

Annexes

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Appendix**

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

Band (Jahr): **22 (1893)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ANNEXES:

Tableaux statistiques.

Mémoire présenté à l'Assemblée générale

sur la revision des statuts sociaux, accompagné d'une épreuve des nouveaux statuts.

Rapport au Conseil d'administration

concernant la suppression du règlement sur les cautionnements des fonctionnaires et employés.

Représentation graphique

des résultats de l'exploitation.



	Quantités				Produit					
	1893		1892		1893			1892		
	Tonnes	%	Tonnes	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%
<i>II. Bagages, animaux et marchandises.</i>										
a. bagages	5294	—	5189	—	461519	56	—	451472	83	—
b. animaux I ^e classe	Têtes		Têtes							
	1016	1.91	1747	2.77						
	II ^e "	25251	47.47	25766	40.77	214092	10	—	229076	73
	III ^e "	22294	41.91	28023	44.34					
	IV ^e "	4635	8.71	7659	12.12					
	Total	53196	100.00	63195	100.00	214092	10	—	229076	73
c. marchandises de toute nature:	Tonnes		Tonnes							
messageries (grande vitesse)	35491	4.48	31558	4.10						
expéditions partielles classe 1	18457	2.33	17915	2.33						
" " " 2	23781	3.01	24826	3.22						
wagons complets:										
classe générale A	18051	2.28	18685	2.43						
" " B	23409	2.96	24500	3.18						
tarifs spéciaux: I a	10026	1.27	10389	1.35	8478617	36	96.86	8169988	71	96.95
b	45601	5.76	40888	5.31						
II a	3000	0.38	2556	0.33						
b	25594	3.23	19582	2.54						
III a	22085	2.79	8797	1.14						
b	84154	10.63	88108	11.44						
tarifs exceptionnels	481776	60.88	482273	62.63						
droits locaux (pour pesage, chargement, magasinage, camionnage au départ et à l'arrivée, etc.)					275074	30	3.14	257233	25	3.05
	Total	791425	100.00	770077	100.00	8753691	66	100.00	8427221	96
<i>Produit total des transports</i>					14313098	96	95.73	13851411	09	95.98
B. Recettes diverses					638290	11	4.27	580652	56	4.02
<i>Total général des recettes</i>					14951389	07	100.00	14432063	65	100.00

2. Résultats moyens.

Longueur exploitée: 266 kilomètres.		1893	1892
<i>1. Voyageurs.</i>			
Recette par kilomètre de ligne	Francs	18,360,13	17,833,23
" " voyageur	" "	3,27	3,27
" " voyageur et par kilomètre	Centimes	7,08	7,15
Parcours moyen de chaque voyageur (des 3 classes)	Kilomètres	46,22	45,66
Ramené à la longueur totale des lignes, le nombre des voyageurs de toutes les classes ensemble a été		259,263	249,350
Nombre de voyageurs par kilomètre de ligne		5,610	5,460
" " " " " d'essieu de voiture		4,29	4,22
" " " " " de train de voyageurs		46,67	48,77
" " " " " de locomotive		39,84	39,91
<i>2. Bagages, animaux, marchandises.</i>			
<i>a. Bagages:</i>			
Recette par kilomètre de ligne	Francs	1,735,04	1,697,27
" " tonne	" "	87,18	87,01
" " tonne-kilomètre	Centimes	72,56	72,32
" " voyageur	" "	30,93	31,08
Parcours moyen de chaque tonne	Kilomètres	120,15	122,21
Ramené à la longueur totale des lignes	Tonnes	2,391	2,347
Par kilomètre de ligne	" "	19,90	19,51
Par voyageur	Kilogrammes	3,55	3,57
<i>b. Animaux:</i>			
Recette par kilomètre de ligne	Francs	804,86	861,19
" " tête	" "	4,02	3,62
<i>c. Marchandises de toute nature:</i>			
Recette par kilomètre de ligne	Francs	32,908,62	31,681,28
" " tonne	" "	11,06	10,94
" " tonne-kilomètre	Centimes	7,00	7,23
Parcours moyen de chaque tonne	Kilomètres	157,98	151,43
Ramené à la longueur totale des lignes	Tonnes	470,030	438,388
Par kilomètre de ligne	" "	2,975	2,895
" " d'essieu de wagon, y compris bagages et animaux	" "	2,17	2,35
" " de train, y compris bagages et animaux	" "	50,87	52,20
" " de locomotive, y compris bagages et animaux	" "	36,76	37,43
Produit total des transports par kilomètre de ligne	Francs	53,808,64	52,072,97
<i>3. Recettes diverses.</i>			
Produit par kilomètre de ligne	Francs	2,399,59	2,182,90
Recette totale par kilomètre de ligne	Francs	56,208,23	54,255,88
" " " " de train	" "	6,01	6,37
" " " " de locomotive	" "	4,84	4,57

3. Trafic et recettes par mois.

1893 Mois	a. Quantités,															
	Marchandises															
	Voyageurs	Bagages	Ani- maux	Grande vitesse	Expéditions partielles		Wagons complets								Tarifs excep- tionnels	Total
					1.	2.	Classes générales		Tarifs spéciaux							
	A	B	I.				II.		III.							
a			b	a	b	a	b									
Nombre	Tonnes	Têtes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
Janvier . .	73,455	207	2,123	1,973	1,350	1,410	1,251	1,496	870	3,256	129	1,103	475	3,813	29,903	47,029
Février . .	85,864	242	2,772	2,759	1,405	1,541	1,418	1,800	654	2,644	121	1,710	426	6,253	32,712	53,443
Mars . . .	124,008	405	3,924	4,375	1,705	2,241	1,623	2,318	861	3,730	247	1,539	827	7,379	40,609	67,454
Avril . . .	137,049	529	3,526	4,032	1,632	2,329	1,484	1,868	1,001	2,457	235	1,055	996	6,509	39,780	63,378
Mai	132,584	584	3,837	3,742	1,628	2,173	1,327	1,971	969	3,072	272	1,791	886	7,570	39,378	64,779
Juin	119,831	454	2,815	2,918	1,536	1,909	1,205	1,369	880	3,348	281	2,490	887	8,895	44,000	69,718
Juillet . .	153,700	528	1,506	2,488	1,369	1,907	946	1,252	698	2,909	464	3,803	1,890	8,037	38,622	64,385
Août . . .	179,790	613	3,194	2,262	1,460	1,843	1,021	1,638	788	2,429	201	2,565	3,377	9,858	37,872	65,313
Septembre .	153,382	619	5,501	2,631	1,735	1,987	1,606	2,447	769	2,906	320	2,223	2,974	7,599	46,083	73,280
Octobre . .	134,306	531	9,829	2,867	1,710	2,276	2,995	3,154	920	4,881	259	3,223	3,257	7,142	46,497	79,182
Novembre .	110,365	353	8,424	2,345	1,532	2,208	1,581	2,027	817	6,164	268	2,605	3,073	6,229	45,064	73,913
Décembre .	87,862	229	5,745	3,099	1,395	1,957	1,594	2,069	799	7,805	203	1,487	3,017	4,870	41,256	69,551
Total	1,492,196	5,294	53,196	35,491	18,457	23,781	18,051	23,409	10,026	45,601	3,000	25,594	22,085	84,154	481,776	791,423
Comparé à 1892																
plus . . .	39,611	105	—	3,933	542	—	—	—	—	4,713	444	6,012	13,288	—	—	21,348
moins . .	—	—	9,999	—	—	1,045	634	1,091	363	—	—	—	—	3,954	497	—

4. Trafic et recettes par station.

	Voyageurs au départ	Bagages	Ani- maux	Marchandises *			Recettes totales		Comparé à 1892		Rang des stations			
				Ex- pédiées	Reçues	Ensemble			Voyageurs	Mar- chandises	d'après le nombre des voyageurs	Le poids des marchandises	Le montant de la recette	
							nombre	tonnes						têtes
Lucerne . . .	48684	490	3503	8863	16012	24875	743119	08	+ 135	--	998	7	4	4
Ebikon . . .	337	—	16	7	100	107	1923	40	— 36	—	37	46	45	46
Gisikon . . .	2028	1	65	547	1577	2124	8677	50	— 323	+	801	43	33	39
Rothkreuz . .	12844	10	263	4285	6475	10760	200211	09	+1442	+	1719	24	12	7
Immensee . .	18664	21	922	1951	3498	5449	37071	19	+ 544	+	451	19	21	22
Arth-Goldau .	40564	52	754	6264	11004	17268	127489	70	+1743	—	1000	9	9	13
Steinen . . .	24794	32	417	2974	2566	5540	58060	46	+ 409	+	524	14	20	18
Schwyz . . .	58354	121	2492	5173	9001	14174	142414	43	+1334	—	569	4	10	11
Brunnen . . .	53600	173	567	104893	101254	206147	2218835	24	+1612	+	65558	5	1	2
Sisikon . . .	9955	4	33	231	170	401	4689	50	+ 965	+	96	31	43	43
Fluelen . . .	32009	97	277	4803	3926	8729	151710	13	+2995	—	1326	11	14	10
Altdorf . . .	29714	80	2250	4081	7167	11248	107637	66	+ 1974	+	567	12	11	15
Erstfeld . . .	33149	33	570	3517	1677	5194	44423	50	+1518	—	2821	10	23	20
Amsteg . . .	11057	24	64	912	495	1407	16871	45	— 789	—	1196	27	36	33
Gurtellen . .	5152	3	45	2230	788	3018	14381	40	— 790	—	3081	38	28	35
Wassen . . .	4726	11	40	4458	548	5006	22110	90	—3182	—	1413	39	25	29
Göschenen . .	24138	121	637	1190	6024	7214	157641	13	— 58	—	2528	15	16	9
Airolo . . .	16904	56	642	1060	2834	3894	83813	27	— 418	—	2275	21	26	16
Ambri-Piotta .	5387	8	502	515	1239	1754	22583	66	— 28	—	86	36	35	28
Rodi-Fiesso .	5230	5	40	204	285	489	9955	95	+ 456	+	21	37	41	38
Faido . . .	10520	47	851	786	1760	2546	55377	08	— 360	—	5	30	30	19
Lavorgo . . .	4231	3	280	4833	564	5397	13895	70	+ 215	+	630	41	22	36
Giornico . . .	1433	2	44	437	219	656	3769	65	— 288	+	264	44	39	44
Bodio . . .	4380	5	451	699	402	1101	18396	50	+ 596	—	279	40	38	31
Biasca . . .	25734	60	1584	10141	8191	18332	109488	—	+ 847	+	3188	13	8	14
Osogna . . .	10592	6	85	22554	747	23301	63682	15	+ 396	—	1838	29	5	17
Claro . . .	8667	4	23	310	164	474	5250	45	— 613	+	304	32	42	42
Castione . . .	6491	8	171	6897	2148	9045	15672	30	— 46	+	466	34	13	34
A reporter	509338	1477	17588	204815	190835	395650	4459152	47						

*Transports en service non compris.

	Voyageurs- au départ	Bagages tonnes	Ani- maux têtes	Marchandises			Recettes totales		Comparé à 1892		Rang des stations						
				Ex- pédiées tonnes	Reçues tonnes	En- semble tonnes	fr.	c.	Voyageurs nombre	Mar- chandises tonnes	d'après le nombre des voyageurs	le prix des marchandises	le montant de la recette				
Report	509338	1477	17588	204815	190835	395650	4459152	47									
Bellinzona . . .	118970	278	1707	5309	15688	20997	575721	77	+4392	— 769	1	6	5				
Giubiasco . . .	13309	10	3306	387	1751	2138	25409	35	+1929	+ 399	23	32	26				
Cadenazzo . . .	12282	6	352	393	238	631	7075	90	+ 811	—1498	25	40	41				
Magadino . . .	6984	21	27	776	1665	2441	34228	25	+ 728	—1194	33	31	23				
S. Nazzaro . . .	2452	14	3	69	57	126	2733	15	— 2	— 34	42	44	45				
* Ranzo-Gera . .	6096	27	6	—	—	—	8560	—	— 580	—	35	—	40				
Pino transit . . .	678	1	7542	3440	3134	6574	170503	37	+ 72	— 133	45	18	8				
Rivera-Bironico	10821	4	75	1534	580	2114	11504	05	+1925	— 642	28	34	37				
Taverne . . .	22877	6	306	698	657	1355	19869	05	+4724	— 649	17	37	30				
Lugano . . .	105988	516	640	5536	22212	27748	752712	72	+1035	+2672	2	3	3				
Melide . . .	17144	12	27	3896	2854	6750	32289	90	+1588	— 440	20	17	25				
Maroggia . . .	20992	13	16	1250	3838	5088	40148	90	+1845	+ 705	18	24	21				
Capolago . . .	23163	76	30	964	1834	2798	33935	65	+1391	+ 143	16	29	24				
Mendrisio . . .	52279	64	201	2573	5786	8359	137230	67	+1882	+ 24	6	15	12				
Balerna . . .	11846	14	17	3179	2471	5650	25135	—	+ 951	— 880	26	19	27				
Chiasso . . .	82128	240	14073	26526	22651	49177	2579159	85	+4495	—3715	3	2	1				
Gordola . . .	16809	12	460	2178	1677	3855	17566	70	+1592	+1475	22	27	32				
Locarno . . .	41989	237	1679	8068	11799	19867	351845	51	+2772	— 230	8	7	6				
Total	1076145	3028	48055	271591	289727	561318	9284782	26									

* Halte à voyageurs

5. Trafic avec d'autres services de transport et transit par le Gothard.

	Remis par le chemin de fer du Gothard		Reçu par le chemin de fer du Gothard		Ensemble		Différence comparativement à 1892	
	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchandises
	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes
I. Trafic avec d'autres services de transport.								
Union Suisse	1797	22411	3901	4043	5698	26454	+ 627	+ 5123
Rorschach-Heiden	—	154	—	—	—	154	—	+ 20
Landquart-Davos	17	—	107	—	124	—	+ 74	—
Ligne de l'Appenzell	19	—	81	—	100	—	+ 43	—
Ligne du Tœssthal	—	1025	—	65	—	1090	—	+ 401
Nord-Est Suisse	25382	60670	29900	13080	55282	73750	+ 4830	+ 7824
Ligne du Bœtzberg	2	653	38	1430	40	2083	— 46	+ 554
Sud-Est Suisse	27458	4912	14671	1052	42129	5964	— 5300	+ 1242
Ligne du Sihlthal	—	749	—	94	—	843	—	+ 843
Central Suisse	18348	35406	14679	15798	33027	51204	+ 1280	+ 4998
Sud de l'Argovie	1589	5449	3731	1575	5320	7024	— 1534	+ 49
Seethal Suisse	23	1082	188	344	211	1426	+ 185	+ 565
Jura-Simplon	6161	27758	7270	4653	13431	32411	— 223	+ 9609
Brunig	29	—	93	—	122	—	+ 8	—
Ligne du Bœdeli	11	217	18	17	29	234	— 47	+ 165
Ligne du Lac de Thoune	—	10	—	—	—	10	—	+ 10
Jura-Neuchâtelois	92	300	31	46	123	346	+ 103	+ 267
Ligne de l'Emmenthal	18	5018	34	935	52	5953	— 9	+ 1771
Langenthal-Huttwil	6	1867	1	29	7	1896	— 2	+ 1059
Chemins de fer du Rigi	4153	—	5004	—	9157	—	— 716	—
Monte-Generoso	847	—	138	—	985	—	— 32	—
Lac des Quatre-Cantons	320	—	1319	—	1639	—	+ 224	—
Lac de Zurich	—	2679	—	108	—	2787	—	+ 1507
Lacs de Thoune et de Brienz	—	—	—	—	—	—	—	—
Lac de Lugano	—	—	4172	—	4172	—	+ 284	—
Lac Majeur	861	—	312	—	1173	—	— 8	—
Lac de Como	60	—	479	—	539	—	— 203	—
Chemins allemands	966	78	3481	* 62812	4447	62890	+ 440	— 651
Chemins autrichiens	29	20	7	192	36	212	+ 24	+ 212
Chemins français	657	2	1143	—	1800	2	— 150	—
Chemins belges et néerlandais	225	664	685	* 10050	910	10714	+ 182	+ 3333
Chemins anglais	330	—	1674	—	2004	—	+ 624	—
Chemins italiens	41672	16617	42177	55479	83849	72096	— 2349	+ 2053
Billets circulaires combinés	8248	—	115674	—	123922	—	+ 3588	—
Total du trafic avec d'autres ser- vices de transport	139320	187741	251008	171802	390328	359543	+ 1897	+ 40954

* Y compris 11795 tonnes de marchandises réexpédiées de Chiasso tr., de Pino tr. et de Locarno tr., plus 52358 tonnes de charbons de service.

II. Trafic de transit.	En provenance : Rigi et Sud-Est Suisse		A destination : Rigi et Sud-Est Suisse		Ensemble		Différence comparativement à 1892		
	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchandises	
	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	
Union Suisse	—	—	3	—	3	—	—	3	—
Nord-Est Suisse	739	442	4003	91	4742	533	+ 327	142	
Ligne du Bœtzberg	—	—	148	—	148	—	+ 148	— 5	
Central Suisse	68	341	1563	481	1631	822	+ 136	+ 549	
Sud de l'Argovie	105	410	2248	58	2353	468	+ 281	+ 434	
Seethal Suisse	—	17	229	43	229	60	+ 79	+ 60	
Jura-Simplon	238	566	5055	399	5293	965	— 3011	+ 647	
Ligne de l'Emmenthal	—	81	—	30	—	111	—	+ 108	
Jura-Neuchâtelois	—	—	292	—	292	—	+ 292	—	
Brunig	—	5	—	16	—	21	—	+ 21	
Ligne du Bœdeli	—	—	—	—	—	—	—	—	
Lignes de l'Oberland bernois	—	1	—	—	—	1	—	+ 1	
Lac des Quatre-Cantons	85	—	—	—	85	—	+ 85	—	
Chemins allemands	—	—	359	325	359	325	— 347	+ 315	
Chemins belges	—	—	64	—	64	—	— 11	—	
Chemins italiens	45	—	19	—	64	—	+ 40	—	
Chemins français	1	—	—	—	1	—	— 9	—	
	1281	1863	13983	1443	15264	3306	— 1993	+ 2272	
	En provenance de l'Italie.		A destination de l'Italie.						
Union Suisse	211	11403	299	4250	510	15653	— 41	+ 3547	
Ligne du Tœssthal	—	759	—	241	—	1000	—	+ 410	
Sud-Est Suisse	—	1175	—	41	—	1216	—	+ 667	
Nord-Est Suisse	6164	42122	6627	10372	12791	52494	+ 686	+ 5327	
Ligne du Bœtzberg	—	378	60	3	60	381	— 39	+ 182	
Central Suisse	5163	27372	4944	7673	10107	35045	— 1190	+ 6934	
Sud de l'Argovie	54	4234	78	71	132	4305	+ 11	+ 558	
Seethal Suisse	—	322	—	5	—	327	—	+ 50	
Jura-Simplon	544	18319	911	2609	1455	20928	+ 287	+ 6498	
Ligne de l'Emmenthal	—	2775	—	176	—	2951	—	+ 459	
Monte Generoso	1378	—	—	—	1378	—	— 194	—	
Chemins allemands	2187	70019	4537	143071	6724	213090	+ 759	+ 3032	
Chemins français	1817	—	1336	—	3153	—	+ 353	—	
Chemins belges et néerlandais	1149	10492	1726	11931	2875	22423	+ 725	— 937	
Chemins anglais	1321	6369	4362	—	5683	6369	+ 1203	+ 570	
Voyages circulaires internationaux	2276	—	8170	—	10446	—	+ 675	—	
	22264	195739	33050	180443	55314	376182	+ 3235	+ 27297	
Total du trafic de transit					70578	379488	+ 1242	+ 29569	
Total général					460906	739031	+ 3139	+ 70523	

6. Trafic d'après la distance.

Distance en kilomètres	Voyageurs		Kilomètres de voyageurs		Marchandises		Tonnes-kilomètres	
	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892
	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Tonnes	Tonnes	Nombre	Nombre
de 3 à 10	421,742	402,561	2,766,560	2,652,210	21,236	22,199	154,205	159,366
" 11 " 20	326,776	327,742	5,085,306	5,112,066	30,828	31,370	487,085	504,225
" 21 " 30	258,596	256,165	6,604,220	6,545,102	52,492	53,419	1,376,020	1,398,935
" 31 " 40	102,382	104,447	3,725,442	3,804,323	13,142	13,939	466,818	495,210
" 41 " 50	56,879	52,810	2,563,052	2,379,035	29,684	48,116	1,376,440	2,301,705
" 51 " 60	52,347	47,230	2,958,092	2,658,809	11,215	13,713	633,345	764,534
" 61 " 70	31,438	34,663	1,989,172	2,182,068	7,648	8,073	486,643	517,026
" 71 " 80	16,340	14,602	1,245,076	1,110,971	8,601	10,669	637,848	798,284
" 81 " 90	6,046	5,765	505,758	483,474	1,982	2,291	170,019	196,045
" 91 " 100	12,622	12,106	1,206,508	1,155,760	2,313	3,592	220,458	341,302
" 101 " 110	5,797	6,275	611,531	663,659	1,677	1,813	173,856	189,149
" 111 " 120	15,709	9,314	1,834,516	1,077,916	2,210	2,174	253,013	250,953
" 121 " 130	546	531	68,033	66,751	4,936	4,657	608,322	569,285
" 131 " 140	5,320	5,008	719,600	677,164	13,375	16,851	1,861,441	2,343,443
" 141 " 150	5,167	4,700	750,445	682,038	15,410	14,112	2,240,559	2,053,043
" 151 " 160	8,884	8,024	1,400,080	1,270,697	13,730	17,589	2,161,269	2,778,835
" 161 " 170	822	499	135,862	82,347	25,095	20,008	4,179,821	3,324,223
" 171 " 180	26,205	26,419	4,611,496	4,649,994	8,828	7,894	1,567,126	1,400,221
" 181 " 190	11,930	11,024	2,232,129	2,065,013	218,084	193,546	40,168,426	35,649,460
" 191 " 200	7,014	7,307	1,382,043	1,439,988	11,811	9,214	2,329,825	1,818,916
" 201 " 210	26,542	29,078	5,417,860	5,933,833	44,505	32,920	8,961,730	6,631,547
" 211 " 220	23,517	20,548	5,032,558	4,398,032	227,430	222,147	48,671,208	47,540,332
" 221 " 230	2,857	2,756	640,023	617,369	324	265	72,841	59,660
232	66,718	63,011	15,478,576	14,618,552	24,869	19,506	5,769,608	4,525,392
Total	1,492,196	1,452,585	68,963,938	66,327,171	791,425	770,077	125,027,926	116,611,091

Exercice	Bagages		Animaux		
	Tonnes	Tonnes-kilomètres	Têtes	Tonnes	Tonnes-kilomètres
1893	5,294	636,078	53,196	9,162	932,963
1892	5,189	624,237	63,195	9,931	997,878

7. Statistique des marchandises par nature.

	1893	1892		1893	1892
	Tonnes	Tonnes		Tonnes	Tonnes
A. Denrées alimentaires et objets mobiliers.					
a. Objets de consommation.					
I. Solides.					
1. Céréales, malt et légumes farineux . . .	135,320	92,531	25. Pierres de taille, pavés, marbre brut	52,614	43,554
2. Farines et produits de minoteries	47,408	22,961	26. Briques et tuiles . . .	9,560	8,829
3. Pommes de terre . . .	4,498	7,254	27. Ardoises pour toitures	58	48
4. Fruits des champs, fruits de jardin, légumes	7,740	5,276	28. Pierres à chaux, pierres à gypse	88	98
5. Fruits d'arbres	7,659	6,983	29. Chaux, gypse	15,822	14,057
6. Raisins pour la préparation du vin	9,681	22,361	30. Ciment, trass	5,742	3,706
7. Viande et charcuterie, saindoux, volaille et gibier	3,835	3,217	31. Dalles, tuyaux et pierres en ciment . . .	644	331
8. Laitages (beurre, fromage, sèret)	9,309	11,712	32. Asphalte	127	40
9. Oeufs	15,590	10,827	33. Pierres taillées, ouvrages en pierre, marbres ébauchés	1,798	10,294
10. Café	601	493	34. Bois de construction, bois de sciage, traverses, poteaux de télégraphe	14,177	12,071
11. Succédanés du café	2,163	2,876	Total	100,630	93,028
12. Sucre raffiné	3,078	2,850	D. Industrie métallurgique.		
13. Sucre brut	94	307	35. Fers bruts, vieux fers et minerais	43,995	39,530
14. Tabac brut et manufacturé	1,010	1,401	36. Fers fabriqués	30,240	31,277
II. Liquides.					
15. Lait, y compris lait condensé	1303	1,211	37. Rails neufs, roues de wagons, traverses et accessoires	8,090	19,322
16. Vin, cidre, vinaigre de table	50,147	68,102	38. Ferronnerie	9,678	10,596
17. Bière	3,526	3,455	39. Zinc, plomb, cuivre et étain sous toutes les formes	2,106	2,734
18. Eau-de-vie et liqueurs	1,363	1,202	40. Machines montées . . .	3,454	5,092
19. Eaux minérales	354	327	41. Pièces de machines . . .	9,188	7,795
b. Objets mobiliers.					
20. Meubles, ustensiles de ménage et hardes . . .	3,135	2,961	Total	106,751	116,346
21. Livres et objets d'art	579	751	E. Industrie textile.		
Total	308,393	269,058	a. Coton.		
B. Combustibles.					
22. Bois à brûler et charbon de bois	10,093	12,772	42. Coton brut	11,900	13,778
23. Tourbe	12	20	43. Filés et tissus de coton, bruts	2,305	3,053
24. Houille, lignite, briquettes et coke	*65,879	**94,108	A reporter	14,205	16,831
Total	75,984	106,900			

* Y compris 44440 tonnes de charbons de service (janvier à décembre).
 ** Y compris 14870 tonnes de charbons de service (janvier à avril).

	1893	1892		1893	1892
	Tonnes	Tonnes		Tonnes	Tonnes
Report	14,205	16,831	<i>J. Industrie de la paille.</i>		
44. Tissus et étoffes de coton	1,515	2,051	63. Ouvrages en paille de tous genres	1,340	1,144
45. Déchets de coton	1,096	1,583	<i>K. Industrie du bois.</i>		
<i>b. Lin, chanvre, etc.</i>			64. Bois d'œuvre, indigène et exotique, douves	3,870	4,087
46. Lin, chanvre, étoupes, jute, chanvre de Manille	6,240	6,611	65. Parqueterie, bois de charronnage ordinaire	564	984
47. Fils, tissus et étoffes de lin, etc.	4,424	4,706	66. Ouvrages en bois	1,353	1,455
<i>c. Soie.</i>			Total	5,787	6,526
48. Déchets de soie, cocons	851	761	<i>L. Matières auxiliaires pour l'agriculture et l'industrie.</i>		
49. Soie grège et moulinée, chappe, tissus de soie	4,328	4,522	67. Couleurs, matières colorantes	3,190	1,067
<i>d. Laine.</i>			68. Bois de teinture	106	126
50. Laine brute, déchets de laine	4,129	5,024	69. Terres à couleurs	2,674	3,065
51. Fils, tissus et étoffes de laine	1,289	1,224	70. Sels (sels de potasse et de soude) vitriols, préparations de chlore, sel gemme et autres	1,654	1,684
Total	38,077	43,313	71. Soude	8,101	8,074
<i>F. Tannerie.</i>			72. Sel de cuisine, sel pour le bétail	1,528	1,657
52. Peaux vertes et peaux sèches	761	909	73. Acides, lessives-mères, mordants, vinaigre de bois	1,325	1,320
53. Ecorce	1,015	861	74. Tartre et lie de vin	1,468	2,089
54. Tannins	122	11	75. Graisses, savons, bougies et chandelles	2,133	1,639
55. Cuirs et ouvrages en cuir	689	830	76. Matières à matelasser, varechs, crins, etc.	266	286
Total	2,587	2,611	77. Amidon et fécule	581	462
<i>G. Verrerie et Poterie.</i>			78. Quinquina	—	—
56. Verre, verre à vitre, verre en table	3,211	3,863	79. Huiles minérales (pétrole, ligroïne, néoline, naphte)	21,483	22,350
57. Verrerie creuse	3,101	3,321	80. Huiles végétales	1,830	2,090
58. Poterie et faïence	1,211	1,443	81. Résine et goudron, produits de résine et de goudron	447	431
59. Tuyaux en terre de tout genre	738	389	82. Soufre	3,245	2,261
Total	8,261	9,016	83. Alcools	648	437
<i>H. Fabrication du papier.</i>			A reporter	50,679	49,038
60. Chiffons (drilles) et pâte à papier (pâte de bois, pâte de paille) déchets de papier	4,488	4,255			
61. Papier et carton	908	1,090			
62. Papier et carton d'emballage	292	341			
Total	5,688	5,686			

	1893	1892		1893	1892
	Tonnes	Tonnes		Tonnes	Tonnes
Report	50,679	49,038	<i>M. Objets servant au transport.</i>		
84. Terres de tout genre (y compris sable et gravier, mais non pas les terres à couleurs)	5,683	4,904	90. Véhicules	1,714	3,131
85. Glace	114	533	91. Caisses et tonneaux vides, emballages . .	10,097	12,526
86. Foin et paille	28,873	1,353	Total	11,811	15,657
87. Fourrages, fourrages verts, betteraves, plantes fourragères de tout genre	5,170	2,652	<i>N. Marchandises non dénommées.</i>		
88. Semences de tout genre, excepté les céréales .	1,964	1,507	92. Expéditions partielles	4,848	5,259
89. Engrais de tout genre	12,378	13,422	93. Groupages	11,195	14,638
Total	104,861	73,409	94. Autres charges complètes	5,212	7,486
			Total	21,255	27,383

Récapitulation.	1893	1892	Comparé à 1892		1893	1892
			plus	moins		
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes	%	%
A. Denrées alimentaires et objets mobiliers	308,393	269,058	39,335	—	38,97	34,94
B. Combustibles	75,984	106,900	—	30,916	9,60	13,88
C. Matériaux de construction	100,630	93,028	7,602	—	12,71	12,08
D. Industrie métallurgique	106,751	116,346	—	9,595	13,49	15,11
E. Industrie textile	38,077	43,313	—	5,236	4,81	5,62
F. Tannerie	2,587	2,611	—	24	0,33	0,34
G. Verrerie et poterie	8,261	9,016	—	755	1,04	1,17
H. Fabrication du papier	5,688	5,686	2	—	0,72	0,74
I. Industrie de la paille	1,340	1,144	196	—	0,17	0,15
K. Industrie du bois	5,787	6,526	—	739	0,73	0,85
L. Matières auxiliaires pour l'agriculture et l'industrie	104,861	73,409	31,452	—	13,25	9,53
M. Objets servant au transport	11,811	15,657	—	3,846	1,49	2,03
N. Marchandises non dénommées	21,255	27,383	—	6,128	2,69	3,56
<i>Total général</i>	791,425	770,077			100,00	100,00

8. Récapitulation chronologique du trafic et des recettes.

Années	Longueur moyenne des lignes	Ramené à la longueur totale des lignes		Recettes						
				par kilomètre de ligne						
		Voyageurs	Marchandises	Voyageurs	Bagages	Animaux	Marchandises	Ensemble	Recettes indirectes	Total
Kilom.	Nombre	Tonnes	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1883	266	207,055	278,677	16,672	1573	825	20,217	39,287	4272	43,559
1884	266	165,694	295,187	12,526	1315	646	21,913	36,400	3229	39,629
1885	266	169,540	327,417	13,562	1465	657	22,566	38,250	1344	39,594
1886	266	163,296	308,819	12,881	1490	549	22,002	36,922	1308	38,230
1887	266	175,595	402,260	13,935	1534	516	27,072	43,057	1503	44,560
1888	266	194,805	383,452	15,210	1590	645	26,283	43,728	1591	45,319
1889	266	220,542	421,503	17,105	1806	1125	27,796	47,832	1771	49,603
1890	266	236,322	386,780	17,492	1718	1558	26,993	47,761	1812	49,573
1891	266	241,654	389,570	17,714	1724	1216	28,189	48,843	2032	50,875
1892	266	249,350	438,388	17,833	1697	861	31,681	52,072	2183	54,255
1893	266	259,263	470,030	18,360	1735	805	32,909	53,809	2399	56,208

9. Dépenses de l'exploitation.

Branches de service	1893						1892					
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%
<i>I. Administration générale.</i>												
a) Personnel	385,875	06	4,66				371,486	62	4,81			
b) Autres dépenses	90,886	48	1,10	476,761	54	5,76	93,309	39	1,21	464,796	01	6,02
<i>II. Surveillance et entretien de la ligne.</i>												
a) Personnel	605,703	—	7,32				548,178	—	7,09			
b) Entretien et réfection de la ligne	1,228,452	86	14,95				1,042,698	18	13,49			
c) Autres dépenses	70,694	38	0,85	1,904,850	24	23,02	63,745	48	0,82	1,654,621	66	21,40
<i>III. Expédition et mouvement.</i>												
a) Personnel	1,592,360	96	19,24				1,490,886	29	19,29			
b) Autres dépenses	149,043	11	1,80	1,741,404	07	21,04	143,061	85	1,85	1,633,948	14	21,14
<i>IV. Traction.</i>												
a) Personnel	754,958	23	9,12				677,987	15	8,77			
b) Combustible, graisses, etc., pour les locomotives	1,297,068	50	15,68				1,326,239	74	17,16			
c) Graisses, etc., pour les voitures et wagons	39,648	70	0,48				39,432	01	0,51			
d) Entretien et renouvellement du matériel roulant	707,113	76	8,55				632,898	90	8,19			
e) Autres dépenses	17,850	52	0,22	2,816,639	71	34,03	20,276	87	0,26	2,696,834	67	34,89
<i>Total des dépenses directes</i>				6,939,655	56	83,87				6,450,200	48	83,45
<i>V. Dépenses diverses.</i>												
a) Loyers et affermages	921,682	94	11,14				805,801	69	10,43			
b) Pertes sur services auxiliaires et accessoires	807	20	0,01				247	38	—			
c) Autres dépenses	411,913	07	4,98	1,334,403	21	16,13	472,869	80	6,12	1,278,918	87	16,55
<i>Total général</i>				8,274,058	77	100,00				7,729,119	35	100,00

10. Dépenses moyennes.

Dépenses.	1893	1892
	Francs	Francs
<i>Administration générale :</i>		
dépense par kilomètre de ligne	1792,34	1747,35
" " fr. 1000 de recettes	31,89	32,21
" " kilomètre de train	0,1916	0,2052
" " " d'essieu de voitures et wagons	0,0062	0,0068
" " tonne-kilomètre (poids brut)	0,0013	0,0011
<i>Surveillance et entretien de la ligne :</i>		
dépense par kilomètre de ligne	7161,09	6220,38
" " " " train	0,7654	0,7305
" " " d'essieu de voitures et wagons	0,0249	0,0243
" " tonne-kilomètre (poids brut)	0,0041	0,0040
<i>Expédition et mouvement :</i>		
dépense par kilomètre de ligne	6546,63	6142,66
" " " " train	0,6997	0,7214
" " " d'essieu de voitures et wagons	0,0223	0,0240
" " tonne-kilomètre (poids brut)	0,0037	0,0040
<i>Traction :</i>		
dépense par kilomètre de ligne	10588,87	10138,48
" " " " train	1,1318	1,1907
" " " " locomotive	0,8179	0,8538
" " " d'essieu de voitures et wagons	0,0368	0,0397
" " tonne-kilomètre (poids-brut)	0,0060	0,0066
<i>Total des dépenses directes :</i>		
par kilomètre de ligne	26088,93	24248,87
" " " train	2,7885	2,8478
" " " parcours utile	2,2521	2,2579
" " " locomotive	2,0153	2,0421
" " " d'essieu de voitures et wagons	0,0907	0,0948
" " tonne-kilomètre (poids brut)	0,0151	0,0157
<i>Dépenses diverses :</i>		
par kilomètre de ligne	5016,55	4807,91
" " tonne-kilomètre (poids brut)	0,0028	0,0031
<i>Dépenses totales :</i>		
par kilomètre de ligne	31105,48	29056,84
" " " train	3,3247	3,4124
" " " parcours utile	2,6851	2,7056
" " " locomotive	2,4029	2,4470
" " " d'essieu de voitures et wagons	0,1082	0,1136
" " " tonne-kilomètre (poids brut)	0,0179	0,0183
	Pour cent	Pour cent
Rapport des dépenses totales aux recettes d'exploitation	55,84	53,56
" " " " " " " de transport	57,81	55,80

II. Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation.

Années	Longueur moyenne exploitée	Dépenses									
		par kilomètre de ligne							par kilomètre de train	par kilomètre de parcours utile	par kilomètre d'essieu de voitures et wagons
		Administration générale	Surveillance et entretien de la ligne	Expédition et mouvement	Traction	Total	Dépenses diverses	Total général			
kilom.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	C.	
1883	266	1474	4053	4226	7122	16875	2746	19621	3,13	2,67	10,89
1884	266	1398	3624	3950	6148	15120	3132	18252	3,15	2,71	9,96
1885	266	1436	4298	4131	5886	15751	3272	19023	3,06	2,66	10,00
1886	266	1467	5302	4185	5950	16904	2988	19892	3,04	2,67	10,61
1887	266	1452	4698	4439	6724	17313	3469	20782	2,87	2,42	9,26
1888	266	1459	5860	4710	6953	18982	3680	22662	2,97	2,51	10,05
1889	266	1813	5064	5036	7762	19675	3865	23540	2,93	2,39	9,51
1890	266	1680	6512	5545	8066	21803	4123	25926	3,14	2,60	10,89
1891	266	1755	6761	5891	9578	23985	4239	28224	3,47	2,73	11,63
1892	266	1747	6220	6143	10139	24249	4808	29057	3,41	2,71	11,36
1893	266	1792	7161	6547	10589	26089	5016	31105	3,32	2,69	10,82

12. Aperçu de la circulation des trains.

Lignes	Longueur kilométrique	Nombre et nature des trains					Kilomètres de trains		
		Par jour	Trains de voyageurs	Trains mixtes	Trains de marchandises	Trains de matériaux	Ensemble	1893	1892
A. Lucerne-Chiasso.									
	231								
<i>1. Trains réguliers</i>									
du 1 ^{er} janvier au 31 mai . . .		42	2778	—	3037	—	5815	780851	769547
du 1 ^{er} juin au 30 septembre . .		43	2440	—	2500	—	4940	683319	629312
du 1 ^{er} octobre au 31 décembre		45	1840	609	1967	—	4416	540360	501864
			7058	609	7504	—	15171	2004530	1900723
<i>2. Trains spéciaux</i>									
			43	—	3785	—	3828	262136	150114
<i>3. Trains de matériaux</i>									
			7101	609	11289	—	18999	2266666	2050837
			—	—	—	1209	1209	5898	8808
			7101	609	11289	1209	20208	2272564	2059645
B. Bellinzona-Locarno.									
	21								
<i>1. Trains réguliers</i>									
du 1 ^{er} janvier au 31 mai . . .		12	1812	—	—	—	1812	30804	31008
du 1 ^{er} juin au 30 septembre . .		12	1464	—	—	—	1464	24888	24888
du 1 ^{er} octobre au 31 décembre		12	1104	—	—	—	1104	18768	18768
			4380	—	—	—	4380	74460	74664
<i>2. Trains spéciaux</i>									
			1	—	56	—	57	749	536
<i>3. Trains de matériaux</i>									
			4381	—	56	—	4437	75209	75200
			—	—	—	—	—	—	—
			4381	—	56	—	4437	75209	75200
C. Bellinzona-Luino.									
	40								
<i>1. Trains réguliers</i>									
du 1 ^{er} janvier au 31 mai . . .		14	1510	—	508	—	2018	80720	81120
du 1 ^{er} juin au 30 septembre . .		14	1220	—	420	—	1640	65600	65600
du 1 ^{er} octobre au 31 décembre		14	920	—	328	—	1248	49920	50240
			3650	—	1256	—	4906	196240	196960
<i>2. Trains spéciaux</i>									
			2	—	718	—	720	28800	11120
<i>3. Trains de matériaux</i>									
			3652	—	1974	—	5626	225040	208080
			—	—	—	12	12	288	126
			3652	—	1974	12	5638	225328	208206
Récapitulation.									
<i>Lucerne-Chiasso</i>		⁴² 43.45	7101*	609	11289	1209	20208	2272564	2059645
<i>Bellinzona-Locarno</i>		12	4381	—	56	—	4437	75209	75200
<i>Bellinzona-Luino</i>		14	3652*	—	1974	12	3638	225328	208206
Total			15134	609	13319	1221	30283	2573101	2343051

* Le train spécial Rothkreuz-Luino du 24 avril est compté comme 2 trains.

13. Parcours des trains.

	Kilomètres de trains		Kilomètres d'essieux		Tonnes-kilomètres (poids brut)		Tonnes-kilom. (poids net) (bagages et animaux incl.)	
	1893	1892	1893	1892	1893	1892	1893	1892
Janvier . . .	180304	176644	4705496	4649187	28152357	27822873	7688264	8057533
Février . . .	171409	174591	4810353	4906635	29332628	29943937	8500779	8934600
Mars	196650	185439	5925248	5385879	35992067	31824216	10333919	8726641
Avril	184635	174970	5782131	5316591	35098391	31805046	9493126	8613406
Mai	188607	179228	6043639	5412146	36601141	33045853	10009311	9417973
Juin	215610	181231	6849557	5418987	42662235	33464277	11090267	9795640
Juillet . . .	219726	186847	6821039	5709904	41256978	34545284	10392023	9954349
Août	211140	189211	6726068	5980054	39321197	35514388	10326452	9484758
Septembre .	215233	191165	6864139	6132786	41287185	36958387	11928377	11035220
Octobre . . .	240791	222433	7388554	7061171	45603923	43665178	12720429	13671685
Novembre . .	229641	201347	7290949	6169109	43117370	37012438	12295974	10620060
Décembre . .	234905	201885	7260753	5906420	43494959	35786396	11818046	9921341
Ensemble	2488651	2264991	76467926	68048869	461920431	411388273	126596967	118233206
Sur le par- cours italien de la fron- tière suisse jusqu'à Luino du 1 ^{er} janvier au 31 déc.	84450	78060	2268876	1886617	13949046	11386706	—	—
<i>Total</i>	2573101	2343051	78736802	69935486	475869477	422774979	126596967	118233206

Les trains de matériaux sont compris dans ces sommes pour :

	1893 :	1892 :
kilomètres de trains	6126	8904
kilomètres d'essieux	76600	144749
tonnes-kilomètres (poids brut)	257871	620792

Déduction faite du mouvement des trains de matériaux sur le tronçon de la „frontière suisse“ à Luino, il reste donc pour les trains réguliers et spéciaux de nos propres lignes :

	1893 :	1892 :
kilomètres de trains	2482525	2256087
kilomètres d'essieux	76391326	67904120
tonnes-kilom. (poids brut)	461662560	410767481
tonnes-kilom. (poids net)	126596967	118233206

14. Parc des locomotives fin 1893.

Séries	Catégories	De l'année	Nos.	Nombre	Essieux moteurs
E ²	Locomotives-tenders à quatre roues couplées, pour trains mixtes en plaine et service de manœuvre . . .	1874	1 à 4	4	8
		1883	5 à 6	2	4
F ³	Locomotive-tender à six roues couplées, pour le service de manœuvre	1882	13	1	3
F ²	Locomotive-tender à quatre roues couplées, pour le service de manœuvre	1882	14	1	2
A ² T	Locomotives à quatre roues couplées et tender séparé pour trains express et omnibus en plaine . . .	1883	18 à 20	3	6
		1874	21 à 24	4	8
A ²	Locomotives-tenders à quatre roues couplées pour trains express et omnibus en plaine	1882	25 à 30	6	12
		1890	31 à 33	3	6
A ²	Locomotive-tender à quatre roues couplées, pour trains express et omnibus en plaine	1882	1000	1	2
C ³ T	Locomotives à six roues couplées et tender séparé, pour trains de marchandises en plaine et trains de voyageurs en montagne	1874	41 à 46	6	18
		1882	51 à 66	16	48
		1890	67 à 69	3	9
		1891	70 à 71	2	6
B ³	Locomotives-tenders à six roues couplées, pour trains de marchandises en plaine et trains de voyageurs en montagne	1893	72 à 76	5	15
		1882	81 à 88	8	24
		1883	89 à 92	4	12
D ⁴ T	Locomotives à huit roues couplées et tender séparé pour trains de marchandises en montagne . . .	1882	101 à 115	15	60
		1883	116 à 123	8	32
		1886	124 à 127	4	16
D ⁶	Locomotive duplex-compound à douze roues couplées pour trains de marchandises en montagne . . .	1890	128 à 131	4	16
		1891	151	1	6
<i>Total</i>				101	313

Le frein Westinghouse est adapté à 7 locomotives A²T, 9 A², 4 E², 26 C³T et 11 B³. L'appareil pour le chauffage des trains par la vapeur est adapté à 6 locomotives E²-, 7 A²T, 10 A², 12 B³, 32 C³T.

15. Parcours des locomotives,

a) Par																				
Séries	Nos	Nombre	Allumages	Service de réserve	Service de manœuvre	Kilomètres														
						sur le réseau du Gothard													sur le	
						Express et omnibus	Double traction des express et omnibus	Refoulement des express et omnibus	Trains mixtes et de marchandises	Double traction des trains mixtes et de marchand.	Refoulement des trains mixtes et de marchandises	Trains de matériaux	Service de manœuvre	Chasse-neige	Haut-le-pied	Machines non allumées	Total	Express et omnibus	Trains mixtes et de marchandises	
des locomotives	Heures	Heures																		
E ²	1-6	6	762	19	18961	74499	1320	—	1550	1856	—	1200	113766	—	1333	165	195689	—	—	
F ³	13	1	32	—	4222	—	—	—	—	646	—	—	25332	—	14	165	26157	—	—	
F ²	14	1	20	—	3115	—	—	—	—	440	—	—	18690	—	18	55	19203	—	—	
A ² _T	18-24	7	1561	203	3221	183430	2329	—	293	1373	—	177	19326	—	973	—	207901	45525	—	
A ²	25-33	9	1763	3071	807	299660	61766	—	6094	7128	—	—	4842	—	701	185	380376	8940	—	
A ²	1000	1	191	80	2617	—	—	—	—	109	—	—	15702	—	—	—	15811	—	—	
C ³ T ^{anc.}	41-46	6	1271	1084	2585	5493	2753	—	124406	1193	44	286	15510	50	1494	19	151248	—	210	
C ³ T ^{nov.}	51-76	22,36	4009	9019	2623	729031	142188	681	81895	28593	6473	561	15738	116	17948	578	1023802	120	14010	
B ³	81-92	12	2983	3594	3335	161974	25238	20	172311	18630	11644	28	20010	89	6006	142	416092	195	15390	
D ⁴ _T	101-131	31	6604	3571	1716	1595	37628	80	624866	99585	136365	1912	10296	591	63770	100	976788	—	30	
D ⁶	151	1	232	77	14	—	2076	40	17381	2142	4458	1268	84	—	2703	—	30152	—	—	
Locomotives du Gothard		97,36	19428	20718	43216	1455682	275298	821	1028796	161695	158984	5432	259296	846	94960	1409	3443219	54780	29640	
Locomotives de Compagnies étrangères		—	—	—	—	67	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134	—	—	
Total		—	19428	20718	43216	1455749	275365	821	1028796	161695	158984	5432	259296	846	94960	1409	3443353	54780	29640	

b) Par																			
Janvier	96	1646	2563	3445	112713	15795	—	67121	8445	8984	163	20670	320	4545	109	238865	4650	1860	
Février	96	1493	1883	3159	105612	18353	169	65383	10597	9660	—	18954	368	4477	55	233628	4200	1800	
Mars	96	1657	1738	3424	121915	28922	229	74660	14029	11579	150	20544	—	6316	64	278408	4650	1770	
Avril	96	1644	1494	3387	115492	34428	80	68440	14255	10588	986	20322	—	5674	64	270329	4515	1770	
Mai	96	1725	1675	3608	114565	33043	289	73559	15165	11615	467	21648	—	6381	—	276732	4665	1995	
Juin	96	1665	1399	3337	123731	21766	—	91489	14355	15982	390	20022	—	10148	—	297883	4500	3345	
Juillet	96,81	1660	1495	3697	127778	22775	40	91979	13807	14714	18	22182	—	9811	68	303172	4650	3075	
Août	99	1676	2466	3724	127757	27161	—	82986	12196	13153	392	22344	—	9033	176	295198	4650	2025	
Septembre	99	1644	1106	3713	124052	26738	—	90604	15340	14368	577	22278	—	10160	469	304586	4500	2130	
Octobre	99	1549	1467	4314	128794	15671	—	111997	13757	15640	8	25884	—	8250	197	320198	4650	2820	
Novembre	99	1413	1168	3601	124597	15221	—	104930	14396	16374	325	21606	29	10568	136	308182	4500	3465	
Décembre	99,30	1656	2264	3807	128743	15492	14	105648	15353	16327	1956	22842	129	9597	71	316172	4650	3585	
Total	—	19428	20718	43216	1455749	275365	821	1028796	161695	158984	5432	259296	846	94960	1409	3443353	54780	29640	
A déduire: parcours des locomotives étrangères	—	—	—	—	67	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	134	—	—
Locomotives du Gothard	97,36	19428	20718	43216	1455682	275298	821	1028796	161695	158984	5432	259296	846	94960	1409	3443219	54780	29640	

par séries et par mois.

séries																			
de locomotives																			
réseau terraneé italienne				sur le réseau du Central Suisse			Total général	Parcours sur			Moyenne par locomotive pour une année	Nombre maximum des kilo- mètres par- cours par une locomotive de chaque série		Kilomètres d'essieux de voi- tures et wagons		Tonnes-kilom. (poids brut)			
Trains de matériaux	Chasse-neige	Double traction	Total	Trains omnibus	Double traction	Total		les lignes de plaine	les lignes de mon- tagne	la ligne du Monte Cenere		Nos	Kilo- mètres	En tout	Par kilomètre de locomotive	En tout	Par kilomètre de locomotive		
—	—	—	—	—	—	—	195689	191872	—	3817	32615	4	44267	—	—	6044608	30,89		
—	—	—	—	—	—	—	26157	25332	—	825	26157	13	26157	—	—	70821	2,71		
—	—	—	—	—	—	—	19203	18763	—	440	19203	14	19203	—	—	48055	2,52		
—	—	15	45540	—	—	—	253441	216188	26280	10973	36206	23	48821	—	—	13610981	77,38		
—	—	—	8940	24	—	24	389340	380286	9054	—	43260	31	47108	—	—	39044629	100,28		
—	—	—	—	—	—	—	15811	15721	90	—	15811	1000	15811	—	—	11573	0,73		
—	—	—	210	—	—	—	151458	149946	1028	484	25243	46	33172	—	—	36594509	241,61		
—	—	30	14160	—	—	—	1037962	214812	594541	228609	46420	68	68131	—	—	121100492	116,67		
—	30	30	15645	—	—	—	431737	139666	69566	222505	35978	84	48486	—	—	69823759	161,72		
5	—	40	75	—	—	—	976863	104027	771455	111381	31512	125	41642	—	—	179226851	183,47		
—	—	—	—	—	—	—	30152	155	29969	28	30152	151	30152	—	—	4280889	141,98		
5	30	115	84570	24	—	24	3527813	1456768	1501983	569062	36235	—	—	—	—	475857167	134,89		
—	—	—	—	—	—	—	134	134	—	—	—	—	—	—	—	12310	—		
5	30	115	84570	24	—	24	3527947	1456902	1501983	569062	—	—	—	—	—	475869477	—		
mois																			
—	—	—	6510	—	—	—	245375	110093	95024	40258	—	—	—	—	—	4858471	19,80	29074161	118,49
—	—	—	6000	—	—	—	239628	103691	96695	39242	—	—	—	—	—	4962978	20,71	30263510	126,29
—	—	—	6420	—	—	—	284828	117863	119321	47644	—	—	—	—	—	6083468	21,36	36952791	129,74
—	—	15	6300	8	—	8	276637	114318	116754	45565	—	—	—	—	—	5931106	21,44	35920949	129,85
—	—	30	6690	16	—	16	283438	117618	120469	45351	—	—	—	—	—	6198135	21,87	37580758	132,59
—	—	—	7845	—	—	—	305728	122645	137137	45946	—	—	—	—	—	7072041	23,13	44085267	144,20
—	—	—	7725	—	—	—	310897	127158	135498	48241	—	—	—	—	—	7034930	22,63	42605133	137,04
5	—	40	6720	—	—	—	301918	126040	127226	48652	—	—	—	—	—	6901971	22,86	40386835	133,77
—	—	—	6630	—	—	—	311216	125831	133387	51998	—	—	—	—	—	7040722	22,62	42382194	136,18
—	—	—	7470	—	—	—	327668	131742	141476	54450	—	—	—	—	—	7600389	23,20	46926032	143,21
—	—	15	7980	—	—	—	316162	127849	138627	49686	—	—	—	—	—	7534002	23,83	44641787	141,20
—	30	15	8280	—	—	—	324452	132054	140369	52029	—	—	—	—	—	7518589	23,17	45050060	138,85
5	30	115	84570	24	—	24	3527947	1456902	1501983	569062	—	—	—	—	—	78736802	—	475869477	—
—	—	—	—	—	—	—	134	134	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12310	—
5	30	115	84570	24	—	24	3527813	1456768	1501983	569062	—	—	—	—	—	78736802	22,32	475857167	134,89

16. Moyennes de service des locomotives.

Séries	Nombre des locomotives	Nombre de journées						Moyennes en % des locomotives journallement						Moyenne des journées de service effectives d'une locomotive en service des trains, y compris le service de manœuvre	Moyenne des kilomètres parcourus par jour et par locomotive, y compris le service de manœuvre
		en service des trains	en service de manœuvre	en service de réserve	au repos	en réparations	Total	en service des trains	en service de manœuvre	en service de réserve	au repos	en réparations	Total		
E ²	6	457	1011	10	212	500	2,190	20,87	46,17	0,45	9,68	22,89	100	245	89,36
F ³	1	14	279	—	57	15	365	3,83	76,44	—	15,62	4,11	100	293	71,66
F ²	1	9	166	6	37	147	365	2,47	45,48	1,64	10,14	40,27	100	175	52,61
A ² _T	7	1,366	237	9	187	756	2,555	53,46	9,28	0,35	7,32	29,59	100	229	99,19
A ²	9	1,865	62	143	477	738	3,285	56,77	1,89	4,35	14,52	22,47	100	214	118,52
A ²	1	1	192	—	49	123	365	0,27	52,60	—	13,48	33,70	100	193	43,32
C ³ _{T anc.}	6	1,178	139	4	330	539	2,190	53,79	6,35	0,18	15,07	24,61	100	219	69,16
C ³ _{T nouv.}	22,86	5,455	175	177	884	1,471	8,162	66,83	2,14	2,17	10,83	18,03	100	252	127,17
B ³	12	2,916	86	99	499	780	4,380	66,58	1,96	2,26	11,39	17,81	100	250	98,57
D ⁴ _T	31	6,650	4	182	2,094	2,385	11,315	58,77	0,04	1,61	18,50	21,08	100	215	86,33
D ⁶	1	229	—	4	58	74	365	62,74	—	1,10	15,89	20,27	100	229	82,61
<i>Total</i>	97,86	20,140	2,351	634	4,884	7,528	35,537	56,68	6,62	1,78	13,74	21,18	100	231	99,27

17. Quantités et coût des combustibles pour les locomotives.

a. Par séries.															Prix moyen du combustible par tonne	
Séries	Bois			Houille			Briquettes			Total*			par kilomètre de locomotive		Années	Prix
	m ³	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	C.		
E ²	15,10	52	85	1,246,850	32,132	41	35,100	1,008	30	1,284,970	33,193	56	6,57	16,06	1882	36,47
F ³	2,18	7	63	170,950	4,420	55	1,600	43	20	172,986	4,471	38	6,61	17,09	1883	32,79
F ²	1,94	6	79	134,500	3,594	94	—	—	—	134,888	3,601	73	7,02	18,75	1884	26,75
A ^{2T}	12,82	44	87	7,900	215	78	1,987,900	55,073	61	1,998,364	55,334	26	7,88	21,83	1885	25, —
A ²	15,70	52	50	18,800	499	84	3,274,950	90,702	23	3,296,750	91,254	57	8,47	23,44	1886	24,98
A ²	1,72	6	02	177,000	4,644	10	—	—	—	177,344	4,650	12	11,22	29,41	1887	25,30
C ^{3T} anc.	15,08	52	78	2,005,700	51,097	16	186,500	5,244	25	2,195,216	56,394	19	14,49	37,23	1888	24,21
C ^{3T} nouv.	81,81	284	62	725,600	18,366	06	12,921,150	356,626	51	13,663,012	375,277	19	13,16	36,36	1889	23,94
B ³	43,29	152	81	4,164,050	108,156	75	1,497,400	40,995	29	5,670,108	149,304	85	13,13	34,58	1890	26,88
D ^{4T}	123,34	436	62	17,913,200	460,537	28	1,063,700	30,170	83	19,001,568	491,144	73	19,45	50,28	1891	29,56
D ⁶	4,22	14	76	559,750	14,175	81	11,150	307	05	571,744	14,497	62	18,96	48,08	1892	29,29
	316,00	1112	25	27,124,300	697,840	68	20,979,450	580,171	27	48,166,950	1,279,124	20	13,65	36,26	1893	26,56
b. Par mois.																
Janvier	31,00	108	50	1,142,250	33,125	25	2,323,300	67,367	—	3,471,450	100,600	75	14,15	41,01		
Février	24,00	84	—	1,971,250	57,166	25	1,318,500	38,236	50	3,294,550	95,486	75	13,75	39,85		
Mars	24,00	84	—	2,166,300	62,822	70	1,704,450	49,429	05	3,875,550	112,335	75	13,61	39,44		
Avril	24,00	84	—	1,909,500	53,466	—	1,809,000	51,556	50	3,723,300	105,106	50	13,46	37,99		
Mai	34,00	119	—	2,148,700	53,717	50	1,603,600	43,617	92	3,759,100	97,454	42	13,26	34,38		
Juin	30,00	105	—	2,461,900	60,562	74	1,589,800	42,924	60	4,057,700	103,592	34	13,27	33,88		
Juillet	18,00	63	—	2,365,300	58,186	38	1,677,100	45,281	70	4,046,000	103,531	08	13,01	33,80		
Août	25,00	87	50	1,868,950	45,976	17	1,982,000	53,514	—	3,855,950	99,577	67	12,77	32,98		
Septembre	28,00	98	—	2,277,100	56,016	66	1,760,400	47,530	80	4,043,100	103,645	46	12,99	33,30		
Octobre	28,00	98	—	2,825,600	69,509	76	1,745,900	47,139	30	4,577,100	116,747	06	13,97	35,68		
Novembre	22,00	77	—	2,893,700	71,185	02	1,747,100	47,171	70	4,645,200	118,433	72	14,69	37,46		
Décembre	28,70	104	25	3,093,750	76,106	25	1,718,600	46,402	20	4,817,950	122,612	70	14,85	37,79		
	316,00	1112	25	27,124,300	697,840	68	20,979,450	580,171	27	48,166,950	1,279,124	20	13,65	36,26		

*) Poids total y compris le bois, dont 1 m³ équivalent à 200 kg. de charbon

18. Quantités et coût des graisses

a. Par séries.												
Séries	Huile à machines			Suif			Huile minérale			Huile à locomotives		
	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.
E ²	5,00	5	60	38	29	64	2578	747	62	122	46	36
F ³	1,00	1	20	13	10	14	389	112	81	42	15	96
F ²	1,00	1	20	12	9	36	208	60	32	44	16	72
A ² _T	9,00	9	40	21	16	38	5638	1635	02	139	52	82
A ²	6,00	6	40	26	20	28	8899	2580	71	218	82	84
A ²	—	—	—	—	—	—	231	66	99	—	—	—
C ³ _T anc.	—	—	—	39	30	42	3650	1058	50	78	29	64
C ³ _T nouv.	51,00	52	—	130	101	40	30794	8930	26	563	213	94
B ³	20,00	21	—	33	25	74	16184	4693	36	347	131	86
D ⁴ _T	—	—	—	178	138	84	40804	11833	16	768	291	84
D ⁶	—	—	—	187	145	86	1767	512	43	—	—	—
Total	93,00	96	80	677	528	06	111142	32231	18	2321	881	98

b. Par mois.												
Janvier	12,50	15	—	36	28	08	3380	980	20	2157	819	66
Février	2,00	2	40	22	17	16	6399	1855	71	164	62	32
Mars	7,00	8	40	37	28	86	8485	2460	65	—	—	—
Avril	6,00	6	—	51	39	78	9579	2777	91	—	—	—
Mai	7,00	7	—	61	47	58	10353	3002	37	—	—	—
Juin	6,50	6	50	71	55	38	12010	3482	90	—	—	—
Juillet	10,00	10	—	92	71	76	11986	3475	94	—	—	—
Août	9,50	9	50	75	58	50	11314	3281	06	—	—	—
Septembre	7,50	7	50	49	38	22	10137	2939	73	—	—	—
Octobre	8,00	8	—	81	63	18	10460	3033	40	—	—	—
Novembre	9,50	9	50	42	32	76	8642	2506	18	—	—	—
Décembre	7,50	7	—	60	46	80	8397	2435	13	—	—	—
Total	93,00	96	80	677	528	06	111142	32231	18	2321	881	98

et huiles pour les locomotives.

a. Par séries.														Prix moyen des graisses et huiles par kg.	
Huile à cylindres			Huile de navette			Graisses diverses			Total			par kilomètre de locomotive		Années	Prix
Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Gr.	C.		C.
1868	971	36	80	48	60	—	—	—	4691,00	1849	18	23,97	0,94	1882	86,00
521	270	92	—	—	—	—	—	—	966,00	411	03	36,98	1,57	1883	87,35
299	155	48	30	18	—	—	—	—	594,00	261	08	30,93	3,09	1884	83,14
3180	1653	60	140	84	80	0,10	—	63	9127,10	3452	65	36,01	1,36	1885	77,26
6346	3299	92	266	161	10	0,15	—	93	15761,15	6152	18	40,48	1,58	1886	64,54
157	81	64	—	—	—	—	—	—	388,00	148	63	24,54	0,94	1887	56,32
2424	1260	48	100	60	—	0,35	2	13	6291,35	2441	17	41,54	1,61	1888	49,37
14094	7328	88	631	381	60	0,30	1	82	46263,30	17009	90	44,57	1,64	1889	42,34
6822	3547	44	255	153	—	—	—	—	23661,00	8572	40	54,50	1,99	1890	40,53
17095	8889	40	619	374	30	2,55	16	37	59466,55	21543	91	60,88	2,20	1891	38,01
598	310	96	40	24	80	—	—	—	2592,00	994	05	85,96	3,30	1892	40,44
53404	27770	08	2161	1306	20	3,45	21	88	169801,45	62836	18	48,13	1,78	1893	37,00
b. Par mois.															
3316	1724	32	120	74	40	2,20	13	30	9023,70	3655	96	36,78	1,49		
3355	1744	60	165	102	30	0,05	—	33	10107,05	3784	82	42,18	1,58		
3866	2010	32	195	120	90	0,10	—	65	12590,10	4629	78	44,20	1,63		
4107	2135	64	150	90	—	0,30	1	80	13893,30	5051	13	50,22	1,83		
4417	2296	84	228	136	80	0,05	—	30	15066,05	5490	89	53,15	1,94		
5137	2671	24	156	93	60	—	—	—	17380,50	6309	62	56,85	2,06		
4829	2511	08	233	139	80	0,15	—	90	17150,15	6209	48	55,16	2,00		
4726	2457	52	181	108	60	0,30	1	80	16305,80	5916	98	54,01	1,96		
5142	2673	84	135	81	—	0,15	—	90	15470,65	5741	19	49,71	1,84		
5174	2690	48	205	123	—	0,10	—	60	15928,10	5918	66	48,61	1,81		
4627	2406	04	105	63	—	0,05	—	30	13425,55	5017	78	42,46	1,59		
4708	2448	16	288	172	80	—	—	—	13460,50	5109	89	41,49	1,57		
53404	27770	08	2161	1306	20	3,45	21	88	169801,45	62836	18	48,13	1,78		

19. Parcours, consommation et frais de réparations des locomotives de 1884 à 1893.

Années	Parcours			Consommation						Frais de réparations	
	Kilomètres de locomotives	Kilomètres d'essieux de voitures et wagons	Tonnes-kilomètres (poids brut)	de combustible			de graisses et huiles			Total	
				Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Fr.	C.
1884	2,135,784	50,281,467	283,171,247	25,756,670	689,032	42	54,316.5	45,162	25	324,533	40
1885	2,253,471	52,257,605	296,904,804	26,087,430	652,920	92	54,682.7	42,246	79	292,581	60
1886	2,314,561	51,407,410	292,355,232	26,469,325	661,168	40	56,458.05	36,435	36	251,466	70
1887	2,656,938	61,402,825	352,133,779	32,506,350	821,281	43	68,113.90	38,363	39	253,603	16
1888	2,795,867	61,703,248	355,116,132	34,689,440	833,292	54	91,513.30	45,184	30	283,849	68
1889	3,024,083	67,724,729	395,658,582	38,121,712	914,604	86	105,606.70	45,818	96	380,512	07
1890	2,982,844	65,086,181	384,993,481	39,050,500	1,133,723	11	111,305.18	54,746	32	372,282	28
1891	3,079,381	66,370,911	400,606,377	43,425,210	1,298,579	50	127,024.80	50,801	37	410,105	24
1892	3,236,665	69,935,486	422,774,979	44,418,980	1,317,702	10	151,881.60	63,916	83	448,875	53
1893	3,527,947	78,736,802	475,869,477	48,166,950	1,294,678	29	169,801.45	65,394	43	473,350	58

Années	pour 1 kilomètre de locomotive		pour 1 kilomètre de locomotive					pour 1 kilomètre d'essieu de voitures et wagons					pour 1 tonne-kilomètre (poids brut)					
	Parcours		Consommation				Frais de réparations	Parcours	Consommation				Frais de réparations	Consommation				Frais de réparations
	kilom. d'essieux de voitures et wagons	tonnes-kilomètres (poids brut)	de combustible		de graisses et huiles				de combustible	de graisses et huiles		de combustible		de graisses et huiles		de combustible	de graisses et huiles	
			Kg.	C.	Gr.	C.	C.	Kg.		C.	Gr.		C.	C.	Kg.		C.	Gr.	C.	C.
1884	23,5	132,6	12,06	32,26	25,43	2,11	15,195	5,6	0,512	1,37	1,08	0,090	0,645	0,091	0,24	0,19	0,016	0,115
1885	23,2	131,8	11,58	28,98	24,27	1,87	12,988	5,7	0,499	1,25	1,05	0,081	0,560	0,088	0,22	0,18	0,014	0,099
1886	22,2	126,3	11,44	28,57	24,39	1,57	10,865	5,7	0,515	1,29	1,10	0,071	0,5891	0,091	0,23	0,19	0,012	0,086
1887	23,1	132,5	12,23	30,91	25,64	1,44	9,545	5,7	0,529	1,34	1,11	0,062	0,4130	0,092	0,23	0,19	0,011	0,072
1888	22,1	127,7	12,41	29,80	32,73	1,62	10,152	5,8	0,562	1,35	1,48	0,073	0,4600	0,093	0,23	0,26	0,013	0,080
1889	22,4	130,8	12,61	30,24	34,92	1,52	12,583	5,8	0,563	1,35	1,56	0,068	0,5619	0,096	0,23	0,27	0,012	0,096
1890	21,8	129,1	13,09	38,01	27,32	1,84	12,481	5,9	0,600	1,74	1,71	0,084	0,5720	0,101	0,29	0,29	0,014	0,097
1891	21,6	130,1	14,10	42,17	41,25	1,65	13,318	6,0	0,654	1,66	1,91	0,077	0,6179	0,108	0,32	0,32	0,013	0,102
1892	21,6	130,6	13,72	40,71	46,93	1,97	13,869	6,0	0,635	1,88	2,17	0,091	0,6418	0,105	0,31	0,36	0,015	0,106
1893	22,3	134,9	13,65	36,70	48,13	1,85	13,417	6,0	0,612	1,64	2,16	0,083	0,6012	0,101	0,27	0,36	0,014	0,099

20. Parc des voitures et wagons fin 1893.

					Nombre de places par classes				Poids mort en tonnes		Nombre des essieux		
					I	II	III	Total	par voiture	total			
<i>Voitures à voyageurs.</i>													
Série A ^S	2	voitures	à 18 places	de I ^{re} classe	salon	.	36	—	—	36	13,2	26,4	4
" A	9	"	" 18	" I ^{re}	"	.	162	—	—	162	10,2	91,8	18
" A	9	"	" 21	" I ^{re}	"	.	189	—	—	189	12,6	437,5	18
" A	26	"	" 21	" I ^{re}	"	.	546	—	—	546			52
" A	6	"	" 18	" I ^{re}	"	.	108	—	—	108	16,3	97,8	12
" A ^B	20	"	" { 6	" I ^{re}	"	.	120	—	—	120	10,2	224,4	40
"		"	" { 24	" II ^{me}	"	.	—	480	—	480			
" A ^B	2	"	" { 8	" I ^{re}	"	.	16	—	—	16	13,75	110,0	16
"		"	" { 24	" II ^{me}	"	.	—	48	—	48			
" A ^B	8	"	" { 9	" I ^{re}	"	.	72	—	—	72	10,0	140,0	28
"		"	" { 16	" II ^{me}	"	.	—	128	—	128			
" B	14	"	" 32	" II ^{me}	"	.	—	448	—	448	9,5	9,5	2
" B ²	1	"	" 40	" II ^{me}	"	.	—	40	—	40	12,0	108,0	18
" B	9	"	" 36	" II ^{me}	"	.	—	324	—	324	12,7	317,5	50
" B	25	"	" 36	" II ^{me}	"	.	—	900	—	900	9,6	38,4	8
" B ^{CF}	4	"	" { 8	" II ^{me}	"	{ avec réduit pour bagages }	—	32	—	32			
"		"	" { 28	" III ^{me}	"	.	—	—	112	112	9,5	351,5	74
" C	37	"	" 40	" III ^{me}	"	.	—	—	1480	1480	10,2	244,8	30
" C ²	9	"	" 55	" III ^{me}	"	.	—	—	495	495	16,2	194,4	48
" C ²	15	"	" 55	" III ^{me}	"	.	—	—	825	825	8,5	8,5	2
" C ⁴	12	"	" 72	" III ^{me}	"	.	—	—	864	864			
" D	1	"	" 9	" II ^{me}	"	pour le transport de malades	—	9	—	9			
	209					Total	1249	2409	3776	7434	11,49	2400,5	442
<i>Fourgons à bagages.</i>													
					Force en tonnes		Poids mort en tonnes		Nombre des essieux				
					par fourgon	total	par fourgon	total					
Série F	8	fourgons	.	.	.	.	6	48	9,90	79,20	16		
" "	8	"	.	.	.	.	10	80	8,10	64,80	16		
" "	20	"	.	.	.	.	10	200	10,60	212,00	40		
	36					Total	9,13	328	9,89	356,00	72		

Sont munis du frein Westinghouse: 2 A^S, 47 A, 30 A^B, 43 B, 37 C, 24 C², 12 C⁴ et 36 F.
 " " de l'appareil de chauffage à la vapeur: 2 A^S, 50 A, 30 A^B, 49 B, 2 B^{CF}, 37 C, 24 C², 12 C⁴ et 36 F.
 " " de la conduite de " " " " : 1 D.

20. Parc des voitures et wagons fin 1893. (Suite).

		Force en tonnes		Poids mort en tonnes		Nombre des essieux
		par wagon	total	par wagon	total	
<i>Wagons à marchandises.</i>						
Série G ^{R1}	100 wagons couv. pr. bestiaux et march.	12,50	1250,00	9,00	900,00	200
" G ^{RC1}	6 " " " " " "	12,50	75,00	9,10	54,60	12
" "	10 " " " " " "	12,50	125,00	9,50	95,00	20
" G	20 " " " " " "	10,00	200,00	7,45	149,00	40
" K	217 " " " " " "	10,00	2170,00	7,20	1562,40	434
" K ^C	71 " " " marchandises	10,00	710,00	6,35	450,85	142
" K ^{RC1}	21 " " " groupages	12,50	262,50	8,70	182,70	42
" "	6 " " " "	12,50	75,00	9,20	55,20	12
" L ¹	45 " découv. " marchandises	12,50	562,50	5,70	256,50	90
" "	104 " " " " " "	12,50	1300,00	5,90	613,60	208
" L ^{F2}	200 " en fer pr. le transp. du charbon	15,00	3000,00	7,10	1420,00	400
" "	11 " " " " " "	15,00	165,00	6,50	71,50	22
" L ^{F1}	150 " " " " " "	12,50	1875,00	6,75	1012,50	300
" L ^F	139 " " " " " "	10,00	1390,00	6,50	903,50	278
" M ²	18 " pour le transport des pierres	15,00	270,00	5,90	106,20	36
" M ²	28 " " " " " "	15,00	420,00	6,00	168,00	56
" M ²	14 " " " " " "	15,00	210,00	6,20	86,80	28
" M ²	20 " " " " " "	15,00	300,00	6,50	130,00	40
" M ¹	5 " " " " " "	12,50	62,50	5,15	25,75	10
" M ^{R2}	40 " " " " " "	15,00	600,00	7,10	284,00	80
" M ^{R1}	5 " " " " rails	12,50	62,50	7,20	36,00	10
" N	8 " " " " de longs bois	12,50	100,00	4,30	34,40	16
" "	12 " " " " " " " "	12,50	150,00	4,80	57,60	24
" O ^G	6 " " " " des volailles	10,00	60,00	8,00	48,00	12
" O ^K	3 " " " " de la bière*)	10,00	30,00	7,10	21,30	6
" O	2 " " " " du pétrole**)	10,00	20,00	8,12 7,70	8,12 7,70	4
	1261 Total	12,25	15445,00	6,93	8741,22	2522
<i>Wagons affectés à des buts de service:</i>						
Série S	12 wagons pour le service des gares	10,00	120,00	4,45	53,40	24
" S	52 " pour le transport du gravier	10,00	520,00	4,45	231,40	104
" O ^K	3 " de secours	12,50	37,50	8,70	26,10	6
" O ^K	1 " pour l'éclairage des tunnels	10,00	10,00	9,00	9,00	2
" O ^M	1 " à réservoir de gaz . . .	15,00	15,00	9,90	9,90	2
	69 Total	10,18	702,50	4,78	329,80	138
	1366 total des fourgons et wagons . .	—	16475,50	—	9427,02	2732

Sont munis du frein Westinghouse: 100 G^{R1}, 20 G, 6 O^G et 16 G^{RC1}

" " la conduite de l'appareil de chauffage à la vapeur: 100 G^{R1}, 16 G^{RC1}, 20 G et 6 O^G

*) Wagons spéciaux pour le transport de bière de la brasserie T. Spiess au Lœwengarten à Lucerne.

**) 1 wagon: propriété de la Société italo-améric. des pétroles à Venise.

21. Parcours et utilisation des voitures et wagons.

a. Parcours des voitures et wagons.

	Voitures à voyageurs		Wagons à marchandises		Total	
	Kilomètres d'essieux					
	1893	1892	1893	1892	1893	1892
<i>1. Parcours des voitures et wagons du Gothard.</i>						
a) Sur le réseau du Gothard	11,817,958	11,210,082	12,511,238	11,581,936	24,329,196	22,792,018
b) Sur les chemins de fer suisses	1,785,784	1,636,902	12,243,700	11,745,086	14,029,484	13,381,988
c) Sur les chemins de fer étrangers (y compris frontière — Luino) . . .	1,928,818	1,582,132	18,024,692	17,915,392	19,953,510	19,497,524
<i>Parcours total des voitures et wagons du Gothard . .</i>	<i>15,532,560</i>	<i>14,429,116</i>	<i>42,779,630</i>	<i>41,242,414</i>	<i>58,312,190</i>	<i>55,671,530</i>
<i>2. Parcours des voitures et wagons sur les lignes du Gothard.</i>						
a) Voitures et wagons du Gothard	11,817,958	11,210,082	12,511,238	11,581,936	24,329,196	22,792,018
b) Voitures et wagons étrangers :						
1. Voitures et wagons de Compagnies suisses .	2,426,400	1,605,030	7,978,092	8,412,314	10,404,492	10,017,344
2. Fourgons des Postes fédérales	—	—	2,014,312	2,007,825	2,014,312	2,007,825
3. Voitures et wagons d'autres pays	1,169,570	2,212,392	37,874,793	30,351,365	39,044,363	32,563,757
4. Wagons-lits	675,563	667,925	—	—	675,563	667,925
<i>Parcours total des voitures et wagons du Gothard et étrangers</i>	<i>16,089,491</i>	<i>15,695,429</i>	<i>60,378,435</i>	<i>52,353,440</i>	<i>76,467,926</i>	<i>68,048,869</i>

b. Utilisation des voitures et wagons.

<i>1. Voitures à voyageurs.</i>		1893 :	1892 :
Rapport entre le nombre de places occupées et le nombre total de places	I ^e classe	23,50 ‰	22,61 ‰
	II ^e „	27,31 „	27,22 „
	III ^e „	27,36 „	28,09 „
	ensemble	26,69 „	26,88 „
Nombre de places vides pour une place occupée	I ^e classe	4,29	4,42
	II ^e „	3,66	3,67
	III ^e „	3,65	3,56
	ensemble	3,75	3,72
<i>2. Wagons à marchandises.</i>			
Utilisation de la force (tonnage) des wagons		34,70 ‰	39,16 ‰

22. Parcours, consommation en graisses et huiles et frais de réparations des voitures et wagons de 1884 à 1893.

Années	Parcours		Consommation en graisses et huiles.							Frais de réparations			
	Kilomètres d'essieux de voitures et wagons	Tonnes-kilomètres (poids brut)	Graisses et huiles	par kilomètre d'essieu	par tonne-km. (poids brut)	Montant		par kilomètre d'essieu	par tonne-kilomètre (p. b.)	Montant		par kilomètre d'essieu	par tonne-kilomètre (p. b.)
						Fr.	C.			Fr.	C.		
			Kg.	Gr.	Gr.	Fr.	C.	C.	C.	Fr.	C.	C.	C.
1884	50,281,467	283,171,247	6,298,15	0,125	0,022	2,770	12	0,006	0,001	142,894	53	0,284	0,050
1885	52,257,605	296,904,804	11,088,90	0,212	0,037	3,455	94	0,007	0,001	131,046	39	0,251	0,044
1886	51,407,410	292,355,232	14,963,30	0,291	0,051	4,189	67	0,008	0,001	143,298	45	0,278	0,049
1887	61,402,825	352,133,779	12,476,00	0,203	0,035	2,359	07	0,004	0,001	135,597	84	0,221	0,038
1888	61,703,248	355,116,132	13,600,50	0,220	0,038	2,380	52	0,004	0,001	161,219	86	0,261	0,045
1889	67,724,729	395,658,582	17,501,05	0,258	0,044	3,687	66	0,005	0,001	182,093	23	0,269	0,046
1890	65,086,181	384,993,481	15,778,00	0,242	0,041	3,263	90	0,005	0,001	154,380	90	0,237	0,040
1891	66,370,911	400,606,377	16,656,50	0,251	0,042	3,548	54	0,005	0,001	188,623	94	0,284	0,047
1892	69,935,486	422,774,979	19,511,50	0,279	0,046	4,131	55	0,006	0,001	203,724	05	0,291	0,048
1893	73,736,802	475,869,477	23,250,10	0,295	0,049	5,071	05	0,006	0,001	260,612	28	0,331	0,055

23. Quantités et coût des graisses et huiles pour les voitures et wagons.

Mois	Huile minérale			Huile de navette			Suif			Matières diverses			Total		
	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.
Janvier . .	634,00	133	14	—	—	—	5,00	3	90	—	—	—	639,00	137	04
Février . .	985,00	206	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	985,00	206	85
Mars . . .	1443,00	303	03	—	—	—	15,00	11	70	0,10	—	65	1458,10	315	38
Avril . . .	2598,00	545	58	—	—	—	10,00	7	80	2,00	—	—	2608,00	553	38
Mai	2049,00	430	29	—	—	—	15,00	11	70	—	5	—	2066,00	446	99
Juin . . .	2871,00	602	91	1,00	—	60	25,00	19	50	—	—	—	2897,00	623	01
Juillet . .	3023,00	634	83	39,00	23	40	10,00	7	80	—	—	—	3072,00	666	03
Août . . .	2809,00	589	89	45,00	27	—	35,00	27	30	—	—	—	2889,00	644	19
Septembre	2750,00	577	50	35,00	21	—	—	—	—	—	—	—	2785,00	598	50
Octobre .	1110,00	233	10	45,00	27	—	15,00	11	70	2,00	5	—	1172,00	276	80
Novembre	1899,00	398	79	36,00	21	60	—	—	—	—	—	—	1935,00	420	39
Décembre	679,00	142	59	60,00	36	—	5,00	3	90	—	—	—	744,00	182	49
Total	22850,00	4798	50	261,00	156	60	135,00	105	30	4,10	10	65	23250,10	5071	05

Consommation de graisses et huiles par kilomètre d'essieu de voitures et wagons: 0,295 gramme.

Coût des graisses et huiles par kilomètre d'essieu de voitures et wagons: 0,006 centime.

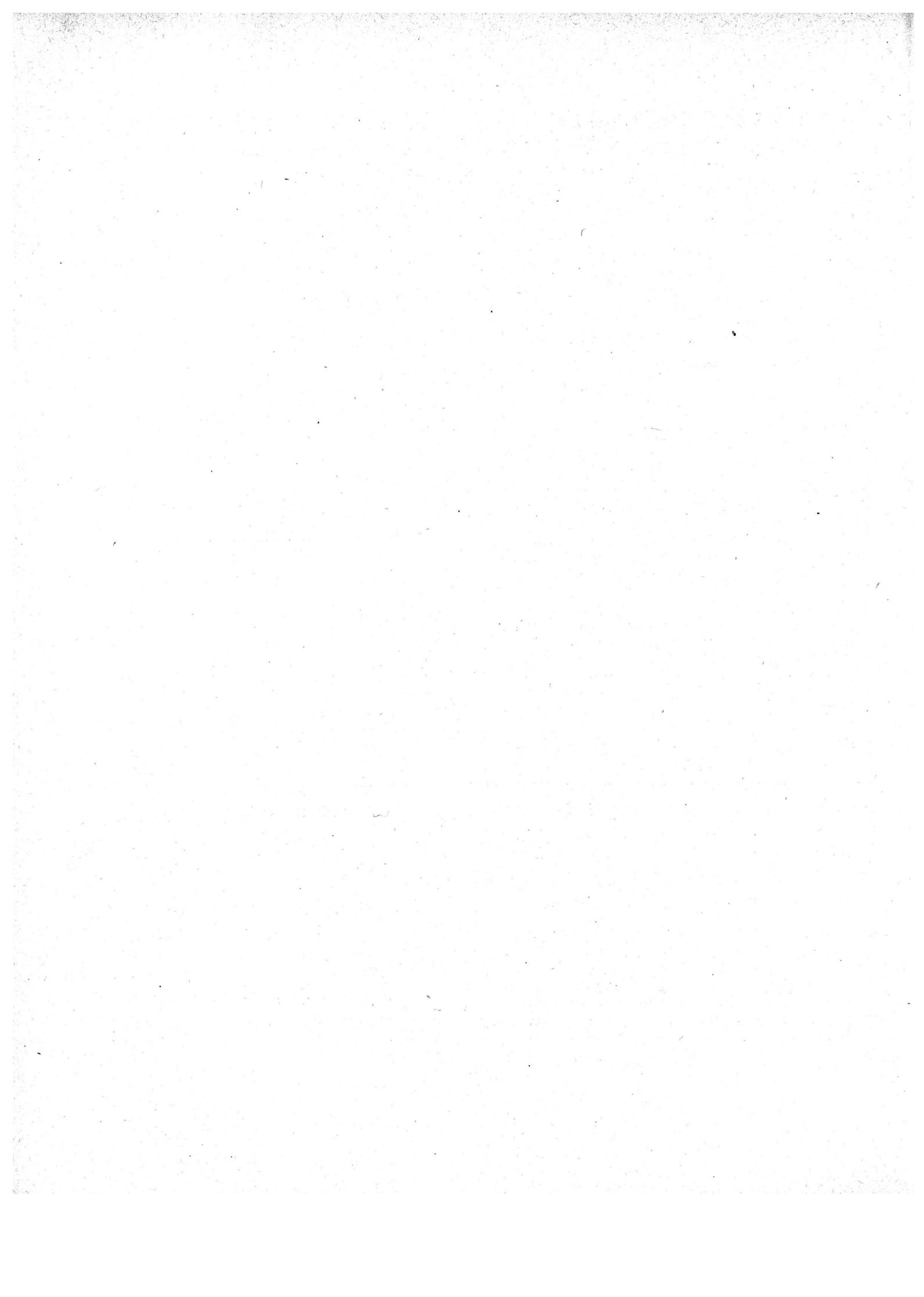
24. Dépenses du service de la traction (redevances non déduites).

Nature des dépenses	Montants		Totaux		par kilo- mètre de locomotive		Par kilomètre de train		P. kilomètre d'essieu de voit. et wag.		Par tonne- kilom. (poids brut)	
	Fr.	C.	Fr.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.	C.
<i>A. Personnel.</i>												
<small>(appointements, émoluments, salaires à la journée, indemnités de voyage et de logement, primes de parcours et d'économies, uniformes, etc.)</small>												
1. Chef du service de la traction et ses aides (bureau central de la traction)	39,004	76			1,106		1,515		0,0495		0,0082	
2. Personnel des locomotives et visiteurs des voitures et wagons :												
a. Chefs des dépôts et leurs aides	38,790	29			1,100		1,507		0,0493		0,0081	
b. Mécaniciens et chauffeurs	602,754	38			17,085		23,412		0,7655		0,1267	
c. Visiteurs et aides-visiteurs	45,510	71			1,290		1,768		0,0578		0,0095	
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel (nettoyeurs de locomotives, nettoyeurs et graisseurs de voitures et wagons)	87,898	87	813,959	01	2,491	23,072	3,414	31,616	0,1117	1,0338	0,0185	0,1710
<i>B. Matières pour les locomotives, voitures et wagons.</i>												
1. Combustibles :												
a. locomotives	1294,678	29			36,698		50,288		1,6443		0,2721	
b. voitures et wagons	4,072	41			0,115		0,158		0,0052		0,0008	
2. Graisses et huiles :												
a. locomotives	65,394	43			1,854		2,540		0,0830		0,0137	
b. voitures et wagons	4,725	70			0,134		0,184		0,0060		0,0010	
3. Eclairage :												
a. locomotives	10,244	85			0,290		0,398		0,0130		0,0021	
b. voitures et wagons	29,871	83			0,847		1,190		0,0379		0,0063	
4. Nettoyage, désinfection, étoupage, eau et sable :												
a. locomotives	21,249	27			0,602		0,825		0,0270		0,0045	
b. voitures et wagons	2,648	57	1,432,885	35	0,075	40,615	0,103	55,656	0,0034	1,8198	0,0006	0,3011
<i>C. Entretien et renouvellement du matériel roulant</i>												
1. Locomotives et tenders	473,350	58			13,417		18,386		0,6012		0,0995	
2. Voitures	126,233	31			3,578		4,903		0,1603		0,0265	
3. Wagons	134,378	97	733,962	86	3,809	20,804	5,219	28,508	0,1707	0,9322	0,0282	0,1542
<i>D. Autres dépenses.</i>												
1. Fournitures de bureau, frais d'impression et de reliure, insertions, ports de lettres et télégrammes	4,905	73			0,139		0,191		0,0062		0,0010	
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service, notamment des remises et dortoirs	8,451	29			0,240		0,323		0,0107		0,0018	
3. Complètement et entretien de l'inventaire pour le service de la traction (à l'exclusion de celui pour les ateliers)	5,481	08			0,155		0,213		0,0070		0,0012	
4. Divers	6	—	18,844	10	0,000	0,534	0,000	0,732	0,0000	0,0239	0,0000	0,0040
			2,999,651	32		85,025		116,512		3,8037		0,6303

Observation. Les redevances payées par les chemins de fer italiens de la Méditerranée pour le service de la traction sur la ligne Luino-Pino (frontière), pour le service commun de la gare de Chiasso, etc. etc., n'ont pas été défalquées des positions ci-dessus.

**25. Récapitulation chronologique des dépenses pour le service de la traction de 1884 à 1893
par kilomètre de locomotive, kilomètre d'essieu de voitures et wagons et par tonne-kilomètre
(poids brut); (redevances non déduites.)**

Chap. IV. A. 1 à 3. Personnel						Chap. IV. B. 1a—4a Consommation de matières par les locomotives				
Années	Sommes		par kilom. de locomotive	par kilom. d'essieu de voit. et wag.	par tonne-kilom. (poids brut)	Sommes	par kilom. de locomotive	par kilom. d'essieu de voit. et wag.	par tonne-kilom. (poids brut)	
	Fr.	C.	C.	C.	C.		Fr.	C.	C.	C.
1884	563,111	18	26,366	1,120	0,1989	761,148	13	35,638	1,514	0,2688
1885	565,559	35	25,097	1,082	0,1904	720,865	05	31,989	1,379	0,2428
1886	565,150	82	24,417	1,099	0,1933	719,336	28	31,078	1,399	0,2461
1887	572,816	13	21,559	0,933	0,1627	878,131	56	33,050	1,430	0,2494
1888	572,887	28	20,491	0,928	0,1613	896,181	10	32,054	1,452	0,2524
1889	613,538	—	20,289	0,906	0,1551	981,468	22	32,455	1,449	0,2481
1890	689,965	03	23,131	1,060	0,1792	1,227,280	35	41,145	1,886	0,3188
1891	671,742	59	21,814	1,012	0,1677	1,375,703	30	44,675	2,078	0,3434
1892	729,880	89	22,552	1,044	0,1726	1,408,209	84	43,510	2,014	0,3331
1893	813,959	01	23,072	1,034	0,1710	1,391,566	84	39,444	1,767	0,2924
Chap. IV. B. 1b—4b. Consommation de matières par les voitures et wagons						Chap. IV. C. 1 à 3. Entretien et renouvellement du matériel roulant				
Années	Sommes		par kilom. de locomotive	par kilom. d'essieu de voit. et wag.	par tonne-kilom. (poids brut)	Sommes	par kilom. de locomotive.	par kilom. d'essieu de voit. et wag.	par tonne-kilom. (poids brut)	
	Fr.	C.	C.	C.	C.		Fr.	C.	C.	C.
1884	31,120	04	1,458	0,062	0,0110	465,967	21	21,817	0,926	0,1645
1885	23,973	54	1,064	0,046	0,0081	423,627	99	18,799	0,811	0,1427
1886	24,140	96	1,044	0,047	0,0082	394,765	15	17,056	0,768	0,1350
1887	18,424	64	0,694	0,030	0,0052	389,201	—	14,648	0,634	0,1105
1888	25,070	51	0,897	0,041	0,0071	445,069	54	15,919	0,721	0,1253
1889	30,457	26	1,007	0,045	0,0077	562,605	30	18,604	0,831	0,1422
1890	30,700	01	1,029	0,047	0,0080	526,663	18	17,656	0,809	0,1368
1891	39,795	66	1,292	0,060	0,0099	598,729	18	19,448	0,902	0,1495
1892	40,965	89	1,266	0,058	0,0097	652,599	58	20,164	0,933	0,1544
1893	41,318	51	1,171	0,053	0,0087	733,962	86	20,804	0,932	0,1542
Chap. IV. D. 1 à 4. Autres dépenses						Dépenses totales				
Années	Sommes		par kilom. de locomotive	par kilom. d'essieu de voit. et wag.	par tonne-kilom. (poids brut)	Sommes	par kilom. de locomotive	par kilom. d'essieu de voit. et wag.	par tonne-kilom. (poids brut)	
	Fr.	C.	C.	C.	C.		Fr.	C.	C.	C.
1884	20,461	26	0,958	0,041	0,0072	1,841,807	82	86,237	3,663	0,6504
1885	16,400	20	0,728	0,031	0,0055	1,750,426	13	77,677	3,350	0,5895
1886	15,855	81	0,685	0,031	0,0054	1,719,249	02	74,280	3,344	0,5880
1887	18,242	24	0,687	0,030	0,0052	1,876,815	57	70,638	3,057	0,5330
1888	16,780	59	0,600	0,027	0,0047	1,955,989	02	69,960	3,170	0,5508
1889	18,127	04	0,599	0,027	0,0046	2,206,195	82	72,954	3,258	0,5576
1890	18,536	31	0,622	0,028	0,0048	2,493,144	88	83,588	3,831	0,6476
1891	18,226	42	0,592	0,027	0,0045	2,704,197	15	87,816	4,074	0,6750
1892	21,314	90	0,658	0,031	0,0050	2,852,971	10	88,150	4,079	0,6748
1893	18,844	10	0,534	0,024	0,0040	2,999,651	32	85,025	3,810	0,6303



Revision
des
statuts sociaux.

LUCERNE, le 16 Octobre 1893.

A l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Saint-Gothard.

Messieurs,

Nos statuts sociaux, arrêtés par l'Assemblée générale en date du 28 juin 1884 et mis en vigueur le 1^{er} janvier 1885, ont subi de notables modifications par suite des résolutions des deux Assemblées générales du 28 novembre 1887 et du 22 novembre 1890, résolutions qui comportaient l'augmentation du capital-actions de 34 à 40 et successivement de 40 à 50 millions de francs. Lors de ces revisions déjà, on s'était demandé s'il n'y avait pas lieu de remanier encore d'autres dispositions, mais on y avait renoncé en raison des difficultés assez considérables qu'il avait fallu vaincre pour réaliser les changements rappelés ci-dessus. Depuis quelques années cependant le besoin d'une transformation en partie très profonde se fait sentir toujours davantage et nous vous soumettons aujourd'hui dans un projet de nouveaux statuts le résultat de nos études et délibérations. Nous ajouterons que nous nous sommes bornés au strict nécessaire et que les modifications prévues portent uniquement sur les clauses et dispositions dont il est parlé dans le présent rapport.

1. Les *art. 4 et 5* doivent être mis en harmonie avec le II^e supplément du 22 novembre 1890; l'*art. 4* sera ainsi conçu :

„Le fonds social est de 50 millions de francs. Il est formé de 100,000 actions de 500 francs „chacune.“

A l'*art. 5* il faut remplacer les derniers mots: „de 34 millions de francs“ par: „de 50 millions de francs.“

2. Les modifications les plus importantes que nous avons à proposer concernent les *art. 17 et 18* qui traitent de la formation des fonds de renouvellement et de réserve, ainsi que de la gestion et du placement des capitaux composant ces fonds.

A. Fonds de renouvellement. L'alimentation et l'emploi de ce fonds se sont effectués sur la base du règlement du 9 novembre 1882 pour les exercices 1882 et 1883 et dès lors en conformité des *art. 17 et 18* des statuts.

Le tableau ci-après contient le relevé du mouvement financier de ce fonds.

Relevé des recettes et des dépenses du fonds de renouvellement.

Exercice.	Recettes.								Dépenses.						Excédent des recettes sur les dépenses.	
	A raison de 4 0/0 des recettes brutes Art. 17a.		A raison de la longueur kilométrique exploitée Art. 17a.		Intérêts du capital respectif au 31 décembre.		Total.		Pour le renouvellement de la superstructure Art. 18a.		Pour le renouvellement du matériel d'exploitation Art. 18b.		Total.		Fr	Cts.
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.		
1882 2 ^d sem.	*368,457	80	—	—	—	—	368,457	80	—	—	—	—	—	—	368,457	80
1883	*764,233	30	—	—	14,738	32	778,971	62	74,237	25	4,426	80	78,664	05	700,307	57
1884	387,292	79	240,444	—	42,750	61	670,487	40	69,872	28	15,627	70	85,499	98	584,987	42
1885	406,976	20	240,444	—	66,076	80	713,497	—	90,872	59	15,860	09	106,732	68	606,764	32
1886	392,859	—	240,444	—	90,400	—	723,703	—	286,442	53	20,433	11	306,875	64	416,827	36
1887	458,129	61	240,444	—	104,830	—	803,403	61	204,310	17	34,083	03	238,393	20	565,010	41
1888	465,259	95	240,444	—	127,850	—	833,553	95	333,262	06	69,537	96	402,800	02	430,753	93
1889	508,934	85	240,444	—	145,459	35	894,838	20	274,240	67	55,348	96	329,589	63	565,248	57
1890	508,183	28	240,444	—	171,715	25	920,342	53	541,787	93	49,038	—	590,825	93	329,516	60
1891	519,696	09	240,444	—	191,294	07	951,434	16	430,316	32	89,967	05	520,283	37	431,150	79
1892	554,056	44	240,444	—	206,391	38	1,000,891	82	303,180	42	101,434	46	404,614	88	596,276	94
	5,334,079	31	2,163,996	—	1,161,505	78	8,659,581	09	2,608,522	22	455,757	16	3,064,279	38	5,595,301	71

* A teneur du règlement du 9 novembre 1882.

Dans l'espace de 10 ans et demi les excédents successifs des recettes sur les dépenses ont donc atteint le total de 5 1/2 millions et l'on peut bien supposer qu'à l'avenir également cette somme continuerait à s'accroître si l'on conservait les bases admises jusqu'ici.

Si cette hypothèse est juste, il serait ainsi démontré que les éléments formant la base du fonds ne répondent pas aux circonstances, puisque le but de celui-ci consiste uniquement à répartir aussi uniformément que possible sur les divers exercices les dépenses de renouvellement de la superstructure et du matériel roulant.

Considérant la haute importance de cette question, nous avons comparé les dites bases avec nos observations de dix années et ce travail nous a permis de nous convaincre qu'en 1882/83 les dépenses avaient été surfaites et conséquemment, qu'en conservant les normes actuelles, le fonds ne serait plus un fonds de compensation de dépenses courantes, mais une accumulation toujours croissante de sommes distraites du produit de l'entreprise.

Nous appuyant sur notre expérience, nous avons fait rechercher par le calcul les sommes nécessaires pour ce fonds; afin d'obtenir des résultats présentant toute garantie, on a dressé le projet schématique des *réfections de la superstructure* de 1893 à 1930; à la base de ce projet se trouvent certaines suppositions sur lesquelles on a déterminé les quotités annuelles nécessaires.

Le renouvellement du *matériel roulant* a été lui aussi soumis à des calculs non moins exacts. Après une étude très attentive de tous les éléments de la question, nous arrivons en définitive aux résultats ci-après :

Les principes appliqués par les différentes Administrations pour la formation du fonds de renouvellement, concordent à peu près sur ce point qu'une fraction du versement doit être proportionnelle à la longueur du réseau.

Nous trouvons ensuite quelques Compagnies qui, de même que celle du Gothard dans son premier règlement, fixent la seconde partie de l'allocation à raison du nombre des kilomètres de locomotives sur leur réseau, ainsi que des parcours de leur matériel roulant sur leur réseau et sur les réseaux étrangers.

Si l'on admet comme exact que tous ces facteurs concourent à l'usure des parties de la voie, dans ce cas alors ce mode de procéder doit être qualifié de rationnel. Mais ces éléments de calcul perdent beaucoup de leur importance quand on considère que l'usure dépend non de la longueur du réseau, mais de la longueur des voies, non point du nombre des trains, mais du nombre et de la vitesse des charges roulant sur les voies et que, selon les circonstances, d'autres facteurs encore exercent une influence prépondérante, pour ne citer ici que les déclivités de la ligne, l'emploi de sable pour le freinage, les différences des conditions atmosphériques dans les tunnels. Il ne faut pas oublier non plus que le calcul des dépenses se rapporte à un avenir plus ou moins éloigné et qu'on ne peut aujourd'hui déterminer avec certitude les prix futurs des matériaux.

Nous nous trouvons donc sur un terrain sur lequel on ne peut procéder *que par voie d'estimation* et par conséquent il faut toujours s'attendre à ce que les résultats obtenus par le calcul soient rectifiés par l'expérience.

Aussi croyons-nous qu'un système simple mérite toujours la préférence sur les méthodes compliquées, parce que ces dernières n'offrent précisément pas de garantie suffisante quant à l'exactitude du calcul. Le mieux sera donc de conserver en principe un fort versement et de chercher un correctif des erreurs inévitables dans la fixation d'un maximum.

En conséquence, nous vous proposons: en première ligne de conserver pour les versements au fonds les quotités stipulées par les statuts actuels, mais par contre de ne plus allouer à celui-ci les intérêts de son capital et de fixer son chiffre maximum à cinq millions de francs.

Relativement à la détermination du chiffre maximum, nous trouvons dans les statuts du Nord-Est Suisse les dispositions suivantes :

„Le versement ordinaire au fonds de renouvellement est au minimum de fr. 1,000,000 par an“

„Le versement minimum pourra être suspendu ou diminué par une résolution de l'Assemblée générale, lorsque le fonds de renouvellement aura atteint le chiffre de 8 millions de francs.“

En comparant les conditions du Nord-Est Suisse avec celles du Gothard, on obtient le résultat ci-dessous :

		Gothard	Nord-Est Suisse	Rapport
Longueur du réseau	exercice 1891 km	240	609	1 : 2,5
Kilomètres de locomotives	„ 1891	3,079,241	5,881,916	1 : 1,9
Kilomètres de voitures et wagons	„ 1891	47,220,296	96,819,505	1 : 2
Versement annuel	„ 1891	951,434	1,000,000	1 : 1,05
Situation du fonds	„ 1891	4,999,025	8,000,000	1 : 1,6

Il ressort de ce tableau que le développement des voies et les parcours du matériel roulant du Nord-Est accusent des chiffres doubles et au delà de ceux correspondants du Gothard en 1891, mais les versements annuels de cet exercice sont sensiblement les mêmes. Si l'on ramène le maximum du fonds du Nord-Est à la proportion de la longueur du réseau Nord-Est au réseau Gothard, on obtient une somme de fr. 3,200,000 qui s'élève à fr. 4,000,000, si l'on fait la même opération sous le rapport des parcours effectués respectivement par le matériel des deux Administrations. Or, le fonds du Gothard atteint fin 1892 la somme de 5,6 millions en nombre rond c'est-à-dire que proportionnellement à celui du Nord-Est, il dépasse déjà de beaucoup le chiffre du maximum.

La fixation d'une limite maxima se justifie donc à tous égards.

Quant à la détermination du maximum, l'avis a été émis d'autre part qu'un montant de fr. 10,000 par kilomètre serait suffisant.

Nous avons dressé le tableau ci-dessous en nous servant de la statistique officielle des chemins de fer pour 1891.

Réseaux.	Longueur		Fonds de renouvellement.	Capital représentant la valeur du matériel à renouveler.			Fonds de renouvellement en % de la valeur du matériel à renouveler.	Fonds de renouvellement par kilomètre.
	du réseau	des voies.		Superstructure †	Matériel roulant	Total.		
	1 Kilom.	2 Kilom.	3 Fr.	4 1000 Fr.	5 1000 Fr.	6 1000 Fr.	7 %	8 Fr.
Gothard	240,4	363,8	4,999,025	10,887	12,394	23,281	21,472	20,795
Central Suisse (y compris les lignes du Sud de l'Argovie et de Wohlen-Bremgarten)	393,9	667,7	2,545,906	19,982	17,092	37,074	6,861	6,463
Nord-Est Suisse (y compris la ligne du Retzberg)	657,2	989,4	8,331,391	29,609	23,675	53,284	15,636	12,677
Jura-Simplon et les autres lignes exploitées par cette Compagnie	1008,5	1302,2	*5,134,155	38,969	28,490	67,459	7,611	5,091
Union Suisse (y compris les lignes du Toggenburg et de Wald-Ruti)	300,0	407,0	3,910,126	12,179	10,707	22,886	17,085	13,033
Total . . .	2600,0	3730,1	24,920,603	111,626	92,358	203,984	12,215	9,585

† La valeur du matériel de superstructure est calculée à raison de fr. 29,926 par mètre de voie.

* Fonds de renouvellement et fonds de réserve réunis.

Cette récapitulation montre que le fonds de renouvellement du Gothard (présentement 5,6 millions en nombre rond) non seulement accuse, par rapport à la valeur du matériel à renouveler, une situation supérieure à celles de toutes les autres Administrations, bien que pour le Jura-Simplon le fonds de réserve ne soit pas distinct, mais encore et surtout qu'il excède de beaucoup aussi le fonds de renouvellement du Nord-Est qui a atteint son maximum statutaire. Ramené à la longueur kilométrique des réseaux, il dépasse de plus du double la moyenne de toutes les Compagnies suisses et de plus de 50 % les chiffres des Administrations dont le fonds de renouvellement a atteint le maximum.

Suivant le rapport existant au Nord-Est entre le maximum du fonds de renouvellement et la valeur du matériel à renouveler, rapport qui est de 15,6 %, la valeur du matériel à renouveler

devrait au Gothard, en admettant le maximum du fonds de renouvellement à 5 millions, s'élever de 23,2 à 32 millions. Les lignes d'accès au nord une fois achevées, la valeur de la superstructure placée sur voie s'accroîtra d'environ deux millions; ainsi sans dépasser la limite indiquée ci-dessus, on peut encore augmenter de 7 millions le matériel roulant.

Il est donc prouvé de la manière la plus concluante que pour le chemin de fer du Gothard, la fixation à 5 millions de francs du maximum du fonds de renouvellement se justifie sous tous les rapports.

Or le fonds peut être ramené à son maximum en réduisant à la moitié de leur montant normal les allocations au fonds de renouvellement, aussi longtemps que celui-ci dépassera le chiffre maximum; c'est ce que nous proposons à l'art. 17, lettre a 2. Il résulte des développements ci-dessus que cette dernière disposition aurait un caractère purement transitoire.

Quant aux prélèvements sur le fonds de renouvellement, certaines Compagnies vont aussi plus loin que le Gothard.

En ce qui concerne la *gestion et le placement* des capitaux composant le fonds de renouvellement, les statuts en vigueur stipulent que ce fonds doit être administré séparément de la fortune sociale. Au début, cette prescription fut interprétée en ce sens que non seulement il y avait lieu d'établir pour le fonds une comptabilité spéciale, ce qui allait de soi, mais que les capitaux du fonds devaient être placés à part, mais non point consister uniquement en une préention à la fortune sociale. A ce moment-là, où personne ne pouvait prédire quelle marche l'entreprise suivrait au point de vue financier, cette manière de voir était pleinement justifiée. Nous croyons cependant qu'aujourd'hui elle n'a plus de raison d'être.

Pour autant qu'il ne s'agit pas de sûretés en faveur de tiers, la création de fonds spéciaux a pour but la compensation de fortes dépenses. Dans les années favorables on met de côté certaines quotités du produit annuel, auxquelles on ne touche plus, afin de pouvoir puiser à cette réserve dans les exercices grevés de lourdes charges. A teneur du code fédéral des obligations, les fonds de ce genre doivent tout comme le capital social, être inscrits au passif du bilan, bien qu'ils ne constituent nullement une rubrique de dette réelle de la Compagnie; celle-ci ne doit ces sommes à personne, au contraire ces fonds, réunis au capital-actions, représentent précisément les „capitaux appartenant en propre“ à la Compagnie.

Ces capitaux propres sont portés à l'actif figurant sur l'autre partie du bilan, sans qu'il soit besoin de dire à l'acquisition ou à la création de quelles positions de l'actif ils ont été affectés.

Pour les Compagnies se trouvant dans des conditions normales, dont les lignes sont exploitées depuis longtemps et dont par conséquent les frais de réfections n'ont subi que de faibles oscillations, le placement *bien distinctement* séparé de ces fonds ne répond à aucun besoin sérieux. Il n'existe pas de prescription légale imposant le placement de ces fonds en titres spéciaux; une disposition de ce genre nous obligerait d'une part à émettre pour quelques millions de plus de nos obligations et d'un autre côté à acheter et à gérer des titres étrangers pour une somme égale.

Il est vrai que nos statuts prescrivent le placement à part des fonds en question, mais l'expérience nous a appris qu'il importe d'abandonner ce système; grâce à ce dernier, nous avons subi des pertes de cours et d'intérêts, nous possédons une gestion vaste et compliquée de capitaux, pour remplir nos engagements en matière de travaux neufs, nous devons augmenter à grands frais notre capital-obligations et, si nous voulons nous conformer à la prescription, nous ne pouvons nous procurer de bonnes valeurs, qui d'ailleurs ne sont nullement préférables à nos obligations, qu'en payant primes et commissions.

Nous ajouterons pour terminer que ni le Nord-Est Suisse, ni le Central Suisse, ni l'Union Suisse ne possèdent le système du placement à part.

B. Fonds de réserve. Nos propositions relatives à la formation, à l'emploi et à la gestion du fonds de réserve comportent simplement une rédaction plus correcte; aucune modification au fond n'y a été introduite. Nous avons même conservé le système du placement à part, afin de disposer dans tous les cas d'une réserve sûre et suffisante, comme aussi pour tenir compte de tous les avis et vœux énoncés.

3. L'*art. 23* stipule entre autres que les avis de convocation de l'Assemblée générale doivent être publiés „4 semaines au moins“ avant le jour fixé pour la réunion. L'expérience a prouvé qu'il est parfois difficile d'observer ce long délai et nous proposons par conséquent de remplacer les mots ci-dessus par „deux semaines au moins“.

4. L'*art. 24* exige pour la constitution régulière de l'Assemblée générale la présence d'au moins 50 membres ayant voix. Ici également l'expérience a montré que ce chiffre est trop élevé; nous estimons qu'il devrait être réduit à 30.

5. *Art. 25.* Lorsqu'une Assemblée générale ne remplit pas les conditions requises pour pouvoir délibérer valablement, on doit procéder à une seconde convocation „dont le terme sera de 30 jours au moins“. Nous proposons de dire également „deux semaines“, sous réserve bien entendu de la disposition du 1^{er} alinéa de l'*art. 23*.

6. Dans son arrêté des $\frac{12 \text{ août}}{28 \text{ octobre}}$ 1884 par lequel il approuvait les statuts, le haut Conseil fédéral suisse a formulé cette réserve: „le Conseil fédéral réclame le droit d'approuver le choix „des remplaçants qu'aux termes de l'*art. 39*, 2^e alinéa, les membres du Conseil d'administration „nommés par le Conseil fédéral peuvent désigner.“

Nous estimons qu'à teneur de l'*art. 34*, 3^e alinéa, cette demande est bien-fondée; en conséquence, il est nécessaire de donner à la dernière phrase de l'*art. 39* la rédaction suivante: „Ce „dernier doit toutefois, pour pouvoir siéger dans le Conseil d'administration, avoir été agréé par „l'Autorité (Assemblée générale ou Conseil fédéral) qui a élu l'administrateur qu'il est appelé à „remplacer.“

7. Nous proposons enfin d'ajouter aux statuts un chapitre *IX. Disposition finale* comportant un *article 60* destiné uniquement à fixer l'époque à laquelle les statuts révisés doivent entrer en vigueur; nous proposons que ceux-ci soient applicables dès le 1^{er} janvier 1894, à l'exception toutefois de l'*art. 17* lettre *a* dont les effets seraient rétroactifs pour l'exercice 1893.

Nous vous prions de bien vouloir accorder votre approbation à nos propositions.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

*Au nom du Conseil d'administration
du chemin de fer du Saint-Gothard,*

Le Président:

J. J. Schuster-Burckhardt.

Le Secrétaire:

Schweizer.

Annexe:

1 épreuve de nouveaux statuts.

STATUTS

de la

Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard

du Novembre 1895.

I. Raison sociale, but et sphère d'action de la Compagnie.

ARTICLE PREMIER.

La société anonyme qui s'est constituée en 1871 sous la raison sociale „Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard“, a pour but la construction et l'exploitation du réseau de voies ferrées indiqué dans les Traités internationaux des 15 octobre 1869, 28 octobre 1871, 12 mars 1878 et 16 juin 1879 entre la Confédération Suisse, le Royaume d'Italie et l'Empire d'Allemagne, en conformité des clauses de ces Traités, des concessions accordées soit par les Cantons intéressés et ratifiées par l'Assemblée fédérale suisse, soit par cette dernière, ainsi que des arrêtés y relatifs des Autorités fédérales suisses.

ART. 2.

Il est loisible à la Compagnie du Saint-Gothard, sous réserve des droits appartenant à l'Etat en vertu des Traités, ainsi que des concessions accordées par les Cantons et des actes de ratification délivrés par la Confédération, d'étendre son réseau (art. 1) par la construction ou par l'achat d'autres lignes, ou par tout autre moyen; de prendre à bail en tout ou partie, c'est-à-dire par exemple, simplement pour le service de transport, des lignes appartenant à des tiers; de conclure avec d'autres compagnies des contrats d'exploitation en commun, ainsi que de provoquer l'établissement des moyens de communication qui, en concordance avec le réseau du Saint-Gothard, peuvent contribuer au développement du trafic, ou de s'intéresser à la création de ces moyens de communication.

Sous les mêmes réserves, la Compagnie du Saint-Gothard est pareillement autorisée à aliéner tout ou partie de son réseau, de même qu'à le donner à bail dans toute son étendue ou simplement sur certaines sections, d'une manière complète ou limitée, comme qui serait, par exemple, pour le service de transport seulement.

II. Subvention, capital social et fonds ultérieurement nécessaires.

ART. 3.

La subvention versée à la Compagnie du Saint-Gothard par les Etats intéressés, pour rendre possible l'exécution du chemin de fer par le Saint-Gothard, s'élève à 119 millions de francs.

ART. 4.

Le fonds social est de 50 millions de francs. Il est formé de 100,000 actions de 500 francs chacune.

ART. 5.

La Compagnie du Saint-Gothard se procurera par voie d'emprunt ou par une augmentation du capital-actions, les fonds dont elle a besoin, pour l'exécution complète de l'entreprise (art. 1 et 2), en sus de la subvention accordée par les Etats et du fonds social de 50 millions de francs.

ART. 6.

En cas d'augmentation du capital-actions, la Compagnie prend les dispositions nécessaires pour l'émission et le versement des nouvelles actions.

Sur toutes les actions faisant l'objet d'une nouvelle émission, il est accordé un privilège aux actionnaires de la Compagnie, si ce dernier n'est pas exclu par des contrats d'achat ou de fusion.

ART. 7.

Si un actionnaire n'a pas versé à l'époque fixée le montant de l'action qu'il a souscrite, il doit payer des intérêts moratoires au 6 %.

Si malgré trois appels publiés dans les organes de publicité de la Compagnie, l'actionnaire n'effectue pas ses versements, il peut être déclaré déchu de ses droits de souscripteur et les versements partiels par lui opérés pourront être acquis à la Compagnie.

Dans le cas où un retardataire est déclaré déchu de ses droits, les actions qu'il aura souscrites seront annulées et il sera émis de nouvelles actions en lieu et place.

ART. 8.

Dans aucun cas, l'actionnaire ne peut être tenu de payer plus que le montant de son action.

ART. 9.

Les actions sont au porteur.

La propriété s'en transmet par simple tradition du titre.

ART. 10.

Tout actionnaire peut demander que ses actions soient conservées dans la caisse ou dans le portefeuille de la Compagnie, et qu'il lui soit délivré un certificat nominatif de ce dépôt, moyennant paiement d'un droit qui sera réglementairement fixé en proportion des soins et de la responsabilité qui en résultent.

ART. 11.

Les actions sont indivisibles. La Compagnie ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action.

ART. 12.

Les héritiers ou créanciers d'un actionnaire ne peuvent prétendre à aucuns droits autres que ceux qui appartiennent à l'actionnaire lui-même.

ART. 13.

Chaque action a part à l'actif social et au produit net de l'entreprise au prorata de son montant par rapport au montant total du capital-actions.

Demeurent toutefois réservées les dispositions des Traités concernant le chemin de fer du Saint-Gothard, à teneur desquelles, si le produit net de l'entreprise donne un dividende supérieur au 7 % du capital-actions, l'excédent de ces 7 % sera attribué par moitiés au capital-actions et au capital-subvention.

ART. 14.

La possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la Compagnie, tels qu'ils existent au moment dont il s'agit, ainsi qu'à toutes les décisions prises par les divers organes de la Compagnie dans les limites de leur compétence.

III. Clôture de comptes, dividende et fonds de réserve.

ART. 15.

La clôture des comptes annuels et des bilans de la Compagnie a lieu chaque année au 31 décembre. Le dressement en est opéré conformément aux prescriptions de la loi.

ART. 16.

Le produit net de l'entreprise restant après le paiement de tous les frais d'exploitation, des intérêts et de la totalité des amortissements, sera mis, après déduction des sommes à allouer au fonds de renouvellement ainsi qu'au fonds de réserve (art. 17 et suivant), à la disposition de l'Assemblée générale en vue de la fixation du dividende.

ART. 17.

Les versements aux fonds de renouvellement et de réserve s'effectuent d'après les règles suivantes :

- a) Il est alloué annuellement au fonds de renouvellement :
 1. lorsque la situation du fonds est inférieure à 5 millions de francs :

une somme de 1000 francs par kilomètre du réseau de la Compagnie, plus 4 % des recettes brutes sur les transports par chemin de fer ; le versement total ne doit cependant pas excéder la somme nécessaire pour porter le fonds, par le moyen d'une allocation annuelle, au chiffre de 5 millions ;
 2. lorsque la situation du fonds est supérieure à 5 millions de francs :

une somme de 500 francs par kilomètre du réseau de la Compagnie, plus 2 % des recettes brutes sur les transports par chemin de fer.
- b) Il est alloué annuellement au fonds de réserve les intérêts de son capital, plus 5 % du produit net restant après dotation du fonds de renouvellement ; quand le fonds de réserve aura atteint le chiffre de 2 millions de francs, son alimentation annuelle au moyen de ses intérêts et de la quotité susmentionnée du produit net, sera suspendue ou bien, s'il est besoin, n'aura lieu que dans la mesure nécessaire pour compléter le fonds jusqu'à concurrence du chiffre maximum de 2 millions.

Le fonds de réserve doit être administré séparément du reste de la fortune sociale.

ART. 18.

Le *fonds de renouvellement* sert à couvrir :

- a) les frais d'acquisition de rails, accessoires de rails, traverses, traverses spéciales pour aiguilles et stations, aiguilles, croisements et appareils de centralisation des aiguilles, signaux, etc., aussi bien dans leur ensemble que dans leurs parties intégrantes et pour

autant que ces matériaux et appareils doivent être employés à en remplacer d'autres mis au rebut; de plus, les frais d'acquisition du nouveau ballast destiné à remplacer le ballast disparu;

- b) les frais d'acquisition de locomotives et de tenders neufs destinés à en remplacer d'autres mis à la réforme; les frais du renouvellement nécessaire des chaudières, tubes bouilleurs, boîtes à feu et bandages; les frais d'acquisition de voitures et de wagons neufs en remplacement d'autres mis à la réforme et les frais de renouvellement des bandages; les frais des transformations du matériel roulant ayant pour effet de le perfectionner, d'en accroître les aptitudes d'emploi et d'en prolonger l'existence, pour autant que ces frais ne doivent pas figurer au compte de construction; enfin, l'amortissement de la valeur du matériel qui n'est plus remplacé.

Tous les autres frais de réfection, renouvellement et réparation de la superstructure et du matériel d'exploitation sont portés au compte d'exploitation.

En revanche, il est alloué au fonds de renouvellement, en outre des versements spécifiés à l'art. 17 *a*, le produit de la vente du matériel remplacé, à la charge du dit fonds et conformément aux dispositions énoncées ci-dessus aux lettres *a* et *b*, par de nouvelles acquisitions.

Le *fonds de réserve* est destiné à faire face aux accidents ayant une gravité exceptionnelle et dont les conséquences financières pourraient grever trop lourdement les résultats de l'exploitation d'une année.

ART. 19.

Le fonds de renouvellement et le fonds de réserve demeurent la propriété de la Compagnie du Saint-Gothard. En cas de rachat du réseau par la Confédération ou par les Cantons, ces deux fonds, qui n'entreront pas en compte dans la détermination du prix à payer pour le rachat, seront répartis conformément aux dispositions de l'art. 13, premier alinéa.

IV. Organes de la Compagnie.

ART. 20.

Les organes de la Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard sont:

- A. l'Assemblée générale;
- B. l'Administration proprement dite;
- C. les Contrôleurs

A. Assemblée générale.

ART. 21.

L'Assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des personnes qui ont le droit d'y prendre part.

Ses décisions prises et ses élections faites en conformité des statuts, sont par conséquent obligatoires aussi pour les minorités et les absents.

ART. 22.

Les Assemblées générales sont convoquées par le Conseil d'administration et, au besoin, par les Contrôleurs.

L'Assemblée générale ordinaire se réunit dans le courant du premier semestre de chaque année pour prendre connaissance du rapport de gestion et du bilan, voter sur le résultat de l'exercice et fixer le dividende.

Des convocations extraordinaires de l'Assemblée générale auront lieu lorsque le Conseil d'administration ou les Contrôleurs en reconnaîtront l'utilité ou lorsqu'elles seront réclamées par demande signée et motivée des représentants d'un dixième au moins du capital-actions et du capital-subvention donnant droit de vote dans l'Assemblée générale, capitaux qui, dans ce cas spécial, seront considérés comme formant un seul tout.

ART. 23.

Les avis de convocation de l'Assemblée générale seront publiés deux semaines au moins avant le jour fixé pour la réunion.

Ces avis indiqueront les objets à l'ordre du jour.

Pour pouvoir être admis à l'Assemblée générale, les actionnaires doivent déposer leurs titres, ou bien à la Caisse principale de la Compagnie à Lucerne deux jours avant la date de la réunion, ou bien auprès des offices de paiement de la Compagnie ou d'autres établissements financiers agréés par la Direction, six jours avant la date de la réunion de l'Assemblée générale; en échange il leur sera délivré des cartes d'entrée.

Cette carte est nominative, mais peut être transmise à un autre actionnaire prenant part à l'Assemblée, moyennant délégation de pleins-pouvoirs consignée par écrit sur la carte d'entrée même.

ART. 24.

L'Assemblée générale est régulièrement constituée et ses délibérations sont valables, lorsqu'elle a été convoquée dans les formes prescrites (art. 23) et que sont présents au moins 30 membres ayant voix et représentant au minimum le cinquième du capital-actions et du capital-subvention donnant droit de vote (art. 22, 3^e alinéa).

Si, dans une Assemblée générale, il s'agit d'une modification des statuts, le tiers au moins du capital-actions et du capital-subvention donnant droit de vote (art. 22, 3^e alinéa) doit y être représenté, et les deux tiers au moins s'il est question d'aliéner le réseau du Saint-Gothard ou de le fusionner avec une autre compagnie.

ART. 25.

Lorsqu'une Assemblée générale ne remplira pas les conditions indiquées à l'article précédent, relativement au nombre des membres présents et à la quotité du capital-actions et du capital-subvention qu'ils représentent, exigés pour que ces décisions soient valables, il sera procédé à une seconde convocation dont le terme sera de deux semaines au moins.

Cette seconde Assemblée générale peut délibérer valablement, quel que soit le nombre des membres présents et quelle que soit la quotité du capital-actions et subvention représentée. Toutefois, ces délibérations ne doivent porter sur aucun objet qui n'ait pas été indiqué comme étant à l'ordre du jour dans les avis de convocation de la première réunion.

La majorité ne peut imposer à la minorité une transformation du but de la Compagnie.

ART. 26.

1 à 6 actions donnent droit à 1 voix dans l'Assemblée générale,

7 à 15 " " " à 2 " " " "

16 à 30 " " " à 3 " " " "

31 à 50 " " " à 4 " " " "

et chaque groupe de 25 actions en sus donne droit à 1 voix de plus.

Les actionnaires empêchés d'assister à l'Assemblée générale, peuvent s'y faire représenter par d'autres actionnaires présents.

En aucun cas toutefois, une même personne ne pourra avoir plus de 200 voix, soit en son nom propre, soit comme représentant de tiers. De même, aucun actionnaire ne peut réunir entre ses mains plus du cinquième des droits de vote qui se trouvent représentés dans l'Assemblée générale.

Les actions rachetées par la Compagnie ne peuvent être représentées dans l'Assemblée générale.

Ceux qui, à un titre quelconque, prennent part à la gestion, n'ont pas voix délibérative lorsqu'il s'agit de donner décharge à l'administration pour la gestion et la reddition des comptes.

Cette règle ne s'applique pas aux personnes qui se bornent à surveiller la gestion (art. 655 du C. f. d. o.).

ART. 27.

A teneur des dispositions du Protocole spécial du 13 octobre 1869 de la Conférence internationale pour l'exécution du chemin de fer par le Saint-Gothard, chaque Canton de la Suisse qui s'est engagé à fournir une subvention à l'entreprise du Saint-Gothard a droit, pour la somme totale de la subvention promise par ce Canton, au même nombre de voix dans l'Assemblée générale qu'un actionnaire représentant le même capital en actions.

Dans le capital-subvention ayant droit de vote rentre aussi la somme de 4 1/2 millions de francs accordée aux Cantons en vertu de la loi fédérale du 22 août 1878, et cela pour chaque Canton en raison de la somme fixée par l'arrêté du Conseil fédéral du 1^{er} avril 1879.

Si toutefois les représentants des Cantons subventionnants se trouvaient avoir, dans une assemblée générale, un nombre de voix excédant le sixième des voix représentées dans l'assemblée, le nombre de voix appartenant aux Cantons sera restreint à ce sixième.

ART. 28.

L'Assemblée générale est présidée par le Président du Conseil d'administration et, en cas d'empêchement, par le Vice-président du dit Conseil.

Le Conseil d'administration prend les mesures nécessaires quant au Secrétariat de l'Assemblée générale.

L'Assemblée générale nomme les scrutateurs en nombre voulu pour chaque cas particulier.

ART. 29.

Les attributions de l'Assemblée générale sont les suivantes :

1. décision relativement au rapport de gestion du Conseil d'administration ainsi qu'aux comptes annuels et bilans, décision relativement à leurs résultats et fixation du dividende ;
2. élection des membres du Conseil d'administration dont la nomination incombe à la Compagnie, du Président du Conseil d'administration, des commissaires-vérificateurs, commissaires spéciaux, experts et liquidateurs, ainsi que leur révocation ;
3. décisions concernant l'augmentation du capital social ;
4. autorisation de réunir des fonds par voie d'emprunts, en tant qu'il ne s'agit pas seulement d'emprunts temporaires (art. 45, chiffre 7) et autorisation de constituer des hypothèques sur le réseau ;
5. décisions relatives à l'extension du réseau indiqué à l'art. 1, par voie de construction ou d'achat d'autres lignes, ou par tout autre moyen analogue ;
6. décisions concernant la prise à bail de lignes appartenant à des tiers, ou l'affermage à des tiers de lignes appartenant à la Compagnie du Saint-Gothard, en tant toutefois

qu'il ne s'agit pas simplement de prendre ou de donner à bail le service d'exploitation ou quelques branches de ce service, ni d'arrangements de courte durée ou relatifs à des tronçons d'une importance secondaire;

7. décisions en dernier ressort quant aux traités de fusion avec d'autres compagnies de chemins de fer;
8. décisions relatives à l'aliénation totale ou partielle du réseau du Saint-Gothard;
9. modification des statuts;
10. délibérations sur tout objet rentrant dans la compétence du Conseil d'administration, mais que, pour des motifs particuliers, le dit Conseil croirait utile de soumettre à l'Assemblée générale.

ART. 30.

Les décisions de l'Assemblée générale touchant le rapport de gestion du Conseil d'administration et l'approbation des comptes annuels (art. 29, chiffre 1), sont prises sur le préavis d'une commission de vérification des comptes nommée chaque année par l'Assemblée générale, lors de sa réunion ordinaire, pour examiner le rapport et les comptes de l'exercice correspondant.

Quant aux autres objets rentrant dans sa compétence (art. 29, chiffres 2 à 9), l'Assemblée générale s'en occupe, soit par suite de propositions qui lui sont soumises par le Conseil d'administration, soit sur la motion d'actionnaires ou d'autres ayants droit de vote (art. 27).

Ces motions sont portées devant l'Assemblée générale comme il est dit à l'art. 22, 3^e alinéa, ou, s'il n'est pas demandé de convocation extraordinaire de l'Assemblée générale pour avoir à s'en occuper, elles sont présentées par écrit au Conseil d'administration, en temps voulu pour qu'il puisse les indiquer dans les avis de convocation à la prochaine réunion de l'Assemblée générale. Si elles sont remises trop tard, elles seront renvoyées à la seconde réunion suivante.

Le Conseil d'administration donne son préavis sur toutes les motions présentées à l'Assemblée générale par des actionnaires ou par d'autres ayants droit de vote, et ce préavis doit être entendu avant que l'assemblée aborde leur discussion.

ART. 31.

Il est loisible à tout ayant droit de vote de présenter, dans l'Assemblée générale, des amendements relatifs aux objets de l'ordre du jour de la convocation, qui sont mis en délibération par le Conseil d'administration ou par suite d'une motion.

Il ne peut être prise aucune décision sur des objets ne figurant pas à l'ordre du jour de la convocation de l'Assemblée générale, si ce n'est sur la proposition faite en séance de convoquer une Assemblée générale extraordinaire.

ART. 32.

L'Assemblée générale décide à la majorité absolue des voix recueillies dans son sein.

Le Président a droit de vote. En cas de partage des voix, son vote est prépondérant, s'il s'agit de décisions, et c'est le sort qui décide, s'il s'agit d'élections.

ART. 33.

L'exactitude des procès-verbaux de l'Assemblée générale est certifiée par les signatures du Président, des scrutateurs et du secrétaire.

B. Administration.

Conseil d'administration et Direction.

ART. 34.

A la tête de la Compagnie se trouvent un Conseil d'administration et une Direction.

Le Conseil d'administration se compose de 29 membres, dont trois formeront la Direction et dont deux autres seront adjoints à la Direction comme suppléants.

22 des membres du Conseil d'administration seront nommés par l'Assemblée générale et 7 par le Conseil fédéral suisse.

17 membres au moins du Conseil d'administration doivent être des Suisses domiciliés en Suisse.

ART. 35.

La durée des fonctions des membres du Conseil d'administration, ainsi que des membres et suppléants de la Direction, est fixée à six ans.

Tous les deux ans, un tiers des membres du Conseil d'administration et de la Direction sera renouvelé, et tous les trois ans on renouvellera un des suppléants de la Direction.

Les membres et suppléants sortants sont toujours rééligibles.

ART. 36.

En cas de vacances survenues dans le Conseil d'administration ou dans la Direction, dans l'intervalle de deux renouvellements, les fonctions des membres élus en remplacement expirent à l'époque fixée pour les fonctions du membre qu'ils ont été appelés à remplacer.

ART. 37.

Le Président du Conseil d'administration est élu par l'Assemblée générale.

Le Conseil d'administration nomme son Vice-président, et chaque fois qu'il y a lieu, un remplaçant en cas d'empêchement du Président et du Vice-président.

ART. 38.

La durée des fonctions du Président et du Vice-président du Conseil d'administration et de la Direction est fixée à trois ans. Ils sont toujours rééligibles.

Les dispositions de l'art. 36 s'appliquent également aux fonctions de Président et de Vice-président du Conseil d'administration et de la Direction.

ART 39.

Les membres du Conseil d'administration empêchés d'assister à une séance, peuvent s'y faire remplacer par leurs collègues. Aucun membre ne doit toutefois remplacer plus d'un collègue absent et avoir ainsi plus de deux voix dans le Conseil d'administration.

Les membres du Conseil d'administration domiciliés hors de la Suisse ont aussi, en cas d'empêchement, la faculté de désigner un suppléant. Ce dernier doit toutefois, pour pouvoir siéger dans le Conseil d'administration, avoir été agréé par l'Autorité (Assemblée générale ou Conseil fédéral) qui a élu l'administrateur qu'il est appelé à remplacer.

ART. 40.

Le Président du Conseil d'administration ne peut appartenir ni à la Direction du chemin de fer du Saint-Gothard, ni à la Direction d'une autre compagnie de chemin de fer.

Les fonctions de membre de la Direction du chemin de fer du Saint-Gothard sont incompatibles avec celles de membre de la Direction ou du Conseil d'administration d'une autre compagnie de chemin de fer.

Les membres du Conseil d'administration ne peuvent être en même temps fonctionnaires de la Compagnie.

ART. 41.

Chaque membre du Conseil d'administration, élu par la Compagnie, doit, aussi longtemps qu'il revêt ces fonctions, avoir 20 actions de la Compagnie du Saint-Gothard déposées à la caisse de cette Compagnie.

Ces actions sont inaliénables pendant toute la durée des fonctions du dit membre.

ART. 42.

Le Conseil d'administration se réunit, sur l'invitation de son Président, aussi souvent que les affaires l'exigent.

Si la convocation du Conseil d'administration est demandée par cinq membres du dit Conseil ou par la Direction, le Président est tenu de satisfaire à cette demande.

Sauf les cas urgents, la convocation des membres du Conseil d'administration a lieu deux semaines au moins avant le jour fixé pour la réunion.

Les avis de convocation indiqueront toujours les principaux objets à l'ordre du jour.

ART. 43.

Les délibérations du Conseil d'administration sont valables du moment que la majorité absolue de ses membres est présente ou représentée (art. 39) dans la séance.

ART. 44.

La Direction ne peut délibérer valablement, que si au moins deux membres, soit suppléants, sont présents.

ART. 45.

Les attributions du *Conseil d'administration* sont les suivantes :

1. élection des membres, ainsi que du Président, du Vice-président et des suppléants de la Direction, et fixation de leurs traitements;
2. approbation du règlement intérieur de la Direction;
3. nomination du Chef du bureau de revision des comptes;
4. fixation des traitements pour fonctions permanentes, lorsque ces traitements excèdent fr. 5000;
5. décisions relatives aux versements à effectuer sur les actions;
6. décisions relatives à la dénonciation partielle ou totale d'emprunts;
7. contractation de nouveaux emprunts, en tant que cela ne rentre pas dans la compétence de l'Assemblée générale (art. 29, chiffre 4) et qu'il ne s'agit pas d'emprunts temporaires dont le montant n'excède pas deux millions de francs;

8. décisions touchant le tracé, en tant que cela concerne la direction principale de la ligne et l'emplacement des gares;
9. approbation, sous réserve des droits appartenant à l'Assemblée générale (art. 29), de conventions qui ont trait à la construction de la ligne et qui portent sur une somme excédant deux millions de francs, ou qui sont passées avec des Autorités fédérales ou cantonales ou avec des compagnies de chemins de fer, et dont l'importance du contenu le justifie;
10. fixation des principes régissant l'établissement des tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises;
11. fixation des montants à verser chaque année au fonds de renouvellement et au fonds de réserve ou à prélever sur ces fonds;
12. présentation du rapport de gestion, des comptes annuels et des bilans à l'Assemblée générale;
13. proposition à l'Assemblée générale relativement à toutes les décisions qui lui incombent à teneur de l'art. 29, chiffres 3 à 9;
14. délibération sur tout objet rentrant dans la compétence de la Direction, mais que, pour des motifs particuliers, celle-ci croirait utile de soumettre au Conseil d'administration.

ART. 46.

A la *Direction* incombe tout ce qui tend à la réalisation du but social, dans les limites des statuts, et qui n'est pas réservé par ces derniers à l'Assemblée générale ou au Conseil d'administration.

Elle soumet au Conseil d'administration des propositions touchant les décisions que ce dernier est appelé à prendre, à teneur de l'art. 45, chiffres 3 à 12, et aux propositions qu'il est appelé à faire à l'Assemblée générale, suivant l'art. 45, chiffre 13, ou qu'il juge utile de lui transmettre d'après l'art. 29, chiffre 10. Le Conseil d'administration ne peut prendre ces décisions ou soumettre ces propositions à l'Assemblée générale, qu'après avoir reçu le préavis de la Direction.

La Direction pourvoit à l'exécution des décisions de l'Assemblée générale et du Conseil d'administration.

La Direction représente la Compagnie vis-à-vis des tiers; elle est autorisée à engager celle-ci par sa signature.

Chaque membre de la Direction a le droit de signer seul.

ART. 47.

Les décisions à prendre par le Conseil d'administration et les élections auxquelles il est appelé à procéder, ont lieu à la majorité absolue des voix recueillies.

Le Président a droit de vote. En cas de partage des voix, son vote est prépondérant, s'il s'agit de décisions, et c'est le sort qui décide, s'il s'agit d'élections.

ART. 48.

Lorsque la Direction est au complet, les décisions sont prises et les nominations ont lieu à la majorité des voix. Mais lorsque, dans une séance de la Direction, il n'y a que deux membres ou suppléants présents, il faut que les deux soient d'accord pour que les décisions ou nominations soient valables.

ART. 49.

Aucun contrat pour constructions ou fournitures ne doit être passé avec des membres du Conseil d'administration ou de la Direction.

ART. 50.

Les membres du Conseil d'administration ne reçoivent aucune indemnité en sus de leurs frais de voyage.

ART. 51.

Les membres du Conseil d'administration et ceux de la Direction, ainsi que les fonctionnaires de la Compagnie, sont responsables vis-à-vis de cette dernière, du consciencieux accomplissement de leur mandat.

Par contre, ils n'assument aucune responsabilité personnelle vis-à-vis de tiers, en tant qu'ils agissent dans la limite des statuts et de prescriptions des organes de la Compagnie, basées sur ces statuts.

ART. 52.

Toutes les décisions du Conseil d'administration prises conformément aux statuts, et toutes les dispositions prises par la Direction et les fonctionnaires, chacun dans les limites de compétence qui lui ont été tracées conformément aux statuts par les organes de la Compagnie, sont obligatoires pour la Compagnie.

C. Contrôleurs.

ART. 53.

Les contrôleurs (commissaires-vérificateurs) forment une commission de 3 membres et de 3 suppléants; ils sont nommés au scrutin secret par l'Assemblée générale ordinaire.

ART. 54.

Les commissaires-vérificateurs sont chargés d'examiner les comptes annuels et les bilans; à cet effet, ils ont le droit de prendre connaissance des livres et pièces à l'appui et de vérifier l'état de la caisse et des papiers-valeurs. Le résultat de leur examen sera consigné dans un rapport écrit qui doit être mis, avec le bilan et le compte de profits et pertes, à la disposition des actionnaires huit jours au plus tard avant l'Assemblée générale.

V. Siège de la Compagnie.

ART. 55.

La Compagnie du Saint-Gothard a son siège à Lucerne.

VI. Durée de la Compagnie.

ART. 56.

Sous réserve du droit qu'ont la Confédération et les Cantons de racheter le réseau du Saint-Gothard, et sans préjudice des dispositions contenues aux art. 2 et 29 des présents statuts, la durée de la Compagnie du chemin de fer par le Saint-Gothard embrassera la même période pour laquelle les concessions ont été accordées, c'est-à-dire qu'elle sera de 99 ans, à dater de l'ouverture du grand tunnel. Mais comme les concessions prévoient, à l'expiration de ce terme, un renouvellement basé sur des conventions à intervenir, il demeure également réservé à la Compagnie du Saint-Gothard de prolonger son existence au delà de ce terme.

VII. Communications aux actionnaires et autres ayants voix dans les Assemblées générales.

ART. 57.

Les publications adressées aux actionnaires et autres ayants voix dans les Assemblées générales, seront insérées dans les journaux ci-après désignés, savoir: dans la Feuille officielle suisse du commerce, le Bund, la Neue Zürcher Zeitung, les Basler Nachrichten, le Luzerner Tagblatt, la Gazzetta Ticinese, le Moniteur de l'Empire d'Allemagne (Deutscher Reichsanzeiger), la Gazette de la Bourse de Berlin (Berliner Börsenzeitung), la Gazette de Cologne (Kölnische Zeitung), la Gazette de Francfort (Frankfurter Zeitung), l'Actionnaire (de Francfort-sur-le-Mein) et la Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia.

Les publications sont valables par le fait de leur insertion dans les organes de publicité de la Compagnie; elles sont par conséquent obligatoires pour tous les intéressés, et emportent les effets légaux qu'elles ont en vue d'après les dispositions des présents statuts.

VIII. Contestations.

ART. 58.

Toutes les contestations de droit civil qui pourraient s'élever, en raison des affaires sociales, entre les différents organes de la Compagnie ou entre les actionnaires eux-mêmes, soit ayants voix dans l'Assemblée générale, ou encore entre les organes de la Compagnie et les actionnaires, soit ayants voix dans l'Assemblée générale, seront jugées par le Tribunal fédéral suisse, ou, si les dispositions de la législation fédérale s'y opposent, par les tribunaux du District et du Canton de Lucerne.

ART. 59.

Tout actionnaire ou autre ayant voix dans l'Assemblée générale, qui se trouve engagé dans une des contestations mentionnées à l'art. 58, sera tenu de faire élection de domicile dans la ville de Lucerne, et toutes notifications et significations lui seront valablement faites à ce domicile par lui élu.

A défaut d'élection de domicile, il sera admis de plein droit qu'il a désigné comme tel le greffe du Tribunal d'Appel du Canton de Lucerne.

IX. Disposition finale.

ART. 60.

Les présents statuts entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1894, à l'exception toutefois de l'art. 17, lettre a, dont les dispositions exercent déjà leurs effets depuis le 1^{er} janvier 1893.

LUCERNE, le Novembre 1893.

Au nom de l'Assemblée générale du chemin de fer du Saint-Gothard,

Le Président:

Le Secrétaire:

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

Monsieur le Président et Messieurs,

Le régime des cautionnements des fonctionnaires et employés de notre Compagnie a été déterminé par la Direction au moyen du règlement du 2 décembre 1881, c'est-à-dire peu avant l'inauguration de la ligne principale, alors qu'il s'agissait de pourvoir à un grand nombre de places. Le rapport de gestion de 1881 renferme à ce sujet le passage suivant:

„Il a été institué encore un nouveau règlement sur les cautionnements des fonctionnaires et „employés du chemin de fer du Gothard, à teneur duquel tous les fonctionnaires et employés jouissant „d'un traitement fixe à l'année, ont à déposer un cautionnement déterminé pour chaque poste, comme „garantie de l'accomplissement fidèle et consciencieux des devoirs qui leur incombent, ainsi que pour „le matériel qui leur est confié. Le cautionnement peut être effectué par au moins deux cautions „solvables et s'obligeant solidairement ou par le dépôt de valeurs ou bien encore et d'une manière „exceptionnelle et en tant qu'il s'agit de cautionnements inférieurs à fr. 1500. —, par des retenues „sur les appointements mensuels.“

Certaines des dispositions de ce règlement ont été modifiées successivement par diverses décisions de la Direction, mais le principe stipulant que *tous* les fonctionnaires et employés doivent fournir cautionnement, a été maintenu jusqu'à ce jour.

Depuis longtemps déjà nous étudions la question de savoir si notre système de cautionnements repose sur des bases correctes. Par la nature même des choses, ce système occasionne une somme considérable de travail et nos recherches statistiques montrent que ce travail n'est pas justement proportionné à son utilité. Nous prenons la liberté de vous soumettre dans ce rapport le résultat de notre enquête.

I.

La question envisagée au point de vue du principe.

Le chemin de fer du Gothard a adapté à sa propre administration l'institution des cautionnements, telle qu'elle était organisée dans les autres Compagnies de la Suisse et de l'Etranger. En 1872 déjà, on avait créé pour le service dit Administration générale un règlement des cautionnements dont l'application fut, en 1874, soit avant l'ouverture des lignes tessinoises de plaine, étendue aux agents de l'exploitation. Il y a lieu ici de constater le fait étrange que les fonctionnaires et employés

de la construction, auxquels incombaient des devoirs de beaucoup plus importants et dont la responsabilité était très notablement plus considérable, ne furent jamais astreints à fournir des cautionnements. En 1881 la Direction établit le règlement mentionné plus haut; nous connaissions alors la pratique suivie par d'autres Compagnies et nous l'avions adaptée aux conditions de notre Administration.

Le système de cautionnements des Compagnies de chemins de fer est une institution qui d'une manière presque inaperçue, a été reportée de l'Administration de l'Etat sur ce qu'on est convenu d'appeler „l'Entreprise publique“. L'Etat lui-même s'est inspiré du droit romain pour demander à être exceptionnellement et autant que possible protégé contre tout dommage. Il est donc hors de doute que ce système de garantie présente des avantages, mais on est admis à croire que ceux-ci sont compensés par les inconvénients.

1. L'avantage principal est tout naturellement la réparation intégrale ou approximative d'un dommage, que cette réparation se fasse aux dépens du coupable ou bien à ceux de tiers, dans la règle innocents. L'Etat et l'Entreprise publique ne se préoccupent pas de la culpabilité, l'une et l'autre sont simplement satisfaits, lorsque le dommage est réparé.

A côté de cet avantage tout matériel, il y a aussi, dit-on, un bénéfice idéal; on prétend que le système des cautionnements induit le personnel à faire des économies. Avant la fondation des associations mutuelles de cautionnements, cette assertion peut avoir été vraie à certains égards, parce qu'alors maint employé était obligé de subir des *retenues de traitement* pour former le montant de son cautionnement. Disons toutefois en passant que cela ne constituait, au moins dans les premières années de service, qu'un moyen assez défectueux d'atteindre le but du cautionnement, c'est-à-dire de prémunir la Compagnie contre tout dommage. Depuis qu'une association mutuelle de cautionnements fonctionne également au Gothard (1886) et que le nombre de ses membres s'accroît d'année en année, l'avantage idéal dont nous parlions ci-dessus est devenu minime, puisqu'il n'y a plus qu'un chiffre très restreint d'agents qui fournissent leur cautionnement au moyen de retenues de traitement.

Ci et là, on a prétendu aussi qu'avec les associations mutuelles de cautionnements on créait un autre avantage encore, consistant en ce que les membres de l'association se surveillent réciproquement, ce qui équivaldrait à un contrôle automatique au sein de la corporation. Il faut avouer cependant que ce contrôle serait un présent de valeur fort douteuse, car il conduirait inévitablement à l'espionnage, aux dénonciations, etc.

2. En regard de ces avantages réels ou supposés, nous voyons d'autre part un grand nombre d'inconvénients. Avant d'aborder ce sujet, nous voudrions d'abord rechercher si le système des cautionnements dans son ensemble et tel que l'appliquent l'Etat et les Entreprises publiques, est bien entendu. On est tellement habitué à ce système pratiqué depuis si longtemps, qu'on ne se préoccupe plus du tout de savoir s'il est juste ou non.

Dans les affaires, il est tout à fait exceptionnel d'exiger des sûretés pour des prétentions de droit qui n'existent pas encore, mais pourront peut-être se produire, le cas dépend entièrement des circonstances. On se fera bien donner une sûreté pour l'accomplissement d'obligations *assumées et existant déjà*, p. ex. pour le remboursement d'un prêt, pour la fourniture d'un objet, d'une œuvre, etc., mais il est extrêmement rare qu'on prenne cette précaution à l'égard d'engagements comportant la prévision de faute grave ou de dol. Il n'est pas de négociant qui songe à exiger des sûretés de son garçon de magasin en prévision d'un abus de confiance; aucun maître ou patron n'ira réclamer une garantie de ses serviteurs ou de ses ouvriers; ce serait mettre à toutes les relations des entraves qui deviendraient bientôt positivement intolérables. Seuls l'Etat et l'Entreprise publique veulent

être garantis contre toutes les éventualités et sur ce point ils sont en contradiction avec les coutumes du monde des affaires.

On pourra, il est vrai, faire cette objection: pourquoi l'Entreprise publique ne se procurerait-elle pas cette garantie, puisqu'elle peut l'obtenir? les places qu'elle offre sont si bien rétribuées que l'employé donne volontiers la sûreté exigée. L'assertion, comme quoi les fonctionnaires et employés des Compagnies de chemins de fer sont mieux payés que ceux des établissements privés, est fausse. L'expérience montre que très souvent les agents ont la plus grande peine à fournir la garantie qu'on leur réclame. Si l'assertion ci-dessus était juste, il faudrait que les cautionnements *réels* (dépôt d'une somme en effets ou valeurs) devinssent la règle, ce qui serait à proprement parler impossible, fort heureusement pour les intérêts mêmes de la Compagnie, laquelle se fixerait pour le choix de ses agents des limites qui la priveraient fréquemment des gens les plus capables. C'est pour cette raison qu'on est obligé d'adopter le principe des *cautions* (cautionnement par garant) et en fait c'est ce mode de sûreté qui est généralement appliqué.

Si le système de garantie pratiqué par les Compagnies de chemins de fer est en soi contraire aux règles générales admises par le monde commercial, la divergence devient encore plus frappante par l'adoption du *cautionnement par garant*.

En morale et en droit, il est de règle qu'en cas de négligence grave ou de dol, le coupable doit être tenu pour responsable. Si le coupable ne peut réparer le dommage, ce dernier tombe à la charge de celui qui a pris le coupable à son service. En adoptant le système des cautions, l'Etat et l'entreprise publique dérogent à ces principes et exigent que des innocents soient astreints à réparer le dommage.

Mais ce système de cautionnement est encore entaché d'autres vices graves.

a. Il est tout à fait impossible d'exiger des employés des sûretés jusqu'à concurrence du chiffre équivalant à la somme de responsabilité. Si p. ex. on peut réclamer d'un mécanicien de locomotive fr. 2000, d'un aiguilleur fr. 1000 de cautionnement, il est évident que ces montants ne représentent point une sûreté approximative en prévision d'un dommage possible *Ainsi donc la garantie n'existe nullement.*

b. Il n'existe même pas toujours de garantie quant à la somme pour laquelle la sûreté doit être fournie; ceci est inhérent au système des cautions, qui forme la règle. Les cautions de nos agents sont disséminées dans toute la Suisse. Qui doit, au moment de l'acte de cautionnement, certifier que la caution est solvable, qui doit dénoncer les modifications survenant pendant la durée de l'engagement, et qui peut, d'une manière générale, répondre avec exactitude à ces questions?

c. L'Entreprise publique veut-elle actionner les cautions, aussitôt elle se heurte à cent difficultés. Bien souvent des procès surgissent et, avec plus ou moins de succès, on oppose à la demanderesse toute sorte d'exceptions; en particulier celle de surveillance défectueuse et celle de l'insuffisance de preuve comme quoi précisément *tel et tel* employé a commis des irrégularités. Il faut également envisager le cas où une caisse est administrée par deux ou plusieurs agents. Le juge le moins prévenu ne peut échapper à la pression qu'exerce sur chacun le système en principe incorrect de la garantie.

d. Le système du cautionnement par garants occasionne un travail considérable: la rentrée des cautionnements et surtout la surveillance des sûretés fournies, surveillance absolument nécessaire, si l'on veut que l'institution ait quelque valeur, obligent les Administrations de chemins de fer à prendre sur chaque caution des renseignements précis et ce non seulement avant que le garant assume le cautionnement, mais plus tard aussi à de certains intervalles.

e. L'absurdité de cette méthode de cautionnement et tous ses inconvénients ont par la force des choses conduit à une institution qui est précisément de nature à mettre en pleine lumière les défauts du système.

Nous voulons parler des associations mutuelles de cautionnements qui se constituèrent d'abord parmi les employés de l'Etat et plus tard parmi ceux des entreprises publiques. Les agents qui éprouvaient de la difficulté à trouver des garants et parfois aussi devaient payer des commissions, etc. à ceux qui fournissaient les sûretés, se constituèrent en une association destinée à leur faciliter l'observation des conditions posées par leur patron.

L'Etat et l'Entreprise publique ne recherchèrent point si ce mode de fournir une garantie était convenable, le point de vue fiscal fut plus puissant et l'on put d'autant plus aisément accepter l'innovation qu'elle offrait des avantages tant pour le contrôle que pour la garantie proprement dite. Il est parfaitement évident que cette institution est issue de la détresse des employés. L'Entreprise publique est forcée, quant aux sûretés, de se contenter du cautionnement par garants. Considérons enfin le défaut le plus grave du système: l'entreprise publique se fait donner des sûretés, à l'égard de *chaque* employé, par la totalité ou la majorité de ses agents. L'idée fautive et injuste qui est, au point de vue du principe, à la base du cautionnement par garants, ne saurait être exprimée d'une manière plus éclatante. La riche Société anonyme nomme tous les employés par l'intermédiaire de ses organes supérieurs, mais les pertes et dommages résultant d'un choix malheureux, elle les met à la charge des agents qui sont entièrement innocents de ces mécomptes. Avec une institution de ce genre, on crée une opposition absolument contre nature entre l'entreprise publique et la majorité de ses subordonnés. En conditions ordinaires, ce contraste peut être sans importance, mais il pourrait en acquérir, d'autant que les organes supérieurs, Conseil d'administration et Direction, ne sont pas astreints à fournir cautionnement et n'ont pas à partager le sort de ces associations mutuelles.

Il y a quelque chose d'oppressant et de pénible à penser que pour des pertes annuelles de quelques centaines ou tout au plus de quelques milliers de francs, notre Compagnie doit s'en prendre aux fonctionnaires et employés, tous innocents. Au surplus, la garantie qu'offre cette institution pour l'Administration n'est point si solide qu'on pourrait le croire. L'art. 11 du règlement pour l'association mutuelle de cautionnements de la Compagnie du Gothard renferme, il est vrai, cette disposition que la *Direction* prononce *en dernier ressort* sur le point de savoir si l'Association doit répondre ou non d'une perte; mais en droit, cette clause ne tiendrait guère debout.

II.

L'expérience acquise dans l'intervalle de 1882 à 1893.

Nous avons déjà parlé du travail considérable que nécessite notre régime des cautionnements. Ce n'est pas seulement à l'entrée en fonctions ou à la démission d'un fonctionnaire ou employé qu'il faut surveiller et régler les circonstances et relations, mais encore à chaque modification des conditions d'engagement et pendant la durée de celui-ci, ce système exige un contrôle ininterrompu. Il est vrai de dire que la création de l'association mutuelle a notablement diminué la somme d'ouvrage; néanmoins la dernière revision (du IV^e trimestre de 1892) a encore donné les résultats suivants:

Nos informations se sont étendues à 128 communes suisses, domiciles de 380 cautions. Depuis notre demande de renseignements de 1891, 11 de ces cautions sont décédées, 3 ont été qualifiées

d'incapables. Les réponses des autorités communales se tiennent pour la plupart dans les généralités, sans données précises sur la situation de fortune des cautions. L'affranchissement des demandes et réponses et la rémunération des renseignements ont absorbé une somme de fr. 112. 80.

Dans l'annexe I, nous vous donnons un relevé des cautionnements de service fournis de 1882 à fin 1892. Ce tableau peut se passer de commentaire. L'exiguité des cautionnements réels comparativement aux cautionnements par des tiers (garants et association mutuelle) saute aux yeux. En ce qui touche les cautionnements par des tiers, on voit que ceux fournis par des cautions se fondent insensiblement dans l'association mutuelle et que d'ici à peu de temps la majeure fraction des cautionnements seront fournis par les agents eux-mêmes, en d'autres termes que le système faux et injuste de la garantie prévaudra à l'exclusion de tout autre.

L'annexe II est un relevé de l'état des cautionnements au 31 décembre 1892. Pour mieux faire ressortir l'étendue du travail nécessité par ce système, nous aurions pu ajouter encore un tableau représentant les restitutions de sûretés. Nous estimons toutefois que l'annexe II suffira, puisque d'ailleurs la répartition du travail sur les divers exercices n'a qu'une portée secondaire.

L'annexe III est le document le plus important; elle montre l'insignifiance du résultat financier de toute l'institution. Un fait réjouissant à relever, c'est que, notamment dans la seconde moitié de la période donnée, il n'est survenu que rarement des pertes. Ceci s'explique aisément par la circonstance que dans les premières années de l'exploitation, lorsque nous avions à pourvoir à un grand nombre de nouvelles places, nous étions plus exposés qu'ultérieurement à prendre à notre service des employés négligents ou indéclicats.

Nous pouvons ajouter que pour les petits arriérés, p. ex. pour les uniformes non restitués, nous possédons une certaine garantie dans la somme que la caisse de secours doit rembourser à un agent quittant le service.

III.

Conclusions.

Il appert de nos développements de principe, comme aussi de l'expérience acquise en la matière, qu'il est hors de doute qu'une transformation de notre régime de cautionnements s'impose.

Présentement tous les employés sans distinction sont tenus de fournir un cautionnement, ainsi donc ceux aussi qui n'ont jamais à manier l'argent de la Compagnie, p. ex. les expéditionnaires, le personnel du service d'entretien, les gardes-freins, les mécaniciens et chauffeurs. On arrive involontairement à conclure que ces catégories d'agents au moins devraient être exemptées de l'obligation de fournir cautionnement. Or il ne faut pas oublier que si ces employés ne possèdent aucun argent de la Compagnie, ils n'en peuvent pas moins causer à celle-ci, par négligence ou méchanceté, un dommage de beaucoup plus grave que les agents chargés de la gestion de petites caisses; une partie d'entre eux ont à administrer un inventaire très précieux, d'autres peuvent nous porter un préjudice considérable d'une autre manière. C'est ainsi qu'un aiguilleur négligent peut occasionner à la Compagnie une perte atteignant des milliers de francs, tandis qu'un receveur convenablement surveillé aurait de la peine à accomplir un acte dommageable de quelques centaines de francs.

Cette solution qui s'offre en première ligne, se révèle après mûr examen comme dépourvue de base et conséquemment comme inacceptable. L'adoption en serait également difficile à un autre point de vue: d'après un relevé fort exact, 200 à 220 fonctionnaires et employés auraient, selon ce système, à fournir cautionnement. Un si petit nombre d'agents ne suffirait pas à l'existence future de l'association mutuelle qui tout naturellement ne peut atteindre son but qu'avec un nombre de

membres beaucoup plus élevé. Une réorganisation semblable aurait pour effet de mettre en grand embarras la plupart de ces 200 agents, voire même de léser les intérêts d'une fraction d'entre eux.

Une autre solution de la question consistait à astreindre seulement à fournir cautionnement les fonctionnaires et employés auxquels on est obligé de confier de grosses sommes. Mais en y réfléchissant, on voit que ce système est tout aussi défectueux que le premier et même qu'il présente de plus grands inconvénients encore. Il serait tout d'abord malaisé de fixer la somme à partir de laquelle le cautionnement est obligatoire et d'ailleurs il y aurait difficulté à déterminer le maximum des montants pouvant être confiés à un agent.

Toutes ces circonstances nous ont convaincus de la nécessité non seulement de transformer, mais de supprimer entièrement notre régime de cautionnements.

Nous savons fort bien qu'on opposera à cette manière de voir la pratique des établissements financiers publics qui exigent des cautionnements du caissier principal, du gérant des titres, ainsi que de leurs remplaçants et commis. Mais c'est à tort qu'on fera ce rapprochement, car ce qui pour nous, au point de vue du principe, est faux et injuste sur le terrain des chemins de fer, est également faux et injuste dans le domaine des banques. En présence d'encaisses de plusieurs centaines de mille francs, en présence de dépôts de titres représentant une valeur de 20 millions et davantage, que signifient d'ailleurs des cautionnements d'au plus 30,000, 20,000 ou 10,000 francs, surtout s'ils consistent pour la plupart en cautionnements par garants ?

Ce qui est de beaucoup plus important pour une Compagnie de chemin de fer, c'est un soin minutieux dans le choix des personnes devant occuper des postes de confiance, c'est une surveillance et un contrôle constants et rigoureux. Comme jusqu'ici, nous continuerons à porter toute notre attention sur ce point.

En application de l'art. 45, chiffre 16, des statuts, nous vous proposons de supprimer, dans le sens des développements qui précèdent, le système des cautionnements pour tous les fonctionnaires et employés, tel qu'il est défini dans notre rapport de gestion de l'exercice 1881. Nous vous demandons seulement de vous prononcer sur le principe, la mise à exécution de votre décision rentrant dans les attributions de la Direction.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Au nom de la Direction :

S. Stoffel.

3 annexes (voir plus loin).

Annexe I.

Cautionnements de service.

Exercice.	Cautionnements par des tiers (garants)		Cautionnements réels (en effets ou valeurs)		Retenues sur traitements		Association mutuelle de cautionnements		Echange de titres.	
	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.	Nombre.	Somme.
		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.
1882	539	811,000	62	101,500	189	137,000	—	—	8	76,500
1883	251	431,500	27	54,000	122	121,000	—	—	2	8,500
1884	100	181,000	7	61,000	60	64,000	—	—	8	52,500
1885	118	207,000	4	5,500	58	53,000	—	—	2	27,500
1886	46	80,000	12	36,500	30	21,500	482	804,000	9	115,000
1887	36	93,000	14	36,000	20	11,500	123	166,500	7	37,500
1888	26	41,500	37	74,500	10	5,500	105	133,000	13	66,000
1889	14	34,000	13	22,500	13	17,000	151	193,500	10	44,500
1890	18	60,000	25	22,000	16	11,000	160	241,000	7	43,000
1891	7	7,500	4	2,000	7	3,500	184	276,000	5	46,000
1892	10	9,500	9	11,500	4	2,500	202	202,500	—	—
	1165	1,956,000	214	427,000	529	447,500	1407	2,016,500	71	517,000

Annexe II.

Etat des cautionnements au 31 Décembre 1892.

	Nombre.	Somme.
Cautionnements par des tiers (garants)	192	Fr. 360,500. —
Cautionnements réels (en effets ou valeurs)	72	245,775. —
Retenues sur traitements	23	8,282. 29
Association mutuelle de cautionnements	953	1,420,000. —
	1240	Fr. 2,034,557. 29

Relevé

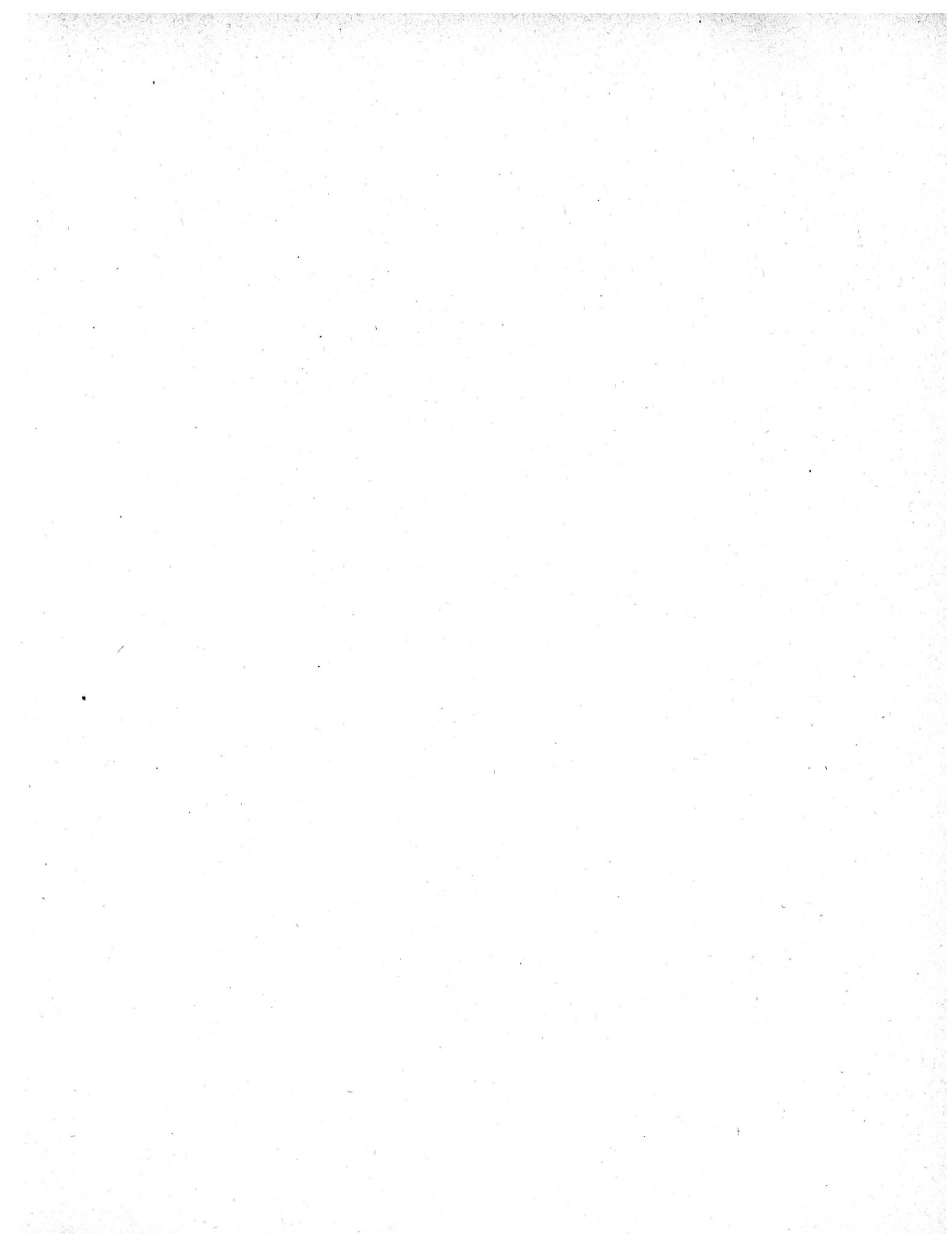
des cas où les cautionnements de service ont été employés à couvrir des pertes.

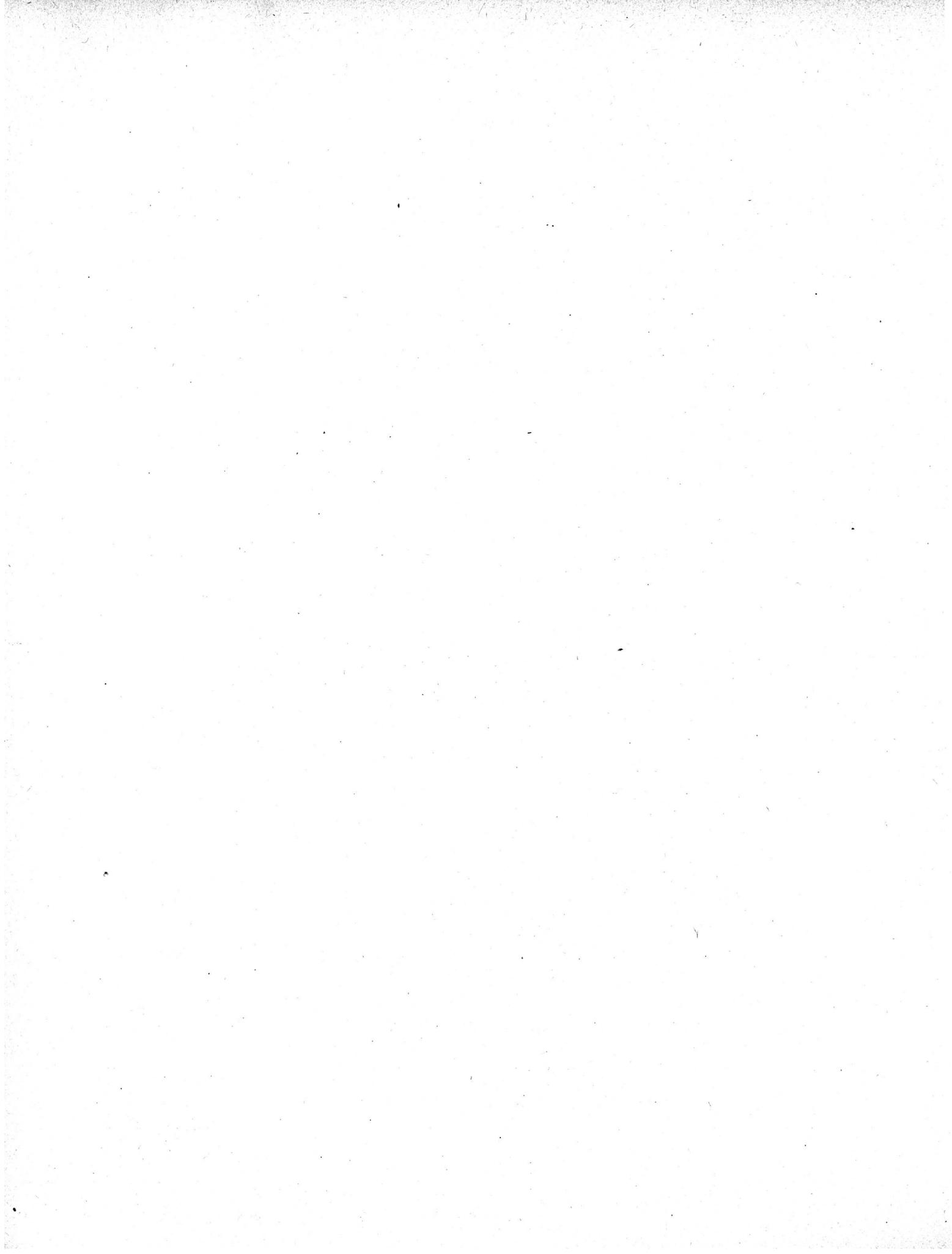
N. N., chef de gare à X. Novembre 1882 à novembre 1883	Déficit de caisse fr. 210. 32 Remboursé par N. N. „ 111. 15 Déficit net fr. 99. 17 Poursuivies pour dettes, les cautions ont payé fr. 99. 17 A déduire les frais fr. 4. 47.
<hr/>	
N. N., chef de gare à X. Novembre 1882 à juin 1883	Déficit de caisse fr. 17. 85 que les cautions furent invitées à payer. A la requête d'une caution, la somme a été amortie.
<hr/>	
N. N., commis de gare à X. Mars/avril 1883	Note pour non restitution d'uniformes fr. 8. 40 Les cautions ont payé.
<hr/>	
N. N., conducteur. 1883/87	Note pour non restitution d'uniformes et de billets de supplément fr. 34. 20 Les cautions furent actionnées, mais vu l'impro- babilité du remboursement, la somme a été amortie.
<hr/>	
N. N., commis de gare à X. Avril/mai 1883	Déficit de caisse fr. 532. 86 Note pour uniformes „ 25. 50 Total fr. 558. 36 Les cautions ont remboursé.
<hr/>	
N. N., piqueur à X. 1883	Détournement de montants de salaires et de notes au moyen de falsification des listes de paye et des comptes, au total de . . . fr. 113. 50 Ce montant a été prélevé sur un bon de caisse déposé.
<hr/>	
N. N., chef de gare à X. Juin 1883	Déficit de caisse fr. 384. 38 Remboursé par la caution N.

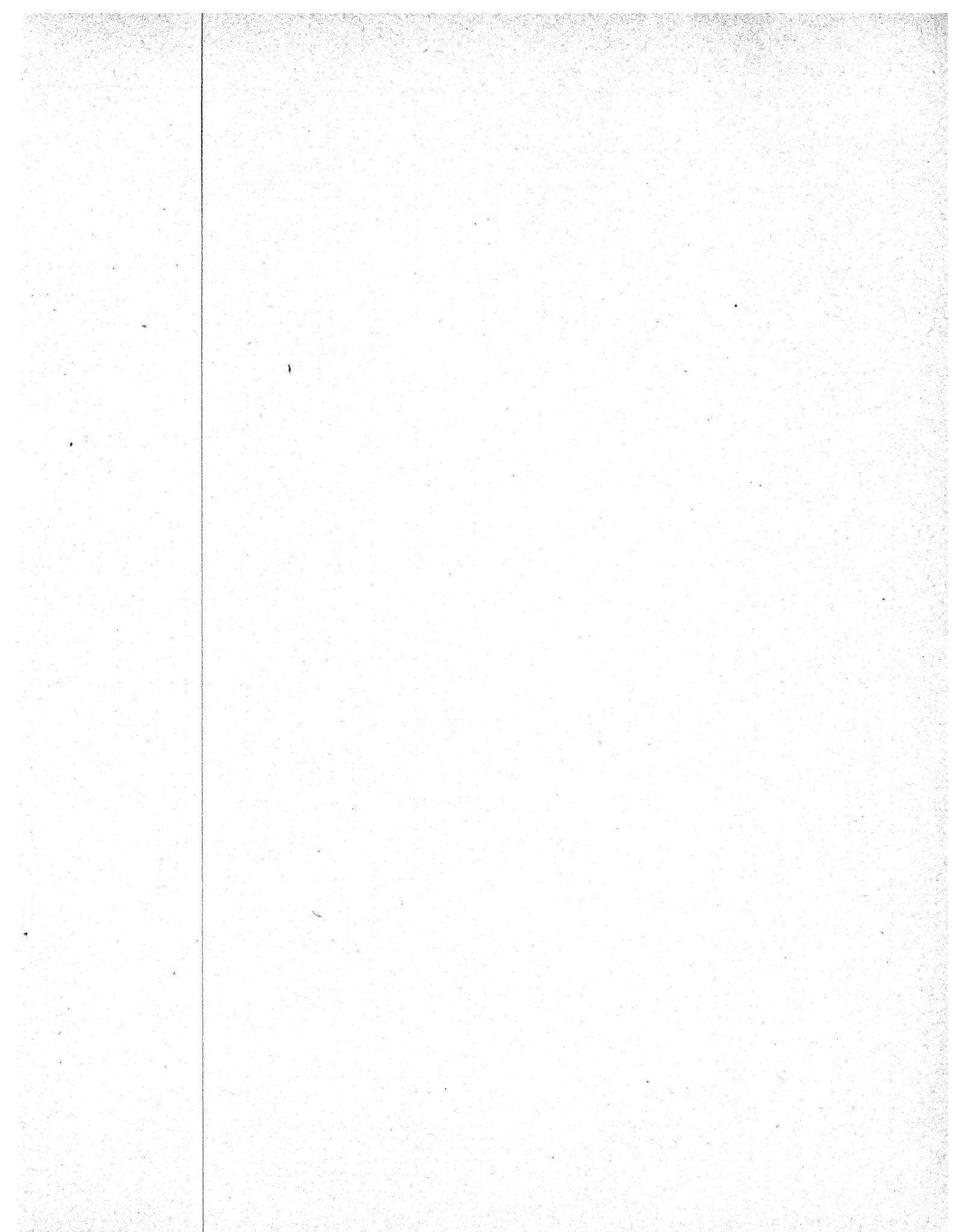
N. N., receveur à X. Mai 1883 à mai 1886	Déficit de caisse fr. 2310. 97 se réduit à fr. 1099. 37 par rétention du traitement, de commissions, etc. Note pour uniformes „ 20. 10 Total fr. 1119. 47 Procès avec les cautions et finalement transaction à raison de fr. 800. —, se réduisant après déduction des frais judiciaires à fr. 362. 90
N. N., commis de gare à X. Mai 1883 à février 1886	Déficit de caisse fr. 753. 27 Note pour uniformes, etc. „ 59. 10 fr. 812. 37 Couvert par rétention du traitement et de commissions „ 125. 15 Déficit net fr. 687. 22 A la suite d'un procès, les cautions payent à titre transactionnel „ 200. — Les frais judiciaires s'élèvent à „ 207. 65 Résultat négatif fr. 7. 65
N. N., comptable de la caisse de secours à X. 1882/83	Déficit de caisse fr. 960. 70 Couvert par un cautionnement réel consistant en une obligation de . fr. 1000. —
N. N., cantonnier. Septembre 1883	Cautionnement en espèces (retenues sur le salaire) de fr. 52. 50 fut employé à couvrir la perte résultant du dé- tournement d'uniformes et d'objets d'inventaire.
N. N., magasinier au dépôt des uniformes. Octobre 1884	Déficit dans les approvisionnements fr. 118. 50 dont remboursé par la rétention du salaire dû „ 57. 50 Déficit net fr. 61. — que les cautions payèrent.
N. N., chef de gare à X. Août/novembre 1884	Déficit de caisse fr. 518. 14 Note pour uniformes „ —. 85 fr. 518. 99 dont remboursé par la rétention de salaire dû „ 438. 93 Déficit net fr. 80. 06 que les cautions payèrent.

N. N., garde-freins. 1885/86	Note pour uniforme (capote) . . . fr. <u>37. 50</u> Les cautions furent invitées à payer, mais en vain ; la somme a été amortie.
N. N., chef de gare à X. Juin 1887 à septembre 1888	Déficit de caisse fr. <u>211. 74</u> Remboursé par les cautions après poursuites.
N. N., commis de gare à X. Septembre 1887 à février 1888	Déficit de caisse fr. <u>863. 85</u> Remboursé par l'association mutuelle de cautionne- ments.
N. N., commis de gare à X. Septembre 1887 à avril 1888	Déficit de caisse fr. 393. 68 dont remboursé par rétention du traitement, de commissions, etc. . „ 79. 65 Déficit net <u>fr. 314. 03</u> qui a été payé par l'association mutuelle.
N. N., commis de gare à X. 1888	Note pour une capote détériorée . . fr. <u>24. 30</u> Remboursé par l'association mutuelle.
N. N., préposé aux bagages à X. 1891	Déficit de caisse fr. <u>18. 10</u> Remboursé par l'association mutuelle.









Betriebs-Einnahmen
Recettes d'exploitation.



Druck: 1884/93

Betriebs-Einnahmen & Ausgaben und Betriebseinnahmen-Uberschufs
Recettes d'exploitation, dépenses exploitation et excédent de recettes.

