des chutes de pierres se sont produites au printemps, et sur le versant du Monte Salvatore entre Lugano et Melide, qui a été très soigneusement déblayé; sur ce point on continue en 1893 les travaux systématiques de déblayage et de consolidation, après quoi on mettra à l'étude l'exécution d'ouvrages de défense pour retenir les éboulements impossibles à éviter complétement sur ces pentes abruptes.

Dans notre 20e rapport de gestion nous mentionnions les mesures reconnues nécessaires à la suite de la catastrophe de Mœnchenstein, relativement aux ponts métalliques des chemins de fer suisses et nous indiquions les travaux de cette nature exécutés sur le réseau du Gothard.

Quant à la suite de cette affaire, nous avons à rappeler qu'en date du 19 août 1892 le Conseil fédéral a promulgué une „ordonnance concernant le calcul, l'inspection et l'épreuve des ponts et charpentes métalliques des chemins de fer suisses“, ordonnance issue de nombreuses conférences entre des professeurs du Polytechnicum fédéral, des constructeurs expérimentés et des ingénieurs d'Administrations de chemins de fer.

En prenant cette ordonnance pour base, nous avons fait recalculer les dimensions des ponts métalliques construits en 1873/74 et en premier lieu ceux des lignes plus importantes Biasca-Cadenazzo et Lugano-Chiasso parcourues par des trains assez lourds; les résultats de cette opération sont actuellements complets. Simultanément avec ces nouveaux calculs, nous faisions étudier les renforcements qui, bien que n'atteignant pas de grandes proportions, doivent tout au moins être exécutés à presque tous les ponts.

Ainsi qu'il est dit page 7, nous avons en 1892 commencé ces travaux au pont de la Moësa et au pont du lac près Melide; pour une autre partie de ces ouvrages de consolidation, les matériaux sont commandés et pour une autre enfin les projets sont encore en mains du Département des chemins de fer chargé de les examiner et de les approuver.

Dans notre dernier rapport de gestion, nous avons parlé des 16 postulats formulés par le Département des chemins de fer en vue d'augmenter la sécurité de l'exploitation des chemins de fer, comme aussi du mémoire élaboré à ce sujet par les Compagnies suisses. Le 7 mai 1892 eut lieu une seconde conférence avec le Département, à la suite de laquelle le Conseil fédéral prit son arrêté du 24 mai qui réglait provisoirement la question. Les résultats portent non seulement sur le service de la voie, mais encore sur ceux de la traction et de l'exploitation; le premier est visé spécialement par le postulat 1, pour autant qu'il réclame l'établissement général de block-stations, par le postulat 3 (signaux d'entrée), postulat 9 en partie (examen du personnel), postulat 10 (journée de travail des agents affectés au service des appareils de centralisation des aiguilles), postulat 11 (emploi des femmes pour la surveillance des passages à niveau) et par le postulat 15 (locaux pour les buffets de gares). Le Département des chemins de fer a abandonné toutes les conditions posées en matière de constructions dans ces postulats et que les Compagnies repoussaient dans leur mémoire; de plus il a renoncé en principe à contester l'admission des femmes, dont le travail est notamment utilisé par les Compagnies pour le service des barrières; au point de vue financier, cette circonstance a une portée capitale. En revanche le Conseil fédéral a établi une disposition limitant la durée du travail quotidien des femmes au service des barrières, et prescrit des examens périodiques afin de maintenir constamment les aptitudes du personnel à la hauteur des prestations exigées de ce dernier; la Compagnie du Gothard avait auparavant déjà introduit ces épreuves périodiques; il ne reste plus qu'à rechercher si les prescriptions y relatives doivent être complétées. Les Compagnies de l'Association ayant renvoyé cette question à l'étude de la Commission technique, nous attendrons pour nous prononcer, de connaître le préavis de celle-ci. Nous reviendrons plus loin sur les décisions du Conseil fédéral se rapportant aux autres branches de service.

ad 2. Les dépenses *d'entretien et de réfection de la superstructure* se subdivisent comme suit:

	1892	1891	Différence
a) coût du matériel de superstructure pour l'entretien courant	fr. 132,684. 85	fr. 255,164. 50;	— fr. 122,479. 65
b) salaires pour dressement et réfection de la voie	„ 204,561. 41	„ 255,138. 39;	— „ 50,576. 98
c) entretien des installations mécaniques .	„ 38,288. 99	„ 74,233. 67;	— „ 35,944. 68
d) réfections totales de la voie . .	„ 467,581. 71	„ 379,540. 92;	+ „ 88,040. 79
total	fr. 843,116. 96	fr. 964,077. 48;	— fr. 120,960. 52
moins: la valeur du vieux matériel retiré	„ 273,553. 58	„ 191,360. —;	+ „ 82,193. 58
dépense nette	fr. 569,563. 38	fr. 772,717. 48;	— fr. 203,154. 10

Le fonds de renouvellement remboursant le coût du matériel contenu dans les dépenses ad *a*, *c* et *d*, soit fr. 576,734. — (1891: fr. 621,676. 32), il ne reste en réalité à la charge du compte d'exploitation que fr. 266,382. 96.

ad a. Indépendamment des réfections totales (lettre *d*), on a changé en 1892 13,566 traverses (17,406 en 1891), savoir 6916 en bois tendre, 6043 en chêne et 607 traverses métalliques; elles ont été remplacées par 12,835 traverses de chêne, 624 traverses métalliques et 123 traverses en bois tendre; le surplus de 16 provient de l'augmentation du nombre des traverses entre deux joints.

Les rails endommagés qu'il a fallu remplacer, comprennent 689 m de rails d'acier auxquels on a substitué des rails neufs de même métal, 1619 m de rails en fer et 859 m de rails d'acier remplacés par d'anciens rails d'acier.

Durant l'exercice il y a eu 44 ruptures de rails, 60 autres ont été endommagés d'une autre manière, ce qui porte à 104 le chiffre des rapports. Les fournisseurs n'ont à remplacer que 38 de ces rails parce que la période de garantie (10 ans) était expirée pour les rails placés jusque fin 1881 et qu'un arrangement a été conclu avec la Société anonyme „Union" à Dortmund quant à l'expiration de la garantie des rails fournis en 1883.

Pour consolider la superstructure, on a employé 27,289 crampons à tige carrée et 8170 selles d'un modèle plus fort.

Nous donnons ci-après un tableau indiquant la répartition, à la fin de 1892, de notre voie de fer selon ses différents types:

	1892		1891		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales Rothkreuz-Immensee - Chiasso, Giubiasco - frontière près Pino et Cadenazzo-Locarno . .	319364	109	292600	100.0	259571	100.0
dont:						
voies de rails en fer	21842	7.4	25276	8.6	34638	13.3
„ „ „ „ acier, type I . .	11525	4.0	12750	4.4	18736	7.2
„ „ „ „ „ „ II . .	223375	76.3	229713	78.5	206197	79.5
„ „ „ „ „ „ III . .	16957	5.7	16442	5.6	—	—
„ „ „ „ „ „ IV . .	45665	15.6	8419	2.9	—	—
voies sur traverses en mélèze . .	10564	3.6	10638	3.8	88975	34.3
„ „ „ „ chêne . . .	141489	48.3	157818	53.9	170596	65.7
„ „ „ métalliques . . .	167311	57.1	124144	42.3	—	—

Au cours de 1892 a été ouverte au service la seconde voie des tronçons Lavorgo-Biasca et Gurtnellen-Wasen, ce qui explique l'augmentation d'à peu près 27 kilomètres de la longueur totale des voies principales.

ad b. La diminution (fr. 50,576. 98) des *salaires pour dressements et réfections* provient essentiellement de la modification (voir plus haut aux dépenses du personnel) apportée à la comptabilisation des salaires du personnel de suppléance pendant les jours de repos et en cas de maladie.

ad c. La dépense *d'entretien des installations mécaniques* est en 1892 de fr. 35,944. 68 inférieure à celle de 1891; la réfection comporte 16 aiguilles seulement (33 en 1891), dont 5 ont été remplacées par d'anciens appareils du type de 1874.

ad d. Les *réfections totales de la superstructure* ont eu lieu en 1892 sur les tronçons ci-après: dans le tunnel de l'Oelberg: 1968 m avec voie du type IV^a sur traverses métalliques; dans le tunnel du Stutzeck: 408 m avec voie du type IV^a sur traverses métalliques; dans le tunnel du Saint-Gothard: 8268 m dont 7854 du type IV^a sur traverses métalliques et 412 du type IV^a sur traverses en bois; dans les voies principales des stations d'Osogna, Claro et Castione: 1535 m du type II^1

sur traverses métalliques; sur le tronçon Lugano-Melide: 2450 m du type II[1] sur traverses métalliques; au total 12,857 m ayant entraîné une dépense de fr. 467,581. 71 (en 1891: 10,204 m et fr. 367,247. 90).

Le mètre de voie réfectionnée revient donc en moyenne à fr. 36. 40.

Jusque fin 1892 la réfection des voies du tunnel du Saint-Gothard était achevée sur 24,280 m, soit le 80 % de la longueur totale.

ad 3. Les dépenses de *l'entretien des bâtiments* sont de fr. 11,563. 08 supérieures à celles de 1891; l'augmentation est due au fait que cette rubrique accuse pour 1892 un certain nombre de travaux assez importants dont nous allons citer les principaux:

1. transfert de la maisonnette n° 95 de l'embouchure du tunnel de Prato (kilom. 104,34) à proximité du pont sur le Tessin près Polmengo (kilom. 104,592): fr. 4,796. 50; cette maisonnette était, comme d'autres également, trop exposée à la fumée sortant du tunnel et ne remplissait par conséquent pas son but;

2. transformation pour cause d'humidité des maisonnettes n°s 18 et 19 près Brunnen, n°s 41 et 43 entre Amsteg et Gurtnellen: fr. 9,449. 95;

3. prolongement des quais de chargement à Biasca et Castione, sur la demande du Département militaire fédéral: fr. 4,172. 50; cette dépense sera remboursée par l'Administration militaire;

4. démolition d'un fronton de chacun des entrepôts I et II à Brunnen, à l'effet de gagner de l'espace pour les voies d'accès entre les deux rangées de magasins; reconstruction de ces frontons sur un autre point: fr. 7,525. 70 (inachevé);

5. transformation du dépôt de Bellinzone, qui a été en même temps agrandi de façon à pouvoir contenir 4 locomotives de plus; le coût de ces travaux figurant au compte d'exploitation s'est monté en 1892 à fr. 8,905. 23; ils seront achevés en 1893;

6. par une cause demeurée inconnue, la halle de grande vitesse de Chiasso a été incendiée le 20 février; ce sinistre a détruit aussi les combles du bâtiment de la douane alors en construction; la reconstruction de cet édifice, ainsi que les installations provisoires pour les marchandises de la grande vitesse ont coûté fr. 14,822. 47;

7. construction de 2 magasins d'agrès et outils pour les travaux du Xe district de piqueur; ces magasins sont placés près de la maisonnette n° 161 et au kilom. 174,215: fr. 1,982. 35.

ad 4. Les frais d'entretien du *télégraphe, des signaux et des clôtures* accusent un chiffre à peu près égal à celui de 1891 (1892: fr. 73,360. 95; 1891: fr. 74,288. 77) et se répartissent comme suit:

	1892	1891		Différence
entretien du télégraphe . . .	fr. 23,484. 89	fr. 31,427. 78;	—	fr. 7,942. 89
entretien des signaux dans les gares et en pleine voie	„ 6,388. 66	„ 14,302. 64;	—	„ 7,913. 98
entretien des clôtures, barrières, etc. .	„ 43,487. 40	„ 28,558. 35;	+	„ 14,929. 05
total	fr. 73,360. 95	fr. 74,288. 77;	—	fr. 927. 84

En fait de travaux dignes d'être signalés, nous citerons: reconstruction de la ligne télégraphique Giornico-Biasca (fr. 6,450. 06); remplacement des poteaux de la station Rivera-Bironico jusqu'à Lugano (fr. 7,291. 05); substitution sur d'assez longs parcours de dalles en pierres aux haies vives détériorées (fr. 10,705. 90).

De la maisonnette n° 50 (kilom. 58,6) jusqu'à l'extrémité sud du tunnel du Naxberg, ainsi que du kilom. 123,98 à la gare de Biasca, on a placé des lignes souterraines de télégraphe et de signaux; le téléphone a été installé avec postes de communication dans toutes les maisonnettes, entre les stations de Giornico et de Biasca et celles de Rivera-Bironico et Melide. La dépense y relative a été colloquée au compte de construction.

Les lignes télégraphiques et de signaux avaient fin 1892 le développement ci-après indiqué:

Lignes de télégraphe et de signaux	Lignes appartenant à la Compagnie.		Fils de service sur poteaux de l'Etat.		Total.	
	Kilomètres					
	Ligne	Fils	Ligne	Fils	Ligne	Fils
Lignes aériennes	55.050	209.000	183.360	725.240	238.410	934.240
Câbles	52.229	278.437	—	—	52 229	278.437
Total fin 1892	107.279	487.437	183.360	725.240	290.639	1212.677
Total fin 1891	106.400	439.800	197.300	728.200	303.700	1168.000

La diminution de la longueur des lignes provient de ce que le télégraphe qui avait dû jadis être éloigné du corps de la voie à cause de la construction de la seconde voie, a été replacé le long du chemin de fer, d'où est résulté un raccourcissement de la ligne télégraphique.

ad 5. La dépense pour le déblayage des neiges et de la glace n'excède pas de beaucoup celle de l'exercice précédent (fr. 29, 277. 95 contre fr. 26,454. 30 en 1891), soit une augmentation de fr. 2823. 65.

Le tableau ci-dessous indique la répartition comparative de ces dépenses sur les diverses sections:

Du 1er janvier au 31 décembre	Au nord du Gothard 65 kilom. de ligne à ciel ouvert.		Au sud du Gothard 60 kilom. de ligne à ciel ouvert, jusqu'à Giubiasco.		Monte-Ceneri avec les autres sections 81 kilom. de ligne à ciel ouvert	
	Montant	par kilom.	Montant	par kilom.	Montant	par kilom.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1892	15,567. 50	239. 50	11,590. 05	193. 20	2,120. 40	26. 20
1891	17,102. 98	263. 10	8,990. 32	149. 84	361. —	4. 45
1890	5,074. 68	78. 07	8,679. 90	144. 66	541. 81	6. 69
1889	13,001. 18	200. 02	12,544. 14	209. 07	5,863. 44	72. 39
1888	24,502. 10	376. 95	45,446. 12	757. 43	20,330. 12	251. —
1887	11,077. 22	170. 42	22,227. 64	370. 49	7,132. 89	88. 06
1886	14,901. 88	229. 26	19,988. 36	333. 14	3,058. 18	37. 75
1885	6,261. —	96. —	7,939. —	132. —	837. 99	10. —
1884	8,565. —	131. —	7,105. —	118. —	528. 03	6. 50
1883	14,650. —	225. —	10,210. —	170. —	845. 12	10. 50

Cette année également, c'est le côté nord qui a occasionné la majeure partie de la dépense, à laquelle la seule gare de Gœschenen participe pour fr. 5,647. 30 (36 %). De la dépense du côté sud, fr. 4,458. 60 concernent la gare d'Airolo. Les plus fortes chutes de neige ont eu lieu dans la première moitié de février; dans la nuit du 6 au 7 la hauteur de la neige atteignait presque 1 m sur le tronçon Wasen-Gœschenen et 0,85 m à Airolo.

En moyenne, le déblayage des neiges revient par kilomètre de ligne à ciel ouvert, y compris les stations, à fr. 142. 45 contre fr. 128. 42 en 1891.

Les *autres dépenses* du service d'entretien et de surveillance sont un peu inférieures à celles de 1891, fr. 63,745. 48 contre 63,989. 73.

Les frais de complétement et d'entretien de l'inventaire accusent en 1892 aussi une augmentation d'ailleurs peu considérable (fr. 4,455. 88) qui est due uniquement au remplacement et aux réparations d'objets usés.

Les autres dépenses figurant sous cette rubrique sont par contre toutes inférieures à celles de l'exercice précédent; la diminution comporte: fr. 2,599. 53 sur l'éclairage de la ligne, fr. 1,613. 20 sur les dommages aux cultures et fr. 782. 41 sur l'éclairage et le chauffage des locaux de service.

Selon l'usage, nous terminons cet exposé des dépenses par un tableau récapitulant les journées de travail de journaliers (ainsi donc à l'exclusion du personnel régulier) affectées à la surveillance et à l'entretien de la ligne. Cette année nous indiquons dans une colonne à part les jours de repos légaux pour lesquels on a dû payer le personnel de suppléance employé à la journée; selon la spécification de la page 26, la dépense s'est montée de ce chef à fr. 9,290. 95.

1	Auxiliaires, surveillance extraordinaire et suppléances aux jours de repos: en service des stations 2	3	en service de la voie 4	5	Jours de repos légaux des suppléants à la journée 6	7	Suppléances aux jours de maladie 8	9	Travaux d'entretien. Infra-structure 10	11	Super-structure 12	13	Bâtiments 14	15	Télé-graphe et signaux 16	17	Déblai des neiges et de la glace 18	19	Total 20	21
	1892	1891	1892	1891 *)	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1891	1892	1892	1892	1891
Janvier . .	443	262	1450	1232	232	Les chiffres de cette colonne sont contenus dans ceux des colonnes 5 à 13.	514	Les chiffres de cette colonne sont contenus dans ceux des colonnes 5 à 13.	1134	1187	1850	3737	195	98	197	129	3216	2452	9231	9097
Février . .	412	322	1207	1600	269		368		1254	1174	2477	3890	192	131	147	213	2030	942	8356	8272
Mars	439	375	2666	2293	264		351		2965	2039	3033	3904	133	232	400	341	577	1619	10828	10803
Avril	413	324	3023	1560	270		258		3827	4003	4384	6165	134	149	463	678	84	36	12856	12915
Mai	506	376	2387	1990	305		321		4013	2907	5643	5893	347	268	435	318	—	1	13957	11753
Juin	492	327	1802	1613	227		274		3217	3008	5731	6602	248	331	277	219	—	—	12268	12100
Juillet . . .	493	379	1532	1622	258		288		4399	4302	6994	6179	252	329	210	312	—	—	14426	13123
Août	497	365	1684	1872	270		238		4540	4157	5703	5585	433	254	299	192	3	—	13667	12425
Septembre.	947	355	1890	1685	280		191		3608	3294	4992	6442	605	308	445	175	—	—	12958	12259
Octobre . .	1390	427	2580	1644	322		282		3064	3002	4850	6337	428	214	643	431	4	—	13563	12055
Novembre .	1209	420	2239	1621	340		261		3798	2268	5456	5160	333	377	583	363	13	46	14232	10255
Décembre .	1127	392	1963	1694	350		235		2854	2475	2774	4651	434	234	532	251	946	1300	11215	10997
Total	8368	4324	24423	20426	3387		3581		38673	33816	53887	64545	3734	2925	4631	3622	6873	3235	147557	136054

*) *Note concernant les colonnes 5 à 13:* les chiffres de ces colonnes comprennent aussi les jours de repos légaux de journaliers ainsi que les suppléances fournies par ceux-ci aux jours de repos légaux.

ad III. Expédition et Mouvement.

Les *dépenses totales* afférentes à ce service se sont élevées en 1892 à fr. 1,633,948. 14 contre fr. 1,566,943. 43 en 1891.

Le surcroît de dépense se compose de fr. 66,709. 98 pour le personnel et de fr. 294. 73 pour les autres dépenses.

L'excédent des *dépenses du personnel* est une conséquence de l'accroissement de l'effectif des agents, de diverses augmentations de traitements et de l'engagement d'un personnel auxiliaire pendant la durée du trafic très dense de l'automne, comme aussi du mouvement considérable des céréales dans les entrepôts de Brunnen.

Quant aux *autres dépenses*, l'augmentation porte sur les sous-rubriques: imprimés, fournitures de bureau et publication des horaires.

L'arrêté fédéral du 24 mai 1892 concernant les réformes à introduire dans l'exploitation des chemins de fer et qui résout les questions soulevées dans les 16 postulats du Département des chemins de fer, influe de la manière suivante sur la branche de service „Expédition et Mouvement“:

Cet arrêté déclare obligatoire pour toutes les Administrations la marche des trains à intervalles calculés sur la base de la distance ainsi que le système des avis d'arrivée des trains. Ces deux innovations se trouvaient déjà en vigueur sur le réseau du Gothard. Nous nous sommes exprimés ailleurs sur la prescription des examens périodiques qui vise toutes les divisions du service d'exploitation. Ensuite l'arrêté prend acte de la déclaration des Compagnies, comme quoi les chefs de trains attachés aux trains express et aux trains omnibus très chargés, ne seront occupés ni au service des bagages ni à celui des billets.

En revanche l'Autorité supérieure abandonne les autres prétentions qu'elle avait formulées au sujet de l'escorte des trains.

ad IV. Traction (locomotives, voitures et wagons).

Les *dépenses totales* du service de la traction, qui étaient en 1891 de fr. 2,547,747. 73, ont atteint en 1892 le chiffre de fr. 2,696,834. 67 se répartissant comme suit:

	1892	1891
personnel	fr. 677,987. 15	fr. 621,204. 23
matières pour les locomotives, voitures et wagons	„ 1,365,671. 75	„ 1,333,688. 81
entretien et renouvellement du matériel roulant .	„ 632,898. 90	„ 575,553. 68
autres dépenses	„ 20,276. 87	„ 17,301. 01
	fr. 2,696,834. 67	fr. 2,547,747. 73

L'excédent provient surtout de l'augmentation des dépenses pour le personnel des locomotives, comme aussi de celles de l'entretien et du renouvellement du matériel roulant.

L'arrêté fédéral du 24 mai 1892 concernant les réformes à introduire dans l'exploitation des chemins de fer et qui a clôturé les négociations relatives aux 16 postulats du Département des chemins de fer, prescrit à l'art. III que tous les trains omnibus et express doivent être pourvus de freins à air continus automatiques. Un délai expirant le 1er juin 1894 a été fixé pour l'exécution de cette mesure; mais avant la promulgation de l'arrêté précité nous avions déjà prévu l'acquisition des armatures nécessaires pour ce système de freins. Au surplus il est à remarquer que les dispositions rigoureuses de cet arrêté prescrivant l'exclusion des véhicules non pourvus de freins continus, des trains dits mixtes qui comportent forcément toujours quelques wagons à marchandises, constituent une nouvelle complication du service. Les Compagnies ont déjà réclamé à ce sujet auprès de

l'Autorité compétente. Eu égard au nouvel état des choses, nous n'avons pas tardé à adapter le frein continu ou la conduite de frein continu à un grand nombre de wagons à marchandises, afin qu'ils puissent circuler dans les trains de voyageurs, notamment pour les transports de bestiaux et de marchandises en grande vitesse.

En ce qui concerne l'augmentation du parc des locomotives, nous avons toujours fait spontanément le nécessaire, de sorte qu'aucune invitation n'a été adressée à notre Compagnie quant à l'acquisition de nouvelles machines.

Relativement aux examens périodiques, ce que nous avons rappelé au sujet du service de la voie, ainsi que de celui de l'expédition et du mouvement, vaut aussi pour le service de la traction.

Durant l'exercice écoulé, le *parc des locomotives* (tableau n° 14) n'a pas subi de changement.

En fait de *combustible,* les *locomotives* ont brûlé principalement des charbons de la Sarre et des briquettes (principalement des charbonnages de la Ruhr); vu les prix avantageux de ces dernières, on les a employées sur les locomotives de tous les trains de voyageurs, de sorte qu'elles comportent le 30 % de la consommation totale.

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

en 1883,	à	26,545,556	kg.	coûtant	fr.	870,455. 95
„ 1884,	„	25,756,670	„	„	„	689,032. 42
„ 1885,	„	26,087,430	„	„	„	652,920. 92
„ 1886,	„	26,469,325	„	„	„	661,168. 40
„ 1887,	„	32,506,350	„	„	„	822,479. 43
„ 1888,	„	34,689,440	„	„	„	839,864. 30
„ 1889,	„	38,121,712	„	„	„	912,644. 36
„ 1890,	„	39,050,500	„	„	„	1,049,696. 22
„ 1891,	„	43,425,210	„	„	„	1,283,852. 38
„ 1892,	„	44,418,980	„	„	„	1,301,109. 18

ce qui donne par kilomètre de locomotive:

en 1883,	11,58	kg.	au	prix	de	cts. 37,97
„ 1884,	12,06	„	„	„	„	„ 32,26
„ 1885,	11,58	„	„	„	„	„ 28,98
„ 1886,	11,44	„	„	„	„	„ 28,57
„ 1887,	12,23	„	„	„	„	„ 30,96
„ 1888,	12,41	„	„	„	„	„ 30,04
„ 1889,	12,61	„	„	„	„	„ 30,18
„ 1890,	13,09	„	„	„	„	„ 35,19
„ 1891,	14,10	„	„	„	„	„ 41,69
„ 1892,	13,72	„	„	„	„	„ 40,20

La consommation de *graisses et huiles pour locomotives* (tableau n° 18) a été:

en 1883,	de	82,175,5	kg.	coûtant	fr.	71,782. 25
„ 1884,	„	54,316,5	„	„	„	45,162. 25
„ 1885,	„	54,682,7	„	„	„	42,246. 79
„ 1886,	„	56,458,5	„	„	„	36,435. 36
„ 1887,	„	68,113,9	„	„	„	38,363. 39
„ 1888,	„	91,513,3	„	„	„	45,184. 30

en 1889,	de 105,606,7	kg.	coûtant	fr.	44,712. 94
„ 1890,	„ 111,305,2	„	„	„	45,106. 77
„ 1891,	„ 127,024,8	„	„	„	48,287. 84
„ 1892,	„ 151,881,6	„	„	„	61,414. —

soit par kilomètre de locomotive:

en 1883,	0,036	kg.	au	prix	de	cts.	3,13
„ 1884,	0,025	„	„	„	„	„	2,11
„ 1885,	0,024	„	„	„	„	„	1,87
„ 1886,	0,024	„	„	„	„	„	1,57
„ 1887,	0,026	„	„	„	„	„	1,44
„ 1888,	0,033	„	„	„	„	„	1,62
„ 1889,	0,035	„	„	„	„	„	1,48
„ 1890,	0,037	„	„	„	„	„	1,51
„ 1891,	0,041	„	„	„	„	„	1,57
„ 1892,	0,047	„	„	„	„	„	1,90

Les *frais de réparations et d'entretien des locomotives* (tableau n° 24) se montent à fr. 448,875. 53 (fr. 410,105. 24 en 1891), soit par kilomètre de locomotive 13,869 centimes (13,318 centimes).

En 1892, le *parc des voitures et wagons* (tableau n° 20) a éprouvé les modifications suivantes:

Augmentation: 6 voitures de 1e classe, série A, destinées au service direct Paris-Milan-Paris; 50 wagons couverts (46 de la série K^{R1} et 4 de la série G^{R1}).

Diminution: 1 fourgon à bagages, série F; 2 wagons couverts, série K; 1 wagon découvert, série L^1. Ces véhicules ont été détruits soit sur notre réseau, soit sur des lignes étrangères.

Suivant un accord intervenu entre les Administrations suisses les wagons à marchandises munis du frein Westinghouse formeront désormais la série „G".

La *consommation de matières de graissage pour les voitures et wagons* (tableau n° 23) s'est élevé en 1892 à 19,511,5 kg. ayant coûté fr. 4,131. 55 (en 1891: 16,656,5 kg. et fr. 3,548. 54) ce qui fait par kilomètre d'essieu de voitures et wagons 0,279 gramme pour 0,006 centime (en 1891: 0,251 gramme pour 0,005 centime).

Les *frais de réparations des voitures et wagons* (tableau n° 24) se montent à fr. 203,724. 05 contre fr. 188,623. 94 en 1891.

ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses figurant sous cette rubrique pour *„loyers et affermages"* sont supérieures de fr. 13,863. 25 à celles de l'exercice précédent; tandis que le „matériel roulant" (location de wagons) accuse un surcroît de dépense de fr. 17,589. 44, il y a en revanche diminution de fr. 3,149. 11 sur „loyers de gares et de sections de lignes" et de fr. 577. 08 sur „bureaux et magasins".

Dommages-intérêts pour accidents. Les procès remontant à l'année 1890 (voir le dernier rapport de gestion) ont été liquidés par la voie judiciaire.

Parmi les procès en indemnités intentés dans le courant de 1891, l'un est encore pendant, la personne lésée ayant tardé à faire valoir ses prétentions; dans une autre cause, le demandeur a été entièrement débouté de ses conclusions et le jugement rendu en notre faveur. Sauf une, toutes les demandes d'indemnités résultant des 6 accidents de quelque gravité survenus en 1892 et ayant tué ou blessé des agents du chemin de fer, ont pu être réglées à l'amiable.

Durant l'exercice écoulé, nous n'avons eu à déplorer sur notre réseau aucun accident de voyageurs; d'autre part nous sommes astreints en vertu de la Convention du 5 septembre 1885 relative au payement en commun des indemnités pour accidents aux voyageurs et aux tierces personnes, à fournir notre quote-part, fr. 2,961. 91, de l'indemnité allouée à un voyageur qui avait été blessé le 25 juin 1891 lors de la collision de deux trains dans le tunnel du Bœtzberg (réseau du Nord-Est Suisse). Une autre demande de dommages-intérêts est actuellement pendante devant les tribunaux.

La liquidation des demandes d'indemnités provenant des catastrophes de Mœnchenstein et de Zollikofen n'est pas encore assez avancée pour qu'il soit déjà possible d'en entrevoir les conséquences financières pour notre Compagnie.

Fin 1892 se trouvaient réglées:

1. les indemnités pour 119 cas de lésions corporelles et 14 cas de mort concernant l'accident de Zollikofen	fr.	305,428. 04
2. les indemnités pour 90 cas de lésions corporelles et 14 cas de mort concernant l'accident de Mœnchenstein	„	286,835. 50
total	fr.	592,263. 54

En conformité de la Convention précitée, la part incombant à la Compagnie du Gothard est définitivement fixée au 14.266 % et se monte, après déduction de la quotité préalable à la charge de l'Administration responsable (le Jura-Simplon),

pour Zollikofen	à fr.	43,572. 52
„ Mœnchenstein	à „	40,920. 09
en total	à fr.	84,492. 61

Dans son rapport à l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Gothard, du 25 juin 1892, la commission de vérification des comptes a émis l'avis que le fonds de réserve devrait éventuellement être débité de la quotité à verser par la Compagnie pour les accidents de Mœnchenstein et de Zollikofen. Cette opinion n'a soulevé aucune objection. Le total de l'indemnité à payer devant atteindre indubitablement un chiffre de nature à influer gravement sur les résultats de l'exercice 1893, nous pouvons parfaitement nous ranger à cette manière de voir. Aux termes des statuts sociaux, le fonds de réserve est destiné „à faire face aux cas extraordinaires dont les conséquences „financières pourraient grever trop lourdement les résultats de l'exploitation d'une année."

Comme nous avons adhéré à la Convention conclue le 5 septembre 1885 entre les grandes Compagnies suisses relativement au payement en commun des indemnités pour accidents de chemins de fer, les indemnités allouées aux voyageurs à la suite d'accidents extraordinaires sur notre réseau seront supportées par la communauté, d'où il s'ensuit que notre propre quote-part, y compris la quotité préalable à la charge exclusive de l'Administration responsable, n'excédera que de fort peu le 20 % de la somme totale. Dans ces conditions, il semble tout naturel que le fonds de réserve soit appelé à faire face non seulement aux accidents survenant sur notre propre réseau, mais aussi aux catastrophes extraordinaires qui frappent la communauté d'assurance mutuelle; le but du fonds de réserve n'en est aucunement modifié et les charges que lui impose la Convention sont, le cas échéant, compensées par l'allégement dont il bénéficie lorsque des accidents analogues se produisent sur le réseau du Gothard.

Nous n'hésitons donc point à donner suite à l'idée énoncée par la commission de vérification des comptes, c'est-à-dire à prélever sur le fonds de réserve les indemnités à fournir du fait des accidents de Mœnchenstein et de Zollikofen.

Le nombre des *réclamations en dommages-intérêts pour pertes, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1892 à 1033.

Il a été payé en indemnités:

pour dommages et avaries . . .	251	cas,	fr. 28,038. 76
„ manquants, déchets, coulages .	145	„	„ 3,727. 56
„ retards et fourvoiements . .	68	„	„ 2,267. 74
„ acquits en douane, etc., non déchargés	18	„	„ 296. 51
„ divers	24	„	„ 1,364. 14
total	506	cas,	fr. 35,694. 71

De cette somme il faut déduire:

remboursements de Sociétés d'assurance .	fr. 13,865. 23	
remboursements de Compagnies de chemins de fer	„ 4,548. 88	
remboursements d'employés fautifs . .	„ 12. —	
produit de la vente de colis en trop .	„ 231. 71	
		„ 18,657. 82
reste à notre charge		fr. 17,036. 89

Le montant de fr. 28,038. 76 indiqué pour dommages et avaries comprend une somme de fr. 13,865. 23 que nous avons dû payer pour un wagon de coton qui avait pris feu à la gare de Schwyz le 20 décembre 1891; la dite somme nous a été remboursée par les Sociétés d'assurance auprès desquelles les marchandises sont assurées contre les risques d'incendie.

Un autre dommage très notable sur marchandises a été causé par le déraillement à la gare de Sisikon, dans la soirée du 24 septembre, du train facultatif de marchandises n° 708; cet accident a amené la destruction totale de deux wagons chargés de raisins foulés et celle partielle d'un wagon de vin. Pour ces trois transports nous avons dû payer des dommages-intérêts se montant à fr. 5819. 92, somme comprise dans le chiffre susindiqué de fr. 28,038. 76.

Un sinistre considérable, qui a détruit une grande quantité de marchandises, s'est produit à la gare de Chiasso où le 20 février à 5 ½ heures du matin la halle de grande vitesse et du service local ainsi que les locaux attenants du bureau expéditeur sont devenus la proie des flammes. La cause de cette incendie est demeurée inconnue. Le dommage occasionné par le feu et qu'on avait beaucoup exagéré au début, a porté d'une part sur marchandises et inventaire, d'autre part sur immeubles.

D'après les indemnités qui ont été fournies, le feu a consumé des marchandises pour une valeur de . . . . . fr. 109,485. 64
dont à retrancher le produit de la vente des restes épargnés par les flammes . „ 1,821. 85

Dommage en marchandises fr. 107,663. 79
La valeur du mobilier, inventaire, formulaires détruits se monte à . „ 4,604. 81

Dommage total fr. 112,268. 60

qui nous ont été remboursés intégralement par les Sociétés d'assurance ayant assumé l'assurance contre l'incendie des meubles de la gare de Chiasso.

Les *autres dépenses* au montant de fr. 55,920. 26 excèdent de fr 5,124. 07 celles de l'exercice 1891; elles comprennent entre autres:

fr. 34,072. 47 versements au dépôt de denrées alimentaires à Bellinzone,
„ 3,196. 86 pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux,
„ 7,620. 54 pour les écoles privées allemandes créées par la Compagnie dans le Tessin.

La dépense concernant „les écoles privées allemandes de la Compagnie du Gothard dans le Tessin“ nous suggèrent les observations suivantes:

Peu après l'ouverture de la ligne directe, on constata que dans quelques gares principales du réseau tessinois se trouvaient un assez grand nombre d'agents de langue allemande accompagnés de leurs familles et que le besoin d'une instruction en allemand se faisait sentir pour les enfants de ces agents; nous crûmes agir dans l'intérêt de ces fonctionnaires et employés, comme aussi dans celui de notre Administration en favorisant les tendances qui se manifestaient dans cet ordre d'idées. Nous allons donner quelques détails à ce sujet.

A *Luino* s'est créée déjà sans notre concours une „école suisse“ (Schweizerschule); en effet, cette localité est habitée non seulement par nos agents, mais encore par une nombreuse colonie de langue allemande, composée de commerçants et d'employés de l'Administration fédérale des Postes et des Douanes. Nous allouons à cette école, subventionnée par la Confédération également, un subside annuel et nous recevons des rapports détaillés sur la marche de cette institution.

Lorsque la ville de *Bellinzone* se mit sur les rangs pour obtenir les ateliers centraux, nous demandâmes qu'elle fondât une classe allemande d'école primaire. Dans la suite on reconnut qu'il serait opportun aussi de créer une école secondaire avec trois classes. Afin de pouvoir régler cette combinaison d'une manière uniforme, nous entrâmes avec la municipalité en pourparlers dont le résultat fut que nous nous chargerions de la direction et de l'organisation économique des deux établissements et qu'en échange la ville nous garantissait un subside annuel, comme elle l'avait fait pour l'école primaire allemande.

A *Chiasso* s'était constituée vers la fin de la décade 1880/1890 une école privée allemande, due presque exclusivement aux efforts de nos agents; au début nous nous sommes bornés à fournir à cet établissement une allocation annuelle, plus tard cependant nous avons estimé préférable de prendre cette école entièrement à notre charge.

Les conditions réglant nos rapports avec les écoles de Bellinzone et de Chiasso sont maintenant établies de telle façon, que nous choisissons parmi nos fonctionnaires et employés un inspecteur et les conseillers scolaires pour chaque localité; les maîtres aussi sont nommés par nous et considérés comme agents de la Compagnie, notamment en ce qui touche la caisse de secours, le dépôt de denrées alimentaires, les permis de circulation et les billets d'employés. Il va sans dire d'ailleurs que les écoles sont sous la surveillance supérieure des Autorités scolaires cantonales. Lorsque les écoles primaires de Bellinzone et Chiasso passèrent à notre charge, nous reconnûmes qu'on y avait introduit, à notre insu, le programme et le matériel scolaire du canton de Thurgovie; il n'existait pour nous aucun motif de changer quoi que ce soit à cet état de choses; on sait en effet que ce canton possède une excellente organisation scolaire et que, dans le choix des livres d'école, il veille à ce qu'ils puissent être employés sans appréhension dans les écoles mixtes sous le rapport confessionnel.

Avec toutes ces installations, nous n'estimons toutefois point que notre tâche soit terminée dans ce domaine. Notre enquête nous a convaincus que nous aurons à assumer d'autres charges, p. ex. dans le canton du Tessin pour la gare de Biasca. Mais dans celui d'Uri également nous devons songer à créer des installations spéciales, entre autres à Erstfeld. Dans notre propre intérêt, nous ne saurions d'une part méconnaître les besoins de nos agents, mais d'autre part nous ne pouvons demander aux Autorités uraniennes qu'elles adaptent leur organisation scolaire aux besoins de notre personnel qui ne forme en réalité qu'une fraction peu importante de la population.

E. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice 1892, nous avons eu à enregistrer dans le service de l'exploitation proprement dit, 45 accidents, savoir:

a. déraillements: sur branchements	3	
„ en pleine voie	3	
b. collisions: en gares	2	
„ en pleine voie	—	
c. accidents de personnes	36	
d. „ divers	1	45

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

	tués		blessés	
1. par déraillement ou collision:				
voyageurs	—		—	
employés	—		4	
autres personnes	—		—	
2. par d'autres causes:				
voyageurs	—		—	
employés	3		33	
autres personnes	—	3	—	37

Nous résumons ci-après les causes des accidents suivis de mort:

Le 22 mars, le nommé Boffini Angelo, homme d'équipe du triage à Chiasso, glissa en voulant monter sur un wagon et tomba sous les roues du train de manœuvre qui lui coupèrent les deux pieds. Après avoir été amputé, Boffini est mort le 26 mars.

Le 27 août, le garde-tunnel Baumann David travaillait à l'entrée du tunnel à Gœschenen, lorsqu'il fut saisi par la locomotive débouchant du souterrain et violemment jeté de côté; le même soir il succombait à ses blessures.

Le 25 novembre, pendant une manœuvre du train 506 à la gare d'Immensee, le garde-frein Infanger Andreas a été tamponné entre deux wagons et tué sur le coup.

Dans la nuit du 29 au 30 octobre, le conducteur Fleury Hermann est tombé du train 62 pendant la traversée du tunnel de Colmegno (territoire italien) et a été écrasé par les roues des véhicules.

2. Assurances.

Durant l'exercice écoulé, le régime de l'assurance des objets mobiliers contre les risques d'incendie n'a subi non plus de modification, si l'on fait abstraction de la conclusion de contrats temporaires résultant de la nécessité d'assurer les céréales de l'entrepôt de Brunnen soumis à de continuelles fluctuations et qui, jusqu'au cœur de l'été, renfermait des masses considérables de marchandises.

A la suite de l'incendie déjà rappelé de la halle de grande vitesse à la gare de Chiasso, sinistre qui a causé aux immeubles un dommage évalué à fr. 49,300. 50 y compris les dégâts des installations d'éclairage électrique et du bâtiment des douanes alors en construction, la Société d'assurance contre l'incendie *La France* à Paris a résilié le contrat d'assurance de nos immeubles. Cette entreprise était cependant disposée à passer une nouvelle convention, mais à des conditions moins avantageuses que celle de l'ancien contrat; c'est pourquoi nous nous sommes décidés à accepter une proposition de La Gladbach, Société d'assurance contre l'incendie à Munich-Gladbach, qui nous accordait des conditions plus favorables.

En 1892 les dépenses pour l'assurance contre l'incendie ont dépassé celles des années précédentes; cet excédent est dû à l'assurance dont nous avons parlé plus haut de l'entrepôt des céréales de Brunnen et dont la valeur atteignait au milieu d'avril le chiffre de fr. 5,400,000.

3. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

A teneur des anciens statuts de la caisse de secours et de pensions du 3 décembre 1881, les fonctionnaires et employés âgés de plus de 35 ans étaient libres d'entrer dans la caisse moyennant payement des contributions pour les années au delà de 35 ans, tandis que ceux qui avaient dépassé l'âge de 40 ans étaient entièrement exclus de l'institution. Sur le total d'environ 1200 agents à traitement annuel, 117 n'avaient pu, par suite de ces conditions, se faire recevoir membres de la caisse. Lors de la revision des statuts à laquelle il fallut procéder après la mise en vigueur de la loi fédérale du 28 juin 1889 sur les caisses de secours des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur, on compléta les dispositions relatives à l'admission de membres par une adjonction ainsi conçue: „La Direction peut, par exception, permettre aux employés âgés de plus de 40 ans d'entrer dans la caisse de secours à des conditions spéciales.“ Par „conditions spéciales,“ on ne peut essentiellement entendre que la formation du capital individuel calculé pour chaque candidat. Il nous a paru à tous égards désirable d'admettre à la caisse de secours le total des fonctionnaires et employés, pour autant que les agents non assurés soient en mesure de produire le certificat médical prévu aux statuts et de fournir une quotité du capital nécessaire de garantie correspondant aux contributions statutaires des membres. Aux termes des statuts, la subvention de la Compagnie représente le 6 % et les allocations des sociétaires le 3 % du traitement fixe et du casuel, taux qui ont été mis à la base de la répartition du capital à réunir.

Par décision du 31 octobre 1892, le Conseil d'administration a autorisé la Direction à prélever sur la prime réalisée lors de la IIIe émission d'actions et mise en réserve, jusqu'à concurrence de fr. 125,000, le capital de garantie nécessaire pour l'admission à la caisse de secours de plusieurs fonctionnaires et employés déjà d'un certain âge.

Sur les 117 agents non assurés, 61 avaient demandé à être reçus membres, mais quelques-uns ne purent produire le certificat médical prescrit et d'autres ne parvinrent pas à réunir les fonds

indispensables. Avec 52 agents nous avons conclu un arrangement quant à leur admission et au versement du capital de garantie au comptant ou par annuités avec intérêts moratoires. Dans deux cas spéciaux la Compagnie a pris à sa charge une quotité assez forte, eu égard aux mérites particuliers ainsi qu'aux conditions exceptionnelles des candidats.

La subvention de la Compagnie, fr. 115,353. 71 a été versée le 31 décembre 1892; les cotisations des nouveaux membres, soit fr. 52,345. 60, ne sont payées qu'en partie; le versement de la somme totale s'effectuera successivement au cours des 4 années prochaines et celle-ci se majorera durant cet intervalle des intérêts moratoires. Grâce à cet arrangement, les réserves pour risques de la caisse de secours se sont augmentées en tout de fr. 167,699. 31.

Cette opération régularise d'une manière aussi large que possible l'assurance des agents de notre Compagnie contre la vieillesse, l'invalidité et la mort. Le faible nombre des fonctionnaires qui ne font pas partie de l'institution et pour lesquels, le cas échéant, la Compagnie aura à pourvoir de son propre gré, ne saurait être pris en considération pour l'appréciation et l'examen des obligations de la Compagnie en vue desquelles il n'existe pas de fonds spéciaux.

Quant aux opérations de la caisse pendant l'exercice écoulé, nous n'avons à signaler aucun fait anormal; pour autant qu'on peut en juger, il est permis d'admettre au contraire que la caisse repose sur des bases suffisamment solides. L'adhésion des fonctionnaires apportant chacun son capital individuel de garantie, n'a nullement augmenté les risques, il semblerait plutôt que l'élargissement de la base ait contribué à consolider l'institution.

Les résultats des comptes ne nous suggèrent aucune remarque spéciale, l'accroissement considérable des réserves pour risques en cours se trouvant abondamment expliqué par les développements qui précèdent.

Afin de pouvoir comparer avec les résultats de l'année 1891, nous donnons ci-après un extrait de la statistique sur la matière.

Effectif des membres de la caisse de secours.

Année	Au commencement de l'année	Entrés pendant l'année	Sortis sans secours (avec remboursement)	Sortis avec secours ou pension	Sortis par suite d'accident en service	Décédés	A la fin de l'année
1891	980	83	36	5	1	9	1012
1892	1012	178	38	8	4	8	1132

Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au commencement de l'année		Augmentation pendant l'année		Diminution pendant l'année									A la fin de l'année	
					Secourus					Pensionnés					
	Secourus	Pensionnés	Secourus	Pensionnés	Par retour de la capacité de travail	Par l'octroi d'une pension	Par l'octroi d'une indemnité unique	Décédés	Total	Par l'octroi d'une indemnité unique	Par suite de majorité d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés	Total	Secourus	Pensionnés
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62

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

Relevé des opérations de la caisse de secours.

Recettes.						Dépenses						
						Secours et pensions						
Année	Solde	Cotisations des sociétaires	Allocations de la Compagnie	Recettes diverses	Total	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Remboursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
1891	1,176,213.28	64,853.45	465,367.80	84,993.50	1,791,428.03	21,475.13	21,781.62	2,600.—	5,903.06	63,780.05	115,539.86	1,675,888.17
1892	1,675,888.17	99,261.88	245,122.47	79,271.51	2,099,544.03	25,099.69	27,798.31	3,626.65	6,093.75	907,25	63,525.65	2,036,018.38

b. Caisses de secours en cas de maladie pour les ouvriers du chemin de fer du Gothard.

Nous n'avons rien de particulier à signaler quant à ces deux caisses de secours, savoir celle des ouvriers du service de surveillance et d'entretien de la ligne et celle des ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers. Comme l'indiquent les comptes, les bases de la première semblent suffisamment solides, tandis que la seconde aura vraisemblablement besoin de nouvelles subventions de la Compagnie. Nous examinerons d'ailleurs la question de savoir si la fusion des deux caisses en une caisse de secours en cas de maladie pour les agents de l'exploitation, comprenant tous les journaliers de la Compagnie, ne serait pas de nature à rétablir l'équilibre et à renforcer l'institution.

La caisse de secours pour les ouvriers de la seconde voie accuse, après liquidation de la caisse de secours de la section Airolo-Biasca, la situation suivante:

Recettes.

Solde au 31 décembre 1891	fr.	14,774. 34	
Cotisations mensuelles des membres	„	7,279. 14	
Amendes	„	103. —	
Intérêts	„	435. 25	
			fr. 22,591. 73

Dépenses.

Frais d'administration	fr.	60. 15	
Frais de transport	„	17. 10	
Honoraires des médecins	„	3,084. 40	
Médicaments	„	321. —	
Frais de traitement	„	3,253. 15	
Frais d'inhumation	„	109. 75	
Divers	„	106. 95	
			fr. 6,952. 50
Solde au 31 décembre 1892			fr. 15,639. 23

Le solde ci-dessus est composé comme suit:

Créance n° 14524 sur la caisse d'épargne du canton d'Uri	fr. 10,436. 65
Créance en compte-courant sur la caisse d'épargne du canton d'Uri	„ 4,888. 35
Espèces dans la caisse du comptable	„ 314. 23
Somme égale	fr. 15,639. 23

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

Pendant le dernier exercice, ce fonds s'est accru du montant de ses intérêts, soit de fr. 2,721. 94; fr. 250 en ont été prélevés à titre de gratifications distribuées aux personnes ci-après désignées:

1. au garde-voie n° 43, à sa femme et à un valet pour l'activité et la prévoyance dont ils ont fait preuve lors de l'interruption de service causée dans la nuit du 9 au 10 février par une chute de rochers entre les tunnels de Zgraggen et de Breiten (kilom. 51.270);

2. à un agriculteur qui, après avoir constaté le 29 février une chute de rochers au kilom. 52.470, en a prévenu immédiatement le garde-voie n° 44;

3. au garde spécial entre la gare de Giornico et la maisonnette n° 110, au garde-voie et à la garde-barrières n° 110, dont le sang-froid et la vigilance ont prévenu le 4 avril un accident.

Au 31 décembre le fonds atteignait le chiffre de fr. 70,688. 40, ce qui constitue une augmentation de fr. 2,471. 94 comparativement à l'époque correspondante de 1891.

La situation du fonds en titres, soit fr. 67,500. — (val. nom.) obligations 4 % du Gothard, s'est accrue de fr. 2,500. — par rapport à 1891.

F. Services auxiliaires.

1. Ateliers.

Le nombre des employés n'a pas varié.

L'effectif des ouvriers répartis par genres de métiers a oscillé dans les limites suivantes:

Nombre total d'ouvriers au 1er janvier . . .	273
„ „ „ „ 31 décembre . . .	334

Le maximum d'une fin de mois a été 339, le minimum 275, savoir:

chefs-ouvriers . .	9— 9	peintres et vernisseurs .	7— 6
ajusteurs et monteurs .	128—99	aide-peintre . .	1— 1
tourneurs . . .	28—24	selliers et aides . .	4— 3
forgerons et frappeurs .	14—14	apprentis . . .	37—25
chaudronniers . .	5— 4	manœuvres . .	87—72
chaudronniers sur cuivre	3— 3	faiseur d'outils . .	1— 1
ferblantier . .	1— 0	fondeurs . . .	2— 2
menuisiers et vitriers .	11—11	veilleur de nuit . .	1— 1

Les ateliers centraux ont réparé 121 locomotives, 560 voitures et 1821 wagons.

Au 1er janvier il y avait en réparation: 20 locomotives, 38 voitures et 36 wagons; au 31 décembre: 16 locomotives, 28 voitures et 87 wagons.

En sus de ces réparations, on a exécuté encore divers travaux spéciaux, tels que: confection de pièces de rechange pour locomotives, voitures et wagons; adaptation du frein Westinghouse à 4 locomotives, 50 voitures, 14 wagons et du chauffage à vapeur à 9 voitures et 4 wagons; augmentation des récipients de chauffage dans 71 voitures; fabrication de matériel pour l'Economat: écrous en bronze, composition, boulons, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux de laiton, plombs de douane, etc. De plus les ateliers ont exécuté des réparations et transformations de tout genre pour d'autres branches de service.

Les *ateliers des dépôts* se sont principalement occupés des réparations courantes et de l'entretien des locomotives; à côté de cela, ils ont exécuté également des travaux de toute nature pour d'autres branches de service.

Le nombre des ouvriers dans les ateliers des dépôts s'élevait

le 1er janvier à . . .	48
le 31 décembre à . . .	51

et a varié durant l'année de 43 à 51.

Les ouvriers se répartissent sur les trois dépôts de la manière suivante:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzone
ajusteurs	13—18	6—7	5—6
tourneurs	1— 2	0—1	—
forgerons et frappeurs . .	1— 3	—	—
ferblantier	0— 1	1	—
apprentis	4— 5	4—6	—
chauffeur de machine fixe .	1	—	—
manœuvres	1— 3	3	1

2. Usine à gaz.

L'usine à gaz riche de Bellinzone a produit en 1892 28,907 m³ de gaz, dont la consommation se répartit comme suit:

éclairage de voitures du Gothard	11,701.616 m³
„ „ „ d'autres Administrations . . .	14,304.566 m³
total	26,006.182 m³
accroissement de la provision au 1er janvier 1893 . . .	60.000 m³
fuites pendant l'année 1892	2,840.818 m³
total comme ci-dessus	28,907.000 m³

En 1892 le prix du gaz s'est élevé:

par m³ de gaz fabriqué à	fr. 1. 62
„ „ „ „ utile à	„ 1. 80

Le gaz a été livré au prix de fr. 1. 80 le m³.

Durant l'exercice on a employé pour la fabrication du gaz 52,152 kg de matières premières. 100 kg de matières premières ont fourni 55.43 kg de gaz.

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1892	1891
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	13	13
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	7	7
Bureau de la comptabilité	5	5
Caisse principale	6	6
Bureau commercial	12	12
Agents commerciaux	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique . .	31	31
Bureau des réclamations (contentieux)	3	3
A reporter	82	82

	1892		1891	
Report	82		82	
Inspection des télégraphes et télégraphistes . . .	3		4	
Huissiers	7		8	
Ateliers de reliure et de lithographie, concierges et chauffeur	8		7	
Economat	15		15	
Economat, ouvriers, etc. dans les dépôts	8		8	
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	4		4	
		127		128
2. Surveillance et entretien de la ligne.				
Ingénieur en chef et bureau central	14		13	
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	12		12	
Chefs de districts et surveillants	20		18	
Chefs d'équipes, chefs de districts et aides-chefs d'équipes	38		36	
Gardes-voie	94		94	
Veilleurs de nuit et ouvriers réguliers	142		142	
Gardes-barrières (femmes)	120		119	
Employés divers	6		6	
Journaliers	448		374	
		894		814
3. Expédition et mouvement.				
Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	12		12	
Contrôle des voitures et wagons	8		8	
Inspecteur de l'exploitation	1		1	
Chefs de gares	8		8	
Chefs de stations	33		33	
Sous-chefs de gares	9		9	
Sous-chefs de stations (y compris 3 commis à la construction)	55		54	
Contrôleurs	12		12	
Receveurs	9		9	
Agents aux bagages	4		4	
Télégraphistes	10		10	
Remplaçants ambulants	9		9	
Agents aux marchandises	3		3	
Sous-agents aux marchandises	48		48	
Gardes-marchandises	16		16	
Chefs-manœuvres	7		7	
Aides-chefs-manœuvres	4		—	
Portiers et aides-portiers	6		6	
Volontaires	18		15	
Gardes-stations	89		90	
Surveillant des machines de l'éclairage électrique .	1		1	
Chefs de trains principaux	2		2	
A reporter	364	1021	357	942

	1892		1891	
Report	364	1021	357	942
Chefs de trains	44		43	
Conducteurs et suppléants de chefs de trains	65		63	
Gardes des wagons-lits	3		5	
Gardes-freins	134		136	
Traducteurs	2		2	
Imprimeur des billets	1		1	
Chef d'entrepôt	— *)		— *)	
Facteurs	2		2	
Lampistes	8		8	
Laveuses de voitures, etc.	2		2	
Veilleurs de nuit	4		4	
Hommes d'équipe	41		41	
Ouvriers aux transports	115		115	
Aide-surveillant de machines	1		1	
		786		780

4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides	15		14	
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides	12		10	
Mécaniciens	73		64	
Chauffeurs	57		55	
Chauffeurs provisoires	27 **)		26 **)	
Chefs nettoyeurs	3		3	
Nettoyeurs de locomotives	48		45	
Lampistes	4		4	
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1		1	
Visiteurs des voitures et wagons	6		6	
Aides-visiteurs	12		5	
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	33		28	
		291		261

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau	8		8	
Contre-maîtres (3) et aide-contre-maître (1)	4		4	
Chefs-ouvriers	9		9	
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, faiseurs d'outils, veilleurs de nuit, menuisiers	184		149	
Manœuvres	78		64	
Apprentis	31		28	
A reporter	314	2098	262	1983

*) Le chef de gare de Brunnen pourvoit également aux opérations de l'entrepôt.

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

	1892		1891	
Report	314	2098	262	1983
Ateliers des dépôts de locomotives.				
Chefs-ouvriers	3		1	
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillant de machine fixe	30		36	
Manœuvres	6		5	
Apprentis	9		8	
		362		312

6. Usine à gaz.

Contre-maître	1		1	
Ouvriers	4		3	
		5		4
Total		2465		2299

Récapitulation.

	1892	1891
Nombre des fonctionnaires et employés de l'exploitation	1351, soit par kilom. de ligne 5,08	1325, soit par kilom. de ligne 4,98
Nombre des journaliers	1114, „ „ „ „ „ 4,18	974, „ „ „ „ „ 3,66
Total	2465, soit par kilom. de ligne 9,26	2299, soit par kilom. de ligne 8,64

V. Finances.

Bilan annuel. Depuis notre dernier rapport de gestion les chiffres respectifs du *capital-subventions* se montant à . . . . . fr. 119,000,000. —

et du *capital-actions* se montant à . . . . . fr. 45,000,000. —

n'ont pas varié.

Le second versement de 50 % = fr. 5,000,000. — sur la IIIe émission d'actions sera effectué le 1er janvier 1894, de sorte qu'à cette date le capital-actions de 50 millions de francs sera intégralement versé.

Durant l'exercice écoulé, le *capital-obligations* a subi les modifications suivantes:

a. Obligations 5 %: situation au 31 décembre 1891 . . . fr. 4,090,500. —

Le 1er avril 1892 ont été remboursées les obligations de la IIe hypothèque, soit . . . . . fr. 1,393,000. —
dénoncées pour cette date.

A reporter	fr. 1,393,000. —	fr. 4,090,500. —