

# Annexes

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

Objektyp: **Appendix**

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

Band (Jahr): **24 (1895)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

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

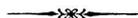
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

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

## **Haftungsausschluss**

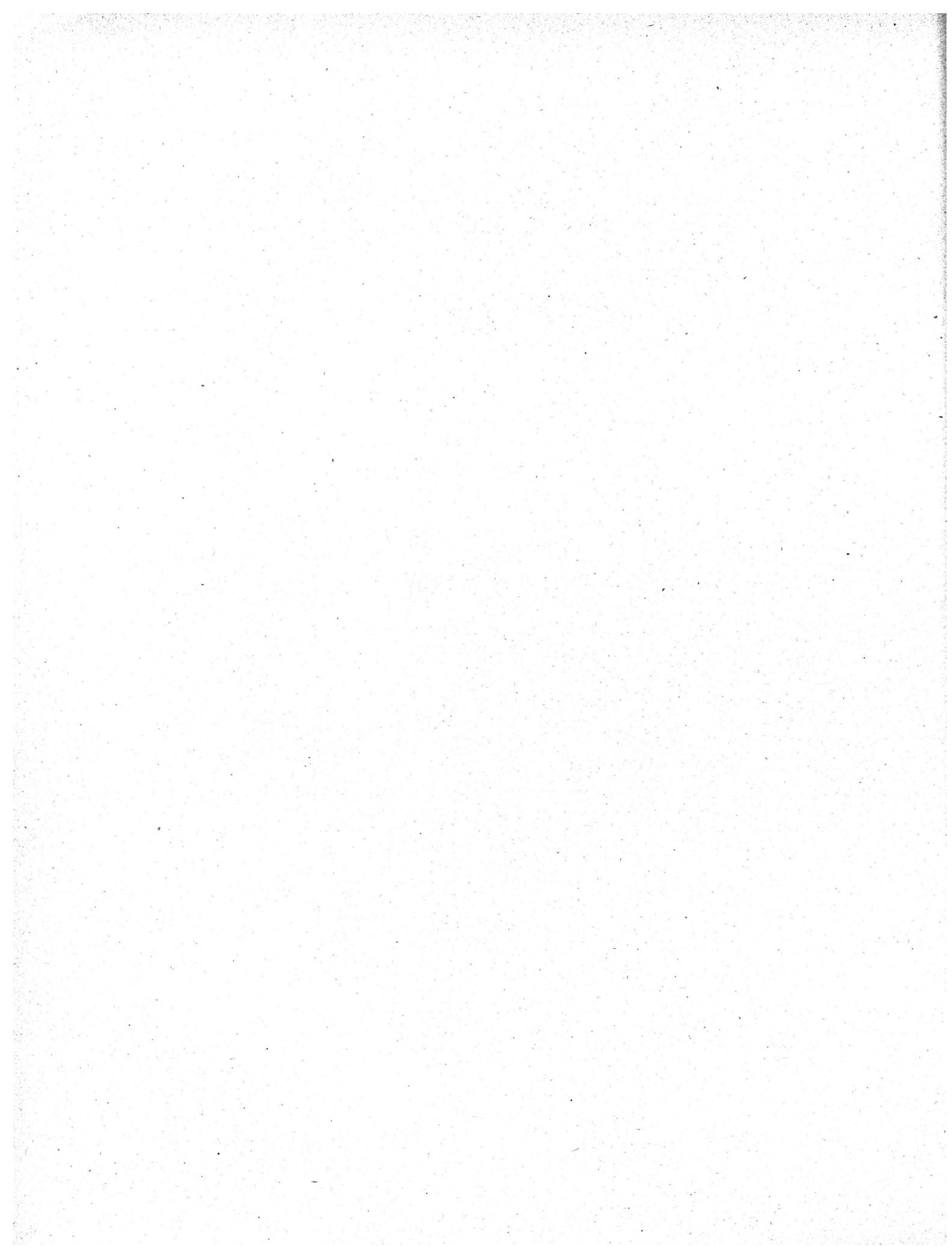
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# **ANNEXES.**



1. Rapport à l'Assemblée générale sur la demande du Département fédéral des chemins de fer relative à l'amortissement de certains articles du compte de construction, du 21 juin 1895.
2. Rapport à l'Assemblée générale sur la revision des statuts, du 12 novembre 1895.
3. Epreuve des nouveaux statuts.
4. Tableaux statistiques.
5. Représentation graphique des résultats de l'exploitation.





Lucerne, le 21 Juin 1895.

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

**Messieurs,**

Par lettres des 27 avril et 29 mai, le Département fédéral des chemins de fer nous a communiqué le résultat de l'examen provisoire de nos comptes de 1894.

Ainsi que vous l'aurez vu par le rapport de gestion, les sommes ci-après ont été colloquées en 1894 au compte de construction:

I. pour le parachèvement des lignes exploitées	fr. 1,372,255. 07
II. pour l'exécution de la seconde voie sur les lignes de montagne Erstfeld-Gæschenen et Faido-Biasca	„ 9,897,154. 59
<i>total</i>	fr. 11,269,409. 66

De cette somme, le Département conteste les montants suivants:

ad I 6 positions au total de	fr. 2,520. 52
ad II a) une position de	„ 19,601. 34
b) le coût total des dressements de voies et de l'empierrement complémentaire des 3 sections Erstfeld-Gæschenen, Airolo-Faido et Faido-Biasca, lequel, selon l'usage généralement admis, a toujours figuré pour les premiers six mois au compte de construction et s'élève d'après nos calculs à	„ 110,818. 20
<i>total</i>	fr. 132,940. 06

Au cours des négociations verbales et écrites, nous avons formulé les déclarations suivantes au regard de ces objections:

1. que nous consentions à inscrire au compte d'exploitation les six positions de	fr. 2,520. 52
2. que des 4 positions du chiffre II, l'article 18, ripage des deux ponts sur la Wattingerreuss avec les raccordements des voies aboutissantes	fr. 3,812. 50
et l'article 19, ripage du pont supérieur de la Mayenreuss	„ 7,006. —
	„ 10,818. 50

ont déjà été éliminés du compte de construction, mais qu'en revanche nous y maintiendrions les deux autres articles de fr. 4,512. 52 et fr. 4,270. 32;

3. que par des motifs de forme et de fond nous devons maintenir le mode de comptabilisation du coût des dressements de voies et de l'empierrement complémentaire, mais qu'en cas d'entente amiable et sur la demande expresse de l'Autorité de surveillance, nous étions disposés à transférer du compte de construction à celui d'exploitation, une quotité du coût total de fr. 110,818. 20 équivalente aux frais *normaux* d'entretien pendant six mois; cette quotité a été déterminée sur la base de moyennes et se monte avec le prix du ballast à

	„ 13,245. 28
<i>total</i>	fr. 26,584. 30

Il résulte d'une communication de la Chancellerie fédérale que le Conseil fédéral a pris l'arrêté ci-dessous :

„1. Les articles contestés du compte de construction et reconnus par votre lettre n° 687 du 7 „courant, au chiffre de fr. 13,339. 02, doivent être sortis du compte de construction et prélevés sur „l'excédent des recettes d'exploitation de 1894.

„2. Quant à la comptabilisation du coût des dressements de voies et de l'empierrement complé- „mentaire des nouvelles sections à double voie, il est entendu en principe et conformément aux décla- „rations de votre lettre précitée, que ce coût, pour autant qu'il excède les frais d'entretien normaux „et moyens, sera colloqué au compte de construction pendant les premiers six mois d'exploitation. Du „coût total des dressements de voies et de l'empierrement complémentaire de la seconde voie sur „les lignes de montagne Airolo-Faido - Biasca et Erstfeld - Göschenen, une quotité de fr. 13,245. 28, „représentant selon vos indications les frais d'entretien normaux pendant six mois, sera transférée du „compte de construction à celui d'exploitation.

„3. L'examen des dépenses de travaux neufs concernant les constructions et lignes inachevées „demeure réservé jusqu'après la présentation des décomptes définitifs.

„4. Considérant le produit net du chemin de fer du Saint-Gothard en 1894 et conformément „à l'art. 19 de la loi sur les chemins de fer, le droit de concession imposé à la Compagnie est fixé „à fr. 53,200 (266 kilomètres à 200 fr.). Vous êtes invités à verser cette somme à la Caisse d'Etat.

„5. Au surplus il n'est fait aucune opposition aux comptes présentés.“

Ces déclarations doivent être considérées comme liquidant les contestations relatives au compte de construction et l'Assemblée générale n'a par conséquent pas à s'occuper autrement de cette question.

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

Pour la Direction du chemin de fer du Saint-Gothard :

Sev. Stoffel.

Lucerne, le 12 Novembre 1895.

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

*Messieurs,*

La loi fédérale concernant le droit de vote des actionnaires des compagnies de chemins de fer et la participation de l'Etat à l'administration de ces dernières (du 28 juin 1895), nous oblige à vous présenter plus tôt que nous ne le pensions, un certain nombre de propositions relatives à la revision de nos statuts sociaux du 27 novembre 1893.

Dans l'annexe à ce mémoire, nous vous soumettons un projet et allons essayer de motiver les modifications les plus importantes. Auparavant il convient de déclarer que nous conservons pour ainsi dire telle quelle la teneur des statuts actuels, partout où la nouvelle loi n'impose pas de changements. Nous aurons aussi l'occasion de parler de quelques autres points secondaires, pour autant qu'il ne s'agit pas seulement d'un simple changement de rédaction. Nos propositions sont conçues autant que possible en termes identiques au texte de la loi.

Dans les trois premiers chapitres des statuts (articles 1 à 19 inclusivement)

- I. Raison sociale, but et sphère d'action de la Compagnie,
- II. Subvention, capital social et fonds ultérieurement nécessaires,
- III. Clôture de comptes, dividende et fonds de réserve,

seul l'article 9, qui traite de l'action, reçoit une nouvelle rédaction, parce qu'il faut y mentionner *l'action nominative*, que crée la loi.

Le chapitre IV „Organes de la Compagnie“ (articles 21 à 24 inclusivement des statuts actuels), subit plusieurs modifications, attendu que les nouvelles prescriptions sur le *droit de vote dans l'Assemblée générale* et sur l'*Administration* doivent être insérées dans les statuts.

Les chapitres

- V. Siège de la Compagnie,
- VI. Durée de la Compagnie,
- VII. Communications aux actionnaires et autres ayants voix dans les Assemblées générales,
- VIII. Contestations,

(articles 55 à 59 inclusivement des statuts actuels), demeurent à une petite exception près, sans changement.

Comme il va de soi, la teneur du chapitre IX „Disposition finale“ (article 60 des statuts actuels), a dû être entièrement refondue.

## I. L'introduction de l'action nominative.

La nouvelle loi exige, à raison du droit de vote, l'introduction de l'action nominative, en ce sens que dans une seule et même Compagnie il peut exister parallèlement des actions au porteur et des actions nominatives. La différence entre les deux catégories de titres est très essentielle au point de vue tant de la forme que du fond.

*En la forme* il est indispensable que l'action nominative porte le nom de l'actionnaire et qu'elle soit inscrite sur le registre des actions de la Compagnie. Le nom et la demeure de l'actionnaire doivent être inscrits sur le titre et sur le registre des actions. L'inscription sur le titre est la condition première et naturelle, l'inscription au registre des actions est la condition seconde, prescrite par la loi. La réunion de ces deux inscriptions permet seule de rendre clair et d'ordonner ce système un peu compliqué lorsqu'il s'agit d'un capital-actions considérable. Le titre doit porter aussi la date de son inscription au registre des actions, cette indication ayant de l'importance quant à l'époque à partir de laquelle l'actionnaire jouit du droit de vote.

Cette prescription de la nouvelle loi a été reprise à l'article 9 et nous y avons mentionné également la défense de retransformer une action nominative en action au porteur. Toute radiation dans le registre des actions est conséquemment interdite, c'est-à-dire qu'un titre une fois estampillé comme action nominative, restera toujours pour la Compagnie une action nominative et sera compté comme telle, quand bien même le porteur primitif de l'action nominative l'aurait aliénée et que l'acheteur de celle-ci ne l'aurait pas fait inscrire à son nom.

*Au fond*, la différence entre action au porteur et action nominative se rattache au droit de vote, sur lequel nous reviendrons plus loin.

L'article 9 aujourd'hui en vigueur traite aussi de la transmission de la propriété. Cette disposition est à juste titre désormais superflue, attendu que sur ce point le code fédéral des obligations fait règle et qu'il n'existe pas de motif d'établir aucune clause exceptionnelle. Les actions nominatives sont transmissibles tout comme les actions au porteur. La transmission du titre *peut* avoir lieu par endorsement, ce qui toutefois n'exclut pas d'autres formes de transmission. Néanmoins, à l'égard de la Compagnie, ne sont considérés comme actionnaires que ceux dont les noms sont inscrits sur le registre des actions (art. 637 du C. f. d. o.)

## II. Organes de la Compagnie.

### A. Assemblée générale.

En connexion avec l'action nominative, la loi fédérale édicte une prescription sur le droit de vote des actionnaires. Alors que jusqu'ici tout actionnaire possédait le droit de vote, dorénavant ce droit n'appartiendra qu'à celui dont l'action est nominative et a été inscrite ou bien jusqu'au 17 décembre 1895 ou bien, passé ce terme, depuis six mois au moins sur le registre des actions. Cette innovation a une portée très considérable et entraîne la modification de toute une série d'articles; dans cet ordre d'idées il y a lieu de citer la disposition finale de l'art. 14 de la loi, portant que partout où une loi fédérale ou les statuts font mention d'une quotité du capital-actions, celui-ci est déterminé par le montant des actions *ayant droit de vote*.

Les dispositions de la nouvelle loi se trouvent dans les articles 23, 24, 26 et 30 du projet, notamment dans l'article 26; ce dernier qui, en outre de la partie encore valable des statuts actuels, renferme principalement les *nouvelles* dispositions légales, mentionne aussi les prescriptions relatives à la faveur concédée aux héritiers et légataires d'actionnaires, aux conditions fixées pour la représentation, à l'interdiction de distribuer des voix ainsi qu'à celle d'emprunter ou de prêter des actions en vue de l'exercice du droit de vote.

La création de l'action nominative permet un contrôle plus rigoureux du droit de vote, d'où s'ensuit d'autre part aussi un surcroît de travail. En cas d'Assemblée générale, les actionnaires ayant droit de vote doivent donc déposer leurs titres auprès des offices de paiement un peu plus tôt qu'auparavant; il convient de même que les avis de convocation de l'Assemblée générale soient publiés vingt jours, au lieu de deux semaines, avant la date fixée pour la réunion (articles 23 et 25).

A l'article 24, nous proposons d'abaisser de 30 à 20 le nombre minimum des ayants droit de vote, nécessaire pour la constitution régulière de l'Assemblée générale, vu que les nouvelles dispositions auront probablement pour effet de réduire le chiffre des actionnaires pouvant exercer le droit de vote et que d'ailleurs, jusqu'ici, le chiffre de 30 n'a été que rarement et de peu dépassé.

## B. Administration.

La nouvelle loi prévoit une modification essentielle de la composition du Conseil d'administration. Jusqu'à présent ce dernier était élu par l'Assemblée générale et le Conseil fédéral suisse, et nommait dans son sein la Direction ainsi que les suppléants de celle-ci. A l'avenir, quelques cantons auront également le droit de nommer plusieurs membres du Conseil d'administration. D'après la loi, la Direction *peut*, au vrai, être prise parmi les administrateurs, mais le maintien de ce système se heurte à une difficulté, attendu que les membres de la Direction n'ont que voix consultative dans le Conseil d'administration. Par ce motif il convient de scinder les prescriptions organiques communes jusqu'à ce jour au Conseil d'administration et à la Direction, ce qui a pour conséquence de modifier quelque peu l'ordre numérique des articles.

### 1. Conseil d'administration.

(Nouveaux articles 35 à 45 inclusivement.)

D'après les statuts actuels, le Conseil d'administration se compose de 29 membres dont 22 sont nommés par l'Assemblée générale et 7 par le Conseil fédéral suisse. Or, la nouvelle loi accorde également à tout canton traversé par notre réseau le droit de nommer de un à quatre membres du Conseil d'administration. Le nombre total des représentants de la Confédération et des cantons ne peut dépasser les deux cinquièmes du nombre total des administrateurs.

En vertu d'une entente intervenue avec le haut Conseil fédéral, la Confédération aura, comme jusqu'ici, le droit de nommer 7 membres. Dans l'impossibilité de nous entendre avec tous les Gouvernements cantonaux intéressés sur le nombre de leurs représentants, c'était au Conseil fédéral à décider. Selon notre proposition approuvée par cette Autorité, les cantons de Lucerne et du Tessin éliront chacun 2 administrateurs, les cantons de Zoug, Schwyz et Uri chacun 1, en tout donc 7.

Les administrateurs à élire par la Confédération et les cantons atteignent ainsi le chiffre de 14. Nous proposons de fixer à 21 le nombre des membres dont la nomination appartient à l'Assemblée générale, ce qui porterait à 35 le chiffre total des administrateurs; de cette façon on obtient la proportion de  $\frac{2}{5}$  réservée aux représentants des pouvoirs publics.

Les statuts actuels stipulent que des 29 membres du Conseil d'administration, 17 au moins doivent être des Suisses domiciliés en Suisse. L'art. 5 de la nouvelle loi pose le principe que le Conseil d'administration doit être composé pour les quatre cinquièmes au moins, de citoyens suisses, avec cette restriction cependant que, par égard aux relations internationales, le Conseil fédéral pourra autoriser des dérogations à cette règle. Nos pourparlers avec le haut Conseil fédéral ont eu pour résultat que le chiffre maximum de 12 administrateurs étrangers devait être maintenu lors même que le nombre total des membres serait augmenté; il ne nous a pas été possible d'obtenir davantage. Si le chiffre total des administrateurs est fixé à 35, comme nous le proposons, l'Etranger conservera la faculté d'obtenir un excédent de 5 représentants en sus de la fraction normale du cinquième (7).

Ces divers points seront définis par l'article 35.

L'article 36 règle la durée des fonctions des administrateurs nommés par l'Assemblée générale. Nous aurions vivement désiré fixer pour la totalité des membres une durée uniforme de leur mandat, comme cela était le cas jusqu'à maintenant. L'Autorité supérieure a fait toutefois observer que la Compagnie ne possédait pas une telle compétence et que le Conseil fédéral donnerait probablement au mandat de ses représentants une durée de trois ans. Nous ignorons comment les cantons ont l'intention de procéder à cet égard. Nous proposons de fixer à six ans comme jusqu'ici la durée des fonctions des administrateurs nommés par l'Assemblée générale, le mandat commençant un 1<sup>er</sup> juillet et expirant un 30 juin. Au lieu du renouvellement biennal, nous proposons pour la moitié des membres un tour de rotation triennal, parce qu'il est présumable qu'à l'avenir l'effectif du Conseil subira de plus fréquentes mutations.

Les articles 37 à 45 inclusivement ne présentent que trois changements: l'article 37 contiendra une disposition nouvelle concernant l'élection du secrétaire. Il n'est d'ailleurs nullement question de créer une nouvelle fonction, mais seulement de confier, comme cela se fait actuellement, à un fonctionnaire supérieur les opérations du secrétariat. En outre, en égard à l'augmentation du chiffre des administrateurs, l'article 41 prescrit que la convocation extraordinaire du Conseil d'administration doit être demandée par sept membres au lieu de cinq. Enfin, à l'article 43, chiffre 4, la somme de fr. 5000 est portée à fr. 6000, en d'autres termes, la fixation des appointements de fonctionnaires ne rentrera dans la compétence du Conseil d'administration, que lorsque le chiffre du traitement excédera fr. 6000; les changements survenus dans les conditions de la valeur de l'argent sont de nature à justifier amplement cette proposition.

## 2. Direction.

(Nouveaux articles 46 à 54 inclusivement.)

La nouvelle loi stipule que les directeurs n'ont que voix consultative dans les séances du Conseil d'administration; cette disposition est certes difficilement conciliable avec celle des statuts actuels, qui prescrit que les membres de la Direction *doivent forcément* être pris parmi les administrateurs, car ils sont privés de l'attribution la plus importante de ces derniers, à savoir du droit de vote. A nos yeux, cette condition a une portée telle qu'elle entraîne l'exclusion des membres de la Direction du Conseil d'administration (article 46). C'est aussi de cette manière que procèdent quelques compagnies suisses de chemins de fer et la plupart des autres sociétés par actions.

D'après l'article 47, la durée des fonctions comporte, comme précédemment, six années; le système des réélections périodiques suivant un tour de rotation déterminé et connexe aux élections du Conseil d'administration, est abandonné et fait place à celui de la réélection intégrale.

Les articles 48 et 49 reproduisent les dispositions des statuts actuels.

A l'article 50 nous proposons une innovation qui a trait à l'institution des suppléants. En première ligne, il va de soi qu'il n'est plus *obligatoire* que les suppléants soient pris parmi les administrateurs; ensuite il faut renoncer au système des „suppléants permanents“. Depuis 1879, soit depuis la réorganisation de la Compagnie, jamais un suppléant n'a été convoqué à une séance de la Direction, pas même à l'époque où par suite de la maladie et plus tard du décès d'un directeur, toutes les affaires incombant à la Direction durent être expédiées, cinq mois durant, par deux directeurs. Quand bien même les suppléants permanents possèdent les connaissances nécessaires pour s'initier immédiatement aux affaires, dans la règle ils ne disposent pas des loisirs suffisants. De beaucoup préférable est l'institution d'une suppléance pour certains cas urgents et spéciaux, où alors on peut faire face d'une manière rationnelle et sûre aux exigences du moment. Cette méthode a donné d'excellents résultats auprès d'une autre compagnie suisse de chemin de fer. On objectera peut-être qu'une „suppléance permanente“ permet de repourvoir immédiatement une vacance accidentelle; cette manière de voir n'est, selon nous, pas exacte, aussi bien faudrait-il pour l'expédition légalement valable des affaires, notamment pour la signature engageant la Compagnie, accomplir tout d'abord les formalités du registre du commerce et celles-ci à leur tour nécessiteraient préalablement des résolutions spéciales du Conseil d'administration.

La disposition contenue au 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 51 est entièrement nouvelle; en effet, jusqu'ici elle était superflue, puisque tous les directeurs faisaient partie du Conseil d'administration. Étant donné le nouvel état des choses, il faut que ce droit et ce devoir des directeurs soient expressément inscrits dans les statuts, afin d'assurer l'uniformité d'action des organes administratifs. La 2<sup>e</sup> phrase de l'article précité reproduit la disposition déjà rappelée de la nouvelle loi.

Les articles 52, 53 et 54 ne présentent pas d'autre modification que celle du dernier alinéa de l'article 53; dans notre Administration, chaque membre de la Direction a le droit d'engager la Compagnie par sa signature individuelle; nous n'avons aucun motif de rien changer à cet état de choses, mais nous estimons que les modalités y relatives doivent être fixées, non point par les statuts, mais par décisions du Conseil d'administration.

### **3. Dispositions communes au Conseil d'administration et à la Direction.**

(Nouveaux articles 55 à 58 inclusivement.)

Ces articles reproduisent les dispositions actuellement en vigueur.

### **C. Contrôleurs.**

Nous proposons de dire expressément à l'article 59 que les contrôleurs sont nommés pour une année allant du 1<sup>er</sup> juillet au 30 juin.

## **III. Communications aux actionnaires, soit aux ayants droit de vote dans les Assemblées générales.**

Au 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 63, nous avons intercalé les mots „pour les porteurs d'actions nominatives également“. Le code fédéral des obligations prescrit en effet que certains avis doivent être donnés aux titulaires d'actions nominatives directement contre reçu ou par lettre recommandée, tandis que la nouvelle loi dit à l'art. 4 que pour les porteurs d'actions nominatives de sociétés anonymes, il suffira de la simple insertion de l'avis dans les feuilles publiques destinées aux publications de ce genre. Nous avons cru devoir relever ce point d'une manière spéciale.

#### IV. Dispositions finales et transitoires.

En vertu de l'arrêté fédéral du 18 octobre 1895, les nouveaux statuts doivent entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1896 (article 66). La présente revision des statuts apportant des modifications essentielles soit à la composition, soit à la position juridique du Conseil d'administration et de la Direction, l'Assemblée générale aura à élire au mois de janvier, dans les limites de sa compétence, la nouvelle administration. Dans l'intervalle, la Confédération ainsi que les cantons devront nommer leurs représentants. L'élection d'une nouvelle Direction s'impose également; d'autre part il ne nous semble pas qu'il y ait motif à soumettre les contrôleurs à une réélection.

Dans l'intérêt de l'expédition régulière et calme des affaires, pour la présentation des comptes annuels et du rapport de gestion, il eût été sans doute préférable de pouvoir différer les nouvelles élections jusqu'à l'Assemblée générale ordinaire de juin 1896; considérant cependant les nominations concédées aux cantons, cet ajournement n'était non plus possible pour notre Compagnie. Dans ces conditions, nos efforts doivent tendre à terminer aussi promptement que faire se pourra, les opérations électorales. Nous ne pouvons fixer aucune date précise, néanmoins on peut admettre que d'ici à la seconde moitié de février, la transformation sera accomplie dans tout son ensemble. Les organes actuels conservent leur mandat jusqu'à ce que la nouvelle administration entre en fonctions.

Dans sa première réunion, l'Assemblée générale aura à désigner les membres qui doivent se soumettre à une réélection à l'expiration de la moitié de leur mandat; nous proposons que ce choix se fasse par tirage au sort.

D'après ce qui précède, les nouvelles élections n'incombent pas à l'Assemblée générale ordinaire, d'où s'ensuit que le *premier* mandat de tous les organes administratifs doit faire l'objet de dispositions spéciales. Il va de soi que c'est l'Assemblée générale *ordinaire* qui, à l'avenir, devra procéder aux élections périodiques intégrales; il en résulte pour tous les élus une faible réduction de la durée de leur premier mandat que d'ailleurs on ne saurait prolonger, puisque le terme de six années est le maximum stipulé par le code fédéral des obligations (art. 649) pour la durée des fonctions des membres de l'administration et qu'une prolongation excéderait ce laps de temps.

Toutes ces dispositions sont contenues dans les articles 67, 68 et 69.

L'article 70 contient relativement à la signature engageant la Compagnie une disposition transitoire nécessitée par la modification proposée de l'article 53.

En vous priant de bien vouloir accorder votre approbation à nos propositions, nous vous réitérons, 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:

**Dr. Wanner.**

# Statuts

de la

## Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard

du Décembre 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 insérés dans les organes de publicité de la Compagnie et dont le dernier doit précéder de quatre semaines au moins le terme fatal fixé pour les versements, l'actionnaire n'effectue pas ces derniers, 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 ou au porteur ou nominatives.

La transformation d'actions au porteur en actions nominatives s'opère par l'indication, sur le titre même, du nom et de la demeure de l'actionnaire, ainsi que par leur inscription aux registres des actions de la Compagnie. Cette inscription a lieu aux frais de la Compagnie et sera mentionnée sur l'action.

L'action nominative est transmissible. Pour l'inscription au registre des actions, la preuve de l'acquisition du titre peut être fournie par l'endossement.

Une action nominative ne peut redevenir une action au porteur.

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 moitié 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 fond, par 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 chemin de fer 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;
- 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 des capitaux actions et subvention ayant 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 vingt jours au moins avant la date fixée pour la réunion.

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

Pour pouvoir être admis à l'Assemblée générale, les actionnaires ayant droit de vote (art. 26) doivent déposer leurs titres, ou bien à la Caisse principale de la Compagnie à Lucerne deux jours au moins 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, huit jours au moins 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 ayant droit de vote et 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 20 membres ayant droit de vote et représentant au minimum le cinquième des capitaux actions et subvention ayant droit de vote (art. 22, 3<sup>e</sup> alinéa).

Si, dans une Assemblée générale, il s'agit d'une modification des statuts, le tiers au moins des capitaux actions et subvention ayant droit de vote (art. 22, 3<sup>e</sup> 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 vingt jours au moins.

Cette seconde Assemblée générale peut délibérer valablement, quel que soit le nombre des membres présents ayant droit de vote et quelle que soit la quotité du capital-actions et du capital-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.

Ont seuls le droit de vote à l'Assemblée générale les actionnaires dont les actions sont nominatives et ont été inscrites, à leur nom ou bien jusqu'au 17 décembre 1895 ou bien, passé ce terme, depuis six mois au moins, sur les registres des actions de la Compagnie.

Tout actionnaire qui justifie que l'action lui a été transmise par succession ou legs pourra faire entrer en ligne de compte le temps pendant lequel son prédécesseur aura eu l'action inscrite à son nom.

1 à 6 actions	donnent droit à 1 voix	dans l'Assemblée générale,
7 à 15	" " "	2 " " "
16 à 30	" " "	3 " " "
31 à 50	" " "	4 " " "

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

Tout actionnaire ayant le droit de vote pourra, à son choix, exercer ce droit en personne à l'Assemblée générale ou s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant également le droit de vote. La totalité des actions possédées par un seul actionnaire ne peut être représentée que par une seule personne. Il est interdit d'emprunter ou de prêter des actions en vue de l'exercice du droit de vote.

En aucun cas, 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 de la totalité des droits de vote 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 à l'administration décharge de la gestion et de 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<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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<sup>er</sup> avril 1879.

Si toutefois les représentants des Cantons subventionnants se trouvaient avoir, dans une assemblée générale, un nombre de voix excédant le sixième du total 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, de son Président, à choisir parmi les membres 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. 43, 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, sur le vu soit de propositions qui lui sont soumises par le Conseil d'administration, soit de motions émanant d'ayants droit de vote.

Ces motions sont portées devant l'Assemblée générale comme il est dit à l'art. 22, 3<sup>e</sup> 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 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.

**1. Conseil d'administration.**

ART. 35.

Le *Conseil d'administration* se compose de 35 membres dont 21 sont nommés par l'Assemblée générale, 7 par le Conseil fédéral suisse, 2 par chacun des Cantons de Lucerne et du Tessin, et 1 par chacun des Cantons de Schwyz, de Zoug et d'Uri.

23 membres au moins du Conseil d'administration doivent être des citoyens suisses ayant leur domicile réel en Suisse.

ART. 36.

Pour les membres du Conseil d'administration nommés par l'Assemblée générale, font règle les dispositions suivantes :

La durée des fonctions comporte six années; elle commence le 1<sup>er</sup> juillet et se termine le 30 juin.

Tous les trois ans, la moitié des membres sera renouvelée.

Les membres sortants sont toujours rééligibles.

En cas de vacances survenues entre deux renouvellements périodiques, le mandat des personnes élues en remplacement expire à l'époque fixée pour les fonctions de leurs prédécesseurs.

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. Il constitue son secrétariat comme il le juge convenable.

ART. 38.

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

Les dispositions du 5<sup>e</sup> alinéa de l'art. 36 s'appliquent également aux fonctions de Président et de Vice-président du Conseil d'administration.

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'organe ou le pouvoir public dont relève 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 membres du Conseil d'administration ne peuvent être en même temps fonctionnaires de la Compagnie.

ART. 41.

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 sept 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. 42.

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. 43.

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. 6000;
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. 44.

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. 45.

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

2. Direction.

ART. 46.

Le Conseil d'administration nomme une *Direction* de trois membres sur lesquels il en désigne le Président et le Vice-président.

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

ART. 47.

La durée des fonctions des membres de la Direction comporte six années; elle commence le 1<sup>er</sup> juillet et se termine le 30 juin. Les membres sortants sont toujours rééligibles.

En cas de vacance entre deux renouvellements, les fonctions du membre élu en remplacement expirent à l'époque fixée pour le mandat de son prédécesseur.

ART. 48.

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

ART. 49.

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

La disposition du 2<sup>e</sup> alinéa de l'art. 47 s'applique également aux fonctions de Président et de Vice-président de la Direction.

ART. 50.

Le Conseil d'administration peut, lorsque des membres de la Direction sont empêchés d'exercer leur mandat, leur désigner des suppléants pour toute la durée de l'empêchement.

ART. 51.

Les membres et suppléants de la Direction ont le droit et le devoir d'assister aux séances du Conseil d'administration. Ils n'ont que voix consultative.

ART. 52.

La Direction ne peut délibérer valablement que si au moins deux membres, ou un membre et un suppléant, sont présents.

ART. 53.

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. 43, chiffres 3 à 12, et les propositions qu'il est appelé à faire à l'Assemblée générale, suivant l'art. 43, 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.

Le Conseil d'administration fixe les modalités concernant la délégation de la signature emportant engagement.

ART. 54.

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.

**3. Dispositions communes au Conseil d'administration et à la Direction.**

ART. 55.

Tout membre du Conseil d'administration, élu par l'Assemblée générale, et chaque membre de la Direction doit, aussi longtemps qu'il revêt ces fonctions, avoir en dépôt auprès de la Compagnie 20 actions du chemin de fer du Saint-Gothard inscrites à son nom sur le registre des actions.

Cette disposition n'est pas applicable aux remplaçants ou suppléants.

Les actions composant ce dépôt sont inaliénables pendant toute la durée des fonctions du membre respectif.

ART. 56.

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

ART. 57.

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 des prescriptions des organes de la Compagnie, basées sur ces statuts.

ART. 58.

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. 59.

Les contrôleurs (commissaires-vérificateurs) forment une commission de 3 membres et de 3 suppléants; ils sont nommés au scrutin secret et pour une année (1<sup>er</sup> juillet au 30 juin) par l'Assemblée générale ordinaire.

ART. 60.

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. 61.

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

**VI. Durée de la Compagnie.**

ART. 62.

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 du 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, soit aux ayants droit de vote dans les Assemblées générales.**

ART. 63.

Les publications adressées aux actionnaires, soit aux ayants droit de vote 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, pour les porteurs d'actions nominatives également, et emportent les effets légaux qu'elles ont en vue d'après les dispositions des présents statuts.

### **VIII. Contestations.**

#### **ART. 64.**

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 droit de vote dans l'Assemblée générale, ou encore entre les organes de la Compagnie et les actionnaires, soit ayants droit de vote 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. 65.**

Tout actionnaire ou ayant droit de vote dans l'Assemblée générale, qui se trouve engagé dans une des contestations mentionnées à l'art. 64, 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. Dispositions finales et transitoires.**

#### **ART. 66.**

Les présents statuts entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1896.

#### **ART. 67.**

Dans le courant du mois de janvier 1896, une Assemblée générale extraordinaire élira le nouveau Conseil d'administration sur la base des présents statuts. Cette élection faite, l'Assemblée générale désignera par le sort les 10 administrateurs devant se soumettre à une réélection avant l'expiration du premier mandat intégral (art. 36).

Le premier mandat intégral des administrateurs nommés par l'Assemblée générale expire le 30 juin 1901, celui des administrateurs devant se soumettre auparavant à une réélection, aux termes de l'art. 36, le 30 juin 1898.

Le nouveau Conseil d'administration, auquel s'adjoindront les représentants de la Confédération et des Cantons, sera convoqué à bref délai aux fins de se constituer; il exercera son mandat dès le jour de sa séance de constitution; jusqu'à ce moment, le Conseil d'administration actuel reste en fonctions.

ART. 68.

Dans sa première séance, le Conseil d'administration nommera la Direction. La nouvelle Direction assumera la gestion, aussitôt que les formalités prescrites pour le registre du commerce auront été accomplies; dans l'intervalle la Direction actuelle reste en fonctions.

Le premier mandat de la nouvelle Direction expire le 30 juin 1901.

ART. 69.

Le premier mandat des Présidents et des Vice-présidents du Conseil d'administration et de la Direction expire le 30 juin 1898.

ART. 70.

Jusqu'au moment où le Conseil d'administration aura déterminé, aux termes du 5<sup>e</sup> alinéa de l'art. 53, les modalités relatives à la signature engageant la Compagnie, fait règle la disposition que chaque membre de la Direction a le droit de signer individuellement.

Lucerne, le     Décembre 1895.

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

*Le Président:*

*Le Secrétaire:*

## Tableaux statistiques.

	Page
1. Trafic et recettes par nature . . . . .	2
2. Résultats moyens . . . . .	4
3. Trafic et recettes par mois . . . . .	5
4. Trafic et recettes par station . . . . .	7
5. Trafic avec d'autres services de transport et transit par le Gothard . . . . .	9
6. Trafic d'après la distance . . . . .	11
7. Statistique des marchandises par nature . . . . .	12
8. Récapitulation chronologique du trafic et des recettes . . . . .	15
9. Dépenses d'exploitation . . . . .	16
10. Dépenses moyennes . . . . .	17
11. Récapitulation chronologique des dépenses d'exploitation . . . . .	18
12. Aperçu de la circulation des trains . . . . .	19
13. Parcours des trains . . . . .	20
14. Parc des locomotives fin 1895 . . . . .	21
15. Parc des locomotives par séries et par mois . . . . .	22
16. Moyennes de service des locomotives . . . . .	24
17. Quantités et coût des combustibles pour les locomotives . . . . .	25
18. Quantités et coût des graisses et huiles pour les locomotives . . . . .	26
19. Parcours, consommation et frais de réparations des locomotives de 1885 à 1895 . . . . .	28
20. Parc des voitures et wagons fin 1895 . . . . .	29
21. Parcours et utilisation des voitures et wagons . . . . .	31
22. Parcours, consommation en graisses et huiles et frais de réparations des voitures et wagons de 1885 à 1895 . . . . .	32
23. Quantités et coût des graisses et huiles pour les voitures et wagons . . . . .	33
24. Dépenses du service de la traction (redevances non déduites) . . . . .	34
25. Récapitulation chronologique des dépenses pour le service de la traction de 1885 à 1895, par kilomètre de locomotive, kilomètre d'essieu de voitures et wagons et par tonne-kilomètre (poids brut); (redevances non déduites). . . . .	35





	Quantités				Produit						
	1895		1894		1895			1894			
	Tonnes	%	Tonnes	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	
<i>II. Bagages, animaux et marchandises.</i>											
a. bagages . . . . .	5848	—	5586	—	513891	97	—	482352	61	—	
b. animaux . . . . .	Têtes		Têtes								
I <sup>e</sup> classe	1827	1.18	2376	1.33							
II <sup>e</sup> „	57000	36.67	70308	41.04	669213	22	—	843408	42	—	
III <sup>e</sup> „	57696	37.11	64039	37.38							
IV <sup>e</sup> „	38928	25.04	34606	20.20							
Total	155451	100.00	171329	100.00	669213	22	—	843408	42	—	
c. marchandises de toute nature:	Tonnes		Tonnes								
messageries (grande vitesse)	39526	4.79	42440	5.23							
expéditions partielles classe 1	18614	2.26	17605	2.17							
„ „ „ 2	23907	2.90	22228	2.74							
wagons complets:											
classe générale A . . . .	17822	2.16	16787	2.07							
„ „ B . . . .	28358	3.43	23449	2.89							
tarifs spéciaux: I a . . . .	10839	1.32	10476	1.29	8755390	39	95.64	8581677	98	95.66	
b . . . .	36779	4.46	46225	5.70							
II a . . . .	2990	0.36	2625	0.33							
b . . . .	17747	2.15	19414	2.39							
III a . . . .	10105	1.22	14284	1.76							
b . . . .	103687	12.57	90836	11.20							
tarifs exceptionnels . . . .	514628	62.38	504799	62.23							
droits locaux (pour pesage, chargement, magasinage, camionnage au départ et à l'arrivée, etc.) . . . .					399104	90	4.36	388907	65	4.34	
Total	825002	100.00	811168	100.00	9154495	29	100.00	8970585	63	100.00	
<i>Produit total des transports</i>					15727516	16	95.77	15501530	68	95.81	
<b>B. Recettes diverses . . . .</b>					695301	72	4.23	678534	17	4.19	
<i>Total général des recettes</i>					16422817	88	100.00	16180064	85	100.00	

## 2. Résultats moyens.

Longueur exploitée: 266 kilomètres.		1895	1894
<i>1. Voyageurs.</i>			
Recette par kilomètre de ligne . . . . .	Francs	20,262,84	19,568,36
"  "  voyageur . . . . .	" "	3,32	3,28
"  "  voyageur et par kilomètre . . . . .	Centimes	7,00	6,88
Parcours moyen de chaque voyageur (des 3 classes) . . . . .	Kilomètres	47,38	47,67
Ramené à la longueur totale des lignes, le nombre des voyageurs de toutes les classes ensemble a été . . . . .		289,337	284,568
Nombre de voyageurs par kilomètre de ligne . . . . .		6,106	5,969
"  "  "  "  "  d'essieu de voiture . . . . .		4,23	4,32
"  "  "  "  "  de train de voyageurs . . . . .		47,61	46,75
"  "  "  "  "  de locomotive . . . . .		43,53	42,62
<i>2. Bagages, animaux, marchandises.</i>			
<i>a. Bagages:</i>			
Recette par kilomètre de ligne . . . . .	Francs	1,931,92	1,813,35
"  "  tonne . . . . .	" "	87,87	86,35
"  "  tonne-kilomètre . . . . .	Centimes	72,70	71,86
"  "  voyageur . . . . .	" "	31,63	30,38
Parcours moyen de chaque tonne . . . . .	Kilomètres	120,87	120,16
Ramené à la longueur totale des lignes . . . . .	Tonnes	2,657	2,523
Par kilomètre de ligne . . . . .	" "	21,98	21,00
Par voyageur . . . . .	Kilogrammes	3,60	3,52
<i>b. Animaux:</i>			
Recette par kilomètre de ligne . . . . .	Francs	2,515,84	3,170,71
"  "  tête . . . . .	" "	4,30	4,92
<i>c. Marchandises de toute nature:</i>			
Recette par kilomètre de ligne . . . . .	Francs	34,415,33	33,724,01
"  "  tonne . . . . .	" "	11,10	11,06
"  "  tonne-kilomètre . . . . .	Centimes	7,38	7,10
Parcours moyen de chaque tonne . . . . .	Kilomètres	150,30	155,66
Ramené à la longueur totale des lignes . . . . .	Tonnes	466,172	474,704
Par kilomètre de ligne . . . . .	" "	3,101	3,049
"  "  d'essieu de wagon, y compris bagages et animaux . . . . .	" "	2,11	2,06
"  "  de train, y compris bagages et animaux . . . . .	" "	46,70	48,30
"  "  de locomotive, y compris bagages et animaux . . . . .	" "	33,91	35,02
<hr/>			
Produit total des transports par kilomètre de ligne . . . . .	Francs	59,126,00	58,276,43
<i>3. Recettes diverses.</i>			
Produit par kilomètre de ligne . . . . .	Francs	2,613,92	2,550,88
<hr/>			
Recette totale par kilomètre de ligne . . . . .	Francs	61,739,92	60,827,31
"  "  "  "  de train . . . . .	" "	5,99	5,96
"  "  "  "  de locomotive . . . . .	" "	4,35	4,32

### 3. Trafic et recettes par mois.

1895 Mois	a. Quantités.																
	Voyageurs	Bagages	Ani- maux	Grande vitesse	Marchandises											Tarifs excep- tionnels	Total
					Expéditions partielles		Wagons complets										
					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	
Janvier . . .	77,029	219	16,675	2,411	1,249	1,411	1,029	1,767	663	3,134	100	1,073	468	3,635	35,535	52,475	
Février . . .	74,124	232	13,023	2,445	1,370	1,391	1,038	1,665	669	3,397	129	1,127	425	5,008	33,848	52,512	
Mars . . .	121,822	365	12,068	4,455	1,642	1,927	1,393	2,457	860	3,187	276	1,455	587	7,737	42,581	68,557	
Avril . . .	144,786	609	13,760	4,251	1,601	2,289	1,696	2,505	934	2,998	219	1,859	1,111	8,970	48,155	76,588	
Mai . . .	137,869	632	14,702	5,086	1,724	2,240	1,459	2,235	810	3,035	199	1,154	849	10,065	51,923	80,779	
Juin . . .	139,072	496	13,443	3,403	1,405	1,858	1,286	1,868	827	2,398	211	1,328	708	9,475	42,712	67,479	
Juillet . . .	178,758	585	7,220	3,202	1,424	1,990	1,060	1,825	882	3,191	458	1,155	962	12,618	44,051	72,818	
Août . . .	201,845	699	7,415	2,970	1,528	1,834	1,058	2,053	921	2,281	286	988	959	9,923	42,144	66,945	
Septembre . .	178,865	698	11,619	2,500	1,669	2,192	1,484	2,492	1,089	1,216	277	1,726	1,146	10,492	42,672	68,955	
Octobre . . .	141,990	630	16,240	3,357	1,836	2,585	2,904	4,433	1,182	3,452	417	2,347	1,253	9,914	47,540	81,220	
Novembre . . .	122,969	402	14,646	2,737	1,680	2,277	1,850	2,661	1,018	4,199	263	2,020	1,096	9,053	43,815	72,669	
Décembre . . .	105,284	281	14,640	2,709	1,486	1,913	1,565	2,397	984	4,291	155	1,515	541	6,797	39,652	64,005	
<i>Total</i>	1,624,413	5,848	155,451	39,526	18,614	23,907	17,822	28,358	10,839	36,779	2,990	17,747	10,105	103,687	514,628	825,002	
Comparé à 1894																	
plus . . .	36,549	262	—	—	1,009	1,679	1,035	4,909	363	—	365	—	—	12,851	9,829	13,834	
moins . . .	—	—	15,878	2,914	—	—	—	—	—	9,446	—	1,667	4,179	—	—	—	

1895 Mois	b. Recettes															
	Voyageurs		Bagages		Animaux		Marchandises		Recettes diverses		Total		Recette kilométrique brute			
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.	1895		1894	
Janvier . .	196,563	84	20,513	21	66,486	91	631,862	94			915,426	90	3,441	45	3,497	57
Février . .	213,196	99	21,385	70	52,140	99	624,303	49			911,027	17	3,424	91	3,753	60
Mars . . .	537,625	45	34,582	69	48,042	26	806,575	01			1,426,825	41	5,364	01	5,634	05
Avril . . .	666,244	95	66,782	21	49,146	54	860,310	32			1,642,484	02	6,174	75	5,509	24
Mai . . . .	488,599	26	66,762	62	56,225	47	869,456	40			1,481,043	75	5,567	83	5,025	88
Juin . . . .	395,735	92	41,655	72	50,391	05	745,677	94			1,233,460	63	4,637	07	4,423	32
Juillet . .	506,267	76	43,019	68	55,272	61	722,744	72			1,327,304	77	4,989	87	4,653	78
Août . . . .	621,458	32	48,231	84	46,471	80	722,740	01			1,438,901	97	5,409	41	5,564	60
Septembre .	554,291	82	57,724	65	60,110	47	734,336	84			1,406,463	78	5,287	46	5,468	75
Octobre . .	479,131	14	56,139	05	66,023	74	889,086	73			1,490,380	66	5,602	93	5,766	29
Novembre . .	400,126	70	33,256	91	57,390	66	797,608	21			1,288,382	48	4,843	54	4,640	58
Décembre . .	330,673	53	23,837	69	61,510	72	749,792	68			1,165,814	62	4,382	76	4,338	77
Janv. à Déc.	—	—	—	—	—	—	—	—	695,301	72	695,301	72	2,613	92	2,550	88
<i>Total</i>	5,389,915	68	513,891	97	669,213	22	9,154,495	29	695,301	72	16,422,817	88	61,739	91	60,827	31
Comparé à 1894																
plus . . . .	184,731	66	31,539	36	—	—	183,909	66	16,767	55	242,753	03	912	60		
moins . . . .	—	—	—	—	174,195	20	—	—	—	—	—	—				

### 4. Trafic et recettes par station.

	Voyageurs au départ	Bagages tonnes	Ani- maux têtes	Marchandises *			Recettes totales		Comparé à 1894		Rang des stations		
				Ex- pédiées tonnes	Reçues tonnes	Ensemble tonnes	fr.	c.	Voyageurs nombre	Mar- chandises tonnes	d'après		
											le nombre des voyageurs	le poids des marchandises	le montant de la recette
Lucerne . . .	57096	542	3466	9654	23078	32732	845283	27	+4064	+ 5332	6	3	3
Ebikon . . .	595	1	50	17	113	130	1987	—	+ 39	— 53	47	45	46
Gisikon . . .	2602	2	109	519	1403	1922	10509	85	— 2	— 14	43	35	39
Rothkreuz . .	13431	9	466	7009	3401	10410	144924	52	— 152	+ 3567	24	13	12
Immensee . . .	22635	27	1384	1732	4663	6395	48805	03	+2660	+ 300	17	21	21
Arth-Goldau .	49310	58	977	8236	18116	26352	193937	48	+5437	+ 9039	8	7	8
Steinen . . .	27117	57	577	1522	2370	3892	49040	30	+2500	+ 1195	14	26	20
Schwyz . . .	61586	127	2358	7590	9188	16778	141079	05	+ 711	+ 521	4	10	13
Brunnen . . .	57897	217	596	156915	147303	304218	2566906	37	+2240	—22111	5	1	2
Sisikon . . .	11384	6	54	154	162	316	5193	—	+ 165	+ 80	28	43	43
Fluelen . . .	34782	107	292	4258	4895	9153	153318	43	+2729	+ 1885	11	15	9
Altdorf . . .	34310	80	3669	3826	10333	14159	133499	56	+ 2058	+ 2636	12	11	15
Erstfeld . . .	39921	30	742	4692	4282	8974	60272	75	+3052	— 2019	10	16	18
Amsteg . . .	10945	23	39	843	389	1232	15437	30	+ 661	— 62	29	39	35
Gurtellen . .	5495	7	65	7178	621	7799	22033	15	+ 78	+ 2478	39	18	30
Wasen . . .	4844	10	23	4806	602	5408	19858	60	+ 205	+ 450	40	24	33
Göschenen . .	22786	127	1204	1257	4689	5946	149585	40	— 647	— 362	16	22	10
Aiolo . . .	16137	66	902	446	2131	2577	83732	25	+ 692	— 197	21	32	16
Ambri-Piotta .	6328	12	862	757	1140	1897	24382	85	+1441	+ 71	37	36	26
Rodi-Fiesso . .	4816	5	306	130	628	758	13691	70	+ 260	+ 363	41	41	36
Faido . . .	10702	50	1217	581	2426	3007	64235	75	+ 277	+ 285	30	31	17
Lavorgo . . .	4051	5	932	6579	740	7319	12857	40	— 287	+ 1299	42	19	38
Giornico . . .	1191	1	33	713	171	884	4009	05	— 107	— 776	45	40	44
Bodio . . .	6087	6	732	3115	729	3844	21942	50	+1940	+ 2137	38	27	31
Biasca . . .	27625	62	1768	11316	9187	20503	146626	39	+ 583	+ 2718	13	8	11
Osogna . . .	13176	6	33	26168	1348	27516	47723	80	+2911	— 1276	25	6	22
Claro . . .	9139	4	79	1494	313	1807	7487	25	+ 954	+ 642	33	37	40
Castione . . .	10323	9	474	4115	4164	8279	22142	43	+3508	+ 480	31	17	29
A reporter	566311	1656	23409	275622	258585	534207	5010502	43					

\* Transports en service non compris.

	Voyageurs au départ	Bagages	Ani- maux	Marchandises			Recettes totales		Comparé à 1894		Rang des stations							
				Ex- pédiées	Reçues	En- semble			Voyageurs	Mar- chandises	d'après le nombre des voyageurs	le poids des marchandises	le montant de la recette					
							nombre	tonnes						têtes	tonnes	tonnes	tonnes	fr.
Report	566311	1656	23409	275622	258585	534207	5010502	43										
Bellinzona . .	124845	293	2515	5888	24998	30886	626199	04	-5396	-1141	1	5	5					
Giubiasco . .	12385	16	2677	187	1462	1649	22249	25	-1090	+ 556	27	38	28					
Cadenazzo . .	13925	8	557	265	267	532	6874	95	+ 578	- 707	23	42	41					
Magadino . .	8925	22	45	1063	2176	3239	37690	—	+1519	+ 117	34	28	23					
S. Nazzaro . .	2552	40	8	70	72	142	3206	—	— 35	- 66	44	44	45					
* Ranzo-Gerra	6706	36	7	—	—	—	6872	80	— 48	—	36	—	42					
Pino transit .	861	2	50793	2373	2411	4784	319884	36	— 11	-2315	46	25	7					
Rivera-Bironico	9653	3	64	1709	607	2316	12898	25	+ 7	+ 498	32	34	37					
Taverne . .	20466	6	239	1674	830	2504	22409	05	-1105	+ 94	19	33	27					
Lugano . . .	108466	557	1431	7036	25648	32684	805621	80	-2973	+1847	2	4	4					
Melide . . .	16644	9	19	4425	2870	7295	28986	70	+1008	+ 904	20	20	25					
Maroggia . .	23246	15	35	3679	7653	11332	53031	25	+ 332	+3361	15	12	19					
Capolago . .	20964	59	47	934	2149	3083	30646	35	-2648	+ 374	18	29	24					
Mendrisio . .	51945	72	411	3073	6547	9620	137658	16	-1643	+ 731	7	14	14					
Balerna . . .	12600	12	104	3165	2355	5520	21653	40	+ 419	- 367	26	23	32					
Chiasso . . .	86099	304	65342	19534	21541	41075	3147644	07	+ 786	-4783	3	2	1					
*Reazzino . .	7681	—	—	—	—	—	—	—	+7681	—	35	—	—					
Gordola . . .	14534	9	469	1813	1202	3015	15918	10	- 817	+ 506	22	30	34					
Locarno . . .	46268	249	1950	8213	11367	19580	370682	70	+1323	+ 984	9	9	6					
<i>Total</i>	1155076	3368	150122	340723	372740	713463	10680628	66										

\* 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 1894	
	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 . . . . .	2350	31797	4209	5427	6559	37224	— 1504	— 756
Rorschach-Heiden . . . . .	—	222	—	—	—	222	—	+ 50
Chemin de fer Rhétique . . . . .	54	—	120	—	174	—	+ 7	—
Ligne de l'Appenzell . . . . .	17	—	249	—	266	—	+ 204	—
Ligne du Tœssthal . . . . .	—	1970	—	177	—	2147	— 40	— 70
Nord-Est Suisse . . . . .	29319	92648	35225	13533	64544	106181	+ 486	+ 4477
Ligne du Bœtzberg . . . . .	47	381	133	1649	180	2030	+ 70	+ 139
Sud-Est Suisse . . . . .	30844	4904	14751	978	45595	5882	+ 672	— 4
Ligne du Sihlthal . . . . .	—	4354	—	276	—	4630	—	+ 2820
Central Suisse . . . . .	20463	34043	19204	24171	39667	58214	+ 2326	— 2458
Sud de l'Argovie . . . . .	1937	6841	4529	2226	6466	9067	— 140	+ 1082
Seethal Suisse . . . . .	19	1045	17	257	36	1302	— 141	— 15
Jura-Simplon . . . . .	7588	33725	10218	3962	17806	37687	+ 495	— 2719
Brunig . . . . .	17	—	66	—	83	—	— 31	—
Ligne du Bœdeli . . . . .	16	517	7	22	23	539	— 12	+ 34
Ligne du Lac de Thoune . . . . .	—	16	—	22	—	38	—	+ 10
Jura-Neuchâtelois . . . . .	3	82	59	53	62	135	— 44	— 89
Ligne de l'Emmenthal . . . . .	18	9103	57	1610	75	10713	— 11	— 205
Langenthal-Huttwil . . . . .	—	1677	—	116	—	1793	— 6	— 8
Huttwil-Wolhusen . . . . .	—	188	—	107	—	295	—	+ 295
Chemins de fer du Rigi . . . . .	3810	—	4149	—	7959	—	+ 122	—
Ligne du Monte-Generoso . . . . .	474	—	182	—	656	—	— 138	—
Lac des Quatre-Cantons . . . . .	2110	—	3150	—	5260	—	+ 3406	—
Lac de Lugano . . . . .	—	—	3385	—	3385	—	— 491	—
Lac Majeur . . . . .	766	—	438	—	1204	—	+ 247	—
Lac de Como . . . . .	49	—	404	—	453	—	— 180	—
Chemins allemands . . . . .	1019	113	3213	* 72550	4232	72663	— 790	— 2514
Chemins autrichiens . . . . .	38	41	142	831	180	872	+ 71	+ 531
Chemins français . . . . .	588	—	1121	—	1709	—	+ 109	— 1
Chemins belges et néerlandais . . . . .	258	601	842	* 4676	1100	5277	+ 220	— 1530
Chemins anglais . . . . .	406	—	1049	—	1455	—	+ 249	—
Chemins italiens . . . . .	39028	14561	39010	58602	78038	73163	+ 3952	+ 184
Billets circulaires combinés . . . . .	9924	—	136789	—	146713	—	+ 13525	—
<i>Total du trafic avec d'autres ser- vices de transport . . . . .</i>	<i>151162</i>	<i>238829</i>	<i>282718</i>	<i>191245</i>	<i>433880</i>	<i>430074</i>	<i>+ 22633</i>	<i>— 747</i>

\* Y compris 10666 tonnes de marchandises réexpédiées de chiasso tr., de Pino tr. et de Locarno tr., plus 57659 tonnes de charbons de service pour le Chemin de fer du Gothard.

II. Trafic de transit.	En provenance : Rigi et Sud-Est Suisse		A destination : Rigi et Sud-Est Suisse		Ensemble		Différence comparativement à 1894	
	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchan- dises	Voyageurs	Marchandises
	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes
Union Suisse . . . . .	83	107	1	—	84	107	— 289	+ 95
Nord-Est Suisse . . . . .	831	478	5073	136	5904	614	+ 755	— 420
Ligne du Bœtzberg . . . . .	—	—	572	1	572	1	+ 62	+ 1
Central Suisse . . . . .	146	359	2091	429	2237	788	— 1508	— 338
Sud de l'Argovie . . . . .	154	60	7920	117	8074	177	+ 4632	— 59
Seethal Suisse . . . . .	—	12	193	10	193	22	— 68	— 11
Jura-Simplon . . . . .	340	688	7928	292	8268	980	— 1317	+ 42
Ligne de l'Emmenthal . . . . .	—	11	—	140	—	151	—	+ 47
Jura-Neuchâtelois . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Brunig . . . . .	1	9	—	—	1	9	— 31	— 9
Lac des Quatre-Cantons . . . . .	155	—	—	—	155	—	+ 155	—
Chemins allemands . . . . .	—	—	138	142	138	142	— 172	— 59
Chemins belges . . . . .	—	—	—	—	—	—	— 101	—
Chemins italiens . . . . .	63	—	41	—	104	—	+ 31	—
Chemins français . . . . .	1	—	—	—	1	—	— 26	—
	1774	1724	23957	1267	25731	2991	+ 2123	— 711
	En provenance de l'Italie.		A destination de l'Italie.					
Union Suisse . . . . .	192	12083	328	3144	520	15227	— 37	— 154
Ligne du Tössthal . . . . .	—	1238	—	9	—	1247	—	+ 476
Sud-Est Suisse . . . . .	—	1037	—	208	—	1245	—	+ 55
Nord-Est Suisse . . . . .	5302	47424	6483	9173	11785	56597	+ 390	+ 8525
Ligne du Bœtzberg . . . . .	—	373	75	23	75	396	— 36	+ 49
Central Suisse . . . . .	5024	16304	4445	8190	9469	24494	— 406	+ 1533
Sud de l'Argovie . . . . .	33	2397	76	335	109	2732	— 18	+ 61
Seethal Suisse . . . . .	—	396	—	4	—	400	—	+ 181
Jura-Simplon . . . . .	631	13399	965	2546	1596	15945	— 17	— 2465
Ligne de l'Emmenthal . . . . .	—	2046	—	498	—	2544	—	+ 532
Langenthal-Huttwil . . . . .	—	114	—	8	—	122	—	+ 122
Ligne du Monte Generoso . . . . .	820	—	—	—	820	—	— 380	—
Chemins allemands . . . . .	2421	57611	4616	126082	7037	183693	+ 972	— 3258
Chemins français . . . . .	2131	—	1346	—	3477	—	+ 338	—
Chemins belges et néerlandais . . . . .	1387	9157	1151	16361	2538	25518	+ 177	— 406
Chemins anglais . . . . .	1483	8064	3735	—	5218	8064	— 2410	— 899
Voyages circulaires internationaux	2379	—	9408	—	11787	—	+ 1172	—
	21803	171643	32628	166581	54431	338224	— 255	+ 4352
<i>Total du trafic de transit</i>					80162	341215	+ 1868	+ 3641
<i>Total général</i>					514042	771289	+ 24501	+ 2894

### 6. Trafic d'après la distance.

Distance en kilomètres	Voyageurs		Kilomètres de voyageurs		Marchandises		Tonnes-kilomètres	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
	Nombre	Nombre	Nombre	Nombre	Tonnes	Tonnes	Nombre	Nombre
de 3 à 10	455,297	438,648	3,001,401	2,878,290	25,856	21,293	197,425	155,696
" 11 " 20	354,011	341,105	5,502,404	5,296,962	49,050	39,002	761,141	597,092
" 21 " 30	263,646	272,526	6,723,957	6,979,613	61,715	55,867	1,629,974	1,465,389
" 31 " 40	118,677	111,877	4,314,531	4,041,726	18,058	13,299	632,427	465,193
" 41 " 50	65,294	63,404	2,946,760	2,859,343	22,678	24,588	1,011,327	1,111,956
" 51 " 60	65,396	61,427	3,704,349	3,478,221	9,811	10,083	548,863	567,356
" 61 " 70	32,615	31,721	2,059,752	2,001,721	12,276	9,582	775,558	607,328
" 71 " 80	15,468	14,887	1,172,590	1,132,660	9,654	8,731	727,975	650,336
" 81 " 90	5,155	5,113	430,867	426,915	3,618	2,621	311,528	226,471
" 91 " 100	11,515	11,004	1,101,424	1,051,481	2,567	2,511	243,829	239,345
" 101 " 110	5,500	5,472	580,570	578,660	1,893	1,414	196,883	146,793
" 111 " 120	23,713	23,333	2,787,082	2,732,752	1,880	1,773	216,307	203,526
" 121 " 130	473	414	58,620	51,558	7,308	6,404	904,629	795,451
" 131 " 140	4,538	6,943	613,468	937,272	14,855	12,495	2,052,530	1,731,711
" 141 " 150	4,436	5,898	643,712	851,773	12,100	13,873	1,758,857	2,019,119
" 151 " 160	9,323	8,429	1,467,050	1,331,398	11,228	18,616	1,763,705	2,915,038
" 161 " 170	2,910	825	479,252	136,348	40,822	34,793	6,792,511	5,799,393
" 171 " 180	27,161	28,432	4,778,806	5,001,622	8,808	9,344	1,561,804	1,656,715
" 181 " 190	13,366	15,561	2,503,677	2,920,187	224,332	229,047	41,324,216	42,195,118
" 191 " 200	10,188	8,187	2,009,189	1,613,807	12,910	11,706	2,551,549	2,314,912
" 201 " 210	30,978	33,113	6,323,829	6,766,565	62,598	61,153	12,601,129	12,307,083
" 211 " 220	28,626	24,498	6,126,770	5,243,132	195,026	201,571	41,737,386	43,137,114
" 221 " 230	3,481	3,609	779,759	808,456	312	313	70,208	70,417
232	72,646	71,438	16,853,872	16,574,616	15,647	21,089	3,630,104	4,892,648
<i>Total</i>	1,624,413	1,587,864	76,963,691	75,695,078	825,002	811,168	124,001,865	126,271,200
Exercice	Bagages		Animaux					
	Tonnes	Tonnes-kilomètres	Têtes	Tonnes	Tonnes-kilomètres			
1895	5,848	706,879	155,451	21,597	3,326,223			
1894	5,586	671,229	171,329	25,991	4,251,750			

### 7. Statistique des marchandises par nature.

	1895	1894		1895	1894
	Tonnes	Tonnes		Tonnes	Tonnes
<i>A. Denrées alimentaires et objets mobiliers.</i>					
<i>a. Objets de consommation.</i>					
<i>I. Solides.</i>					
1. Céréales, malt et légumes farineux . . . . .	186,500	192,152	25. Pierres de taille, pavés, marbre brut . . . . .	67,356	63,690
2. Farines et produits de minoteries . . . . .	22,557	33,066	26. Briques et tuiles . . . . .	18,913	14,069
3. Pommes de terre . . . . .	7,233	6,133	27. Ardoises pour toitures . . . . .	21	24
4. Fruits des champs, fruits de jardin, légumes . . . . .	8,491	8,760	28. Pierres à chaux, pierres à gypse . . . . .	191	41
5. Fruits d'arbres . . . . .	9,435	10,261	29. Chaux, gypse . . . . .	5,658	4,676
6. Raisins pour la préparation du vin . . . . .	12,960	9,578	30. Ciment, trass . . . . .	21,393	15,347
7. Viande et charcuterie, saindoux, volaille et gibier . . . . .	5,386	6,252	31. Dalles, tuyaux et pierres en ciment . . . . .	521	456
8. Laitages (beurre, fromage, séret) . . . . .	10,208	10,668	32. Asphalte . . . . .	121	157
9. Oeufs . . . . .	16,229	17,665	33. Pierres taillées, ouvrages en pierre, marbres ébauchés . . . . .	5,622	2,349
10. Café . . . . .	600	592	34. Bois de construction, bois de sciage, traverses, poteaux de télégraphe . . . . .	13,798	13,419
11. Succédanés du café . . . . .	3,015	3,410	<i>Total</i>	133,594	114,228
12. Sucre raffiné . . . . .	3,383	3,679	<i>D. Industrie métallurgique.</i>		
13. Sucre brut . . . . .	17	203	35. Fers bruts, vieux fers et minerais . . . . .	38,911	41,327
14. Tabac brut et manufacturé . . . . .	1,135	1,007	36. Fers fabriqués . . . . .	32,152	32,895
<i>II. Liquides.</i>					
15. Lait, y compris lait condensé . . . . .	1,962	1,823	37. Rails neufs, roues de wagons, traverses et accessoires . . . . .	11,057	10,705
16. Vin, cidre, vinaigre de table . . . . .	41,595	34,128	38. Ferronnerie . . . . .	9,760	8,125
17. Bière . . . . .	4,293	3,910	39. Zinc, plomb, cuivre et étain sous toutes les formes . . . . .	2,367	1,814
18. Eau-de-vie et liqueurs . . . . .	1,184	1,078	40. Machines montées . . . . .	5,106	4,701
19. Eaux minérales . . . . .	327	266	41. Pièces de machines . . . . .	13,794	9,581
<i>b. Objets mobiliers.</i>					
20. Meubles, ustensiles de ménage et hardes . . . . .	3,735	3,286	<i>Total</i>	113,147	109,148
21. Livres et objets d'art . . . . .	517	586	<i>E. Industrie textile.</i>		
<i>Total</i>	340,762	348,503	<i>a. Coton.</i>		
<i>B. Combustibles.</i>					
22. Bois à brûler et charbon de bois . . . . .	8,229	7,766	42. Coton brut . . . . .	10,539	12,739
23. Tourbe . . . . .	75	100	43. Filés et tissus de coton, bruts . . . . .	1,277	1,460
24. Houille, lignite, briquettes et coke . . . . .	48,550	47,981	<i>A reporter</i>	11,816	14,199
<i>Total</i>	56,854	55,847			

	1895	1894		1895	1894
	Tonnes	Tonnes		Tonnes	Tonnes
Report	11,816	14,199	<i>J. Industrie de la paille.</i>		
44. Tissus et étoffes de coton . . . . .	1,977	2,755	63. Ouvrages en paille de tous genres . . . . .	1,223	1,106
45. Déchets de coton . . . . .	1,014	974			
<i>b. Lin, chanvre, etc.</i>			<i>K. Industrie du bois.</i>		
46. Lin, chanvre, étoupes, jute, chanvre de Manille . . . . .	7,211	7,240	64. Bois d'œuvre, indigène et exotique, douves . . . . .	5,834	4,330
47. Fils, tissus et étoffes de lin, etc. . . . .	3,649	3,647	65. Parqueterie, bois de charronnage ordinaire . . . . .	623	584
<i>c. Soie.</i>			66. Ouvrages en bois . . . . .	1,342	1,034
48. Déchets de soie, cocons . . . . .	705	749	<i>Total</i>	7,799	5,948
49. Soie grège et moulinée, chappe, tissus de soie . . . . .	5,628	4,907	<i>L. Matières auxiliaires pour l'agriculture et l'industrie.</i>		
<i>d. Laine.</i>			67. Couleurs, matières colorantes . . . . .	3,870	4,701
50. Laine brute, déchets de laine . . . . .	7,945	6,065	68. Bois de teinture . . . . .	63	34
51. Fils, tissus et étoffes de laine . . . . .	1,193	1,313	69. Terres à couleurs . . . . .	356	690
<i>Total</i>	41,138	41,849	70. Sels (sels de potasse et de soude) vitriols, préparations de chlore, sel gemme et autres . . . . .	3,105	1,986
<i>F. Tannerie.</i>			71. Soude . . . . .	8,412	7,485
52. Peaux vertes et peaux sèches . . . . .	870	703	72. Sel de cuisine, sel pour le bétail . . . . .	1,570	1,476
53. Ecorce . . . . .	1,089	935	73. Acides, lessives-mères, mordants, vinaigre de bois . . . . .	955	472
54. Tannins . . . . .	58	40	74. Tartre et lie de vin . . . . .	389	742
55. Cuirs et ouvrages en cuir . . . . .	581	673	75. Graisses, savons, bougies et chandelles . . . . .	1,839	1,801
<i>Total</i>	2,598	2,351	76. Matières à matelasser, varechs, crins, etc. . . . .	525	273
<i>G. Verrerie et Poterie.</i>			77. Amidon et fécule . . . . .	267	361
56. Verre, verre à vitre, verre en table . . . . .	1,430	2,643	78. Quinquina . . . . .	—	—
57. Verrerie creuse . . . . .	2,926	2,926	79. Huiles minérales (pétrole, ligroïne, néoline, naphlte) . . . . .	26,781	23,226
58. Poterie et faïence . . . . .	1,288	1,400	80. Huiles végétales . . . . .	2,361	3,109
59. Tuyaux en terre de tout genre . . . . .	299	317	81. Résine et goudron, produits de résine et de goudron . . . . .	1,733	627
<i>Total</i>	5,943	7,286	82. Soufre . . . . .	3,296	3,026
<i>H. Fabrication du papier.</i>			83. Alcools . . . . .	426	430
60. Chiffons (drilles) et pâte à papier (pâte de bois, pâte de paille) déchets de papier . . . . .	3,577	3,807	<i>A reporter</i>	55,948	50,439
61. Papier et carton . . . . .	1,301	948			
62. Papier et carton d'emballage . . . . .	323	380			
<i>Total</i>	5,201	5,135			

	1895	1894		1895	1894
	Tonnes	Tonnes		Tonnes	Tonnes
Report	55,948	50,439	<i>M. Objets servant au transport.</i>		
84. Terres de tout genre (y compris sable et gravier, mais non pas les terres à couleurs)	7,914	6,448	90. Véhicules . . . . .	1,431	1,293
85. Glace . . . . .	125	212	91. Caisses et tonneaux vides, emballages . .	10,948	9,768
86. Foin et paille . . . .	760	13,937	<i>Total</i>	12,379	11,061
87. Fourrages, fourrages verts, betteraves, plantes fourragères de tout genre . . . . .	3,910	3,422	<i>N. Marchandises non dénommées.</i>		
88. Semences de tout genre, excepté les céréales . .	1,147	1,430	92. Expéditions partielles	5,719	5,172
89. Engrais de tout genre	6,320	7,968	93. Groupages . . . . .	13,244	13,239
<i>Total</i>	76,124	83,856	94. Autres charges complètes . . . . .	9,277	6,439
			<i>Total</i>	28,240	24,850

Récapitulation.	1895	1894	Comparé à 1894		1895	1894
	Tonnes	Tonnes	plus	moins	%	%
			Tonnes	Tonnes		
A. Denrées alimentaires et objets mobiliers	340,762	348,503	—	7,741	41,30	42,96
B. Combustibles . . . . .	56,854	55,847	1,007	—	6,89	6,89
C. Matériaux de construction . . . . .	133,594	114,228	19,366	—	16,19	14,08
D. Industrie métallurgique . . . . .	113,147	109,148	3,999	—	13,71	13,46
E. Industrie textile . . . . .	41,138	41,849	—	711	4,99	5,16
F. Tannerie . . . . .	2,598	2,351	247	—	0,32	0,29
G. Verrerie et poterie . . . . .	5,943	7,286	—	1,343	0,72	0,90
H. Fabrication du papier . . . . .	5,201	5,135	66	—	0,63	0,63
I. Industrie de la paille . . . . .	1,223	1,106	117	—	0,15	0,14
K. Industrie du bois . . . . .	7,799	5,948	1,851	—	0,95	0,73
L. Matières auxiliaires pour l'agriculture et l'industrie . . . . .	76,124	83,856	—	7,732	9,23	10,34
M. Objets servant au transport . . . . .	12,379	11,061	1,318	—	1,50	1,36
N. Marchandises non dénommées . . . . .	28,240	24,850	3,390	—	3,42	3,06
<i>Total général</i>	825,002	811,168			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
1894	266	284,568	474,704	19,568	1813	3171	33,724	58,276	2551	60,827
1895	266	289,337	466,172	20,263	1932	2516	34,415	59,126	2614	61,740

### 9. Dépenses d'exploitation.

Branches de service	1895						1894					
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%
<i>I. Administration générale.</i>												
a) Personnel . . . . .	410,265	28	4,56				382,239	36	4,39			
b) Autres dépenses . . . . .	87,764	47	0,98	498,029	75	5,54	114,941	43	1,32	497,180	79	5,71
<i>II. Surveillance et entretien de la ligne.</i>												
a) Personnel . . . . .	667,357	76	7,41				624,528	58	7,17			
b) Entretien et réfection de la ligne . . . . .	1,064,364	08	11,82				1,120,111	41	12,85			
c) Autres dépenses . . . . .	62,854	36	0,70	1,794,576	20	19,93	59,066	40	0,68	1,803,706	39	20,70
<i>III. Expédition et mouvement.</i>												
a) Personnel . . . . .	1,825,629	98	20,28				1,734,652	11	19,90			
b) Autres dépenses . . . . .	171,542	19	1,91	1,997,172	17	22,19	172,343	34	1,98	1,906,995	45	21,88
<i>IV. Traction.</i>												
a) Personnel . . . . .	903,160	86	10,03				839,570	87	9,63			
b) Combustible, graisses, etc., pour les locomotives . . . . .	1,328,812	91	14,76				1,347,438	10	15,46			
c) Graisses, etc., pour les voitures et wagons . . . . .	35,363	86	0,39				38,631	73	0,44			
d) Entretien et renouvellement du matériel roulant . . . . .	908,206	33	10,09				920,463	43	10,56			
e) Autres dépenses . . . . .	19,903	32	0,22	3,195,447	28	35,49	21,108	87	0,24	3,167,213	—	36,33
<i>Total des dépenses directes</i>				7,485,225	40	83,15				7,375,095	63	84,62
<i>V. Dépenses diverses.</i>												
a) Loyers et affermages . . . . .	925,775	16	10,28				946,123	12	10,85			
b) Pertes sur services auxiliaires et accessoires . . . . .	840	16	0,01				—	—	—			
c) Autres dépenses . . . . .	590,762	98	6,56	1,517,378	30	16,85	394,935	88	4,53	1,341,059	—	15,38
<i>Total général</i>				9,002,603	70	100,00				8,716,154	63	100,00

### 10. Dépenses moyennes.

Dépenses.	1895	1894
	Francs	Francs
<i>Administration générale :</i>		
dépense par kilomètre de ligne . . . . .	1872,29	1869,10
"  "  fr. 1000 de recettes . . . . .	30,32	30,73
"  "  kilomètre de train . . . . .	0,1817	0,1830
"  "  "  d'essieu de voitures et wagons . . . . .	0,0062	0,0060
"  "  tonne-kilomètre (poids brut) . . . . .	0,0010	0,0010
<i>Surveillance et entretien de la ligne :</i>		
dépense par kilomètre de ligne . . . . .	6746,53	6780,85
"  "  "  "  train . . . . .	0,6546	0,6640
"  "  "  d'essieu de voitures et wagons . . . . .	0,0221	0,0217
"  "  tonne-kilomètre (poids brut) . . . . .	0,0036	0,0035
<i>Expédition et mouvement :</i>		
dépense par kilomètre de ligne . . . . .	7508,16	7169,15
"  "  "  "  train . . . . .	0,7285	0,7020
"  "  "  d'essieu de voitures et wagons . . . . .	0,0246	0,0229
"  "  tonne-kilomètre (poids brut) . . . . .	0,0040	0,0037
<i>Traction :</i>		
dépense par kilomètre de ligne . . . . .	12012,96	11906,82
"  "  "  "  train . . . . .	1,1657	1,1659
"  "  "  "  locomotive . . . . .	0,8463	0,8455
"  "  "  d'essieu de voitures et wagons . . . . .	0,0394	0,0381
"  "  tonne-kilomètre (poids brut) . . . . .	0,0063	0,0062
<i>Total des dépenses directes :</i>		
par kilomètre de ligne . . . . .	28139,94	27725,92
"  "  "  train . . . . .	2,7305	2,7149
"  "  "  parcours utile . . . . .	2,2426	2,2116
"  "  "  locomotive . . . . .	1,9824	1,9688
"  "  "  d'essieu de voitures et wagons . . . . .	0,0923	0,0887
"  "  tonne-kilomètre (poids brut) . . . . .	0,0149	0,0144
<i>Dépenses diverses :</i>		
par kilomètre de ligne . . . . .	5704,43	5041,58
"  tonne-kilomètre (poids brut) . . . . .	0,0030	0,0026
<i>Dépenses totales :</i>		
par kilomètre de ligne . . . . .	33844,37	32767,50
"  "  "  train . . . . .	3,2840	3,2087
"  "  "  parcours utile . . . . .	2,6972	2,6137
"  "  "  locomotive . . . . .	2,8842	2,8267
"  "  "  d'essieu de voitures et wagons . . . . .	0,1111	0,1049
"  "  tonne-kilomètre (poids brut) . . . . .	0,0179	0,0170
<b>Pour cent</b>		
Rapport des dépenses totalés aux recettes d'exploitation . . . . .	54,82	53,87
"  "  "  "  "  "  "  de transport . . . . .	57,24	56,23

## 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
1894	266	1869	6781	7169	11907	27726	5042	32768	3,21	2,61	10,49
1895	266	1872	6747	7508	12013	28140	5704	33844	3,28	2,70	11,11

## 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	1895	1894
<b>A. Lucerne-Chiasso.</b>	231								
1. <i>Trains réguliers</i>									
du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mai . . .		50	3020	1130	3553	—	7703	916703	877965
du 1 <sup>er</sup> juin au 30 septembre .		51	2440	922	3013	—	6375	761657	748215
du 1 <sup>er</sup> octobre au 31 décembre		51	1840	694	2262	—	4796	573313	576946
2. <i>Trains spéciaux</i> . . . . .			7300	2746	8828	—	18874	2251673	2203126
			83	—	3212	—	3295	234297	269474
3. <i>Trains de matériaux</i> . . .			7383	2746	12040	—	22169	2485970	2472600
			—	—	—	1199	1199	9384	5961
			7383	2746	12040	1199	23368	2495354	2478561
<b>B. Bellinzzone-Locarno.</b>	21								
1. <i>Trains réguliers</i>									
du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mai . . .		14	1802	—	246	—	2048	33832	30804
du 1 <sup>er</sup> juin au 30 septembre .		14	1464	—	208	—	1672	27592	27592
du 1 <sup>er</sup> octobre au 31 décembre		14	1104	—	156	—	1260	20796	20874
2. <i>Trains spéciaux</i> . . . . .			4370	—	610	—	4980	82220	79270
			2	—	—	—	2	36	219
3. <i>Trains de matériaux</i> . . .			4372	—	610	—	4982	82256	79489
			—	—	—	7	7	103	129
			4372	—	610	7	4989	82359	79618
<b>C. Bellinzzone-Luino.</b>	40								
1. <i>Trains réguliers</i>									
du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 mai . . .		16	1503	—	741	—	2244	89760	80720
du 1 <sup>er</sup> juin au 30 septembre .		16	1220	—	624	—	1844	73760	65440
du 1 <sup>er</sup> octobre au 31 décembre		16	920	—	468	—	1388	55520	56480
2. <i>Trains spéciaux</i> . . . . .			3643	—	1833	—	5476	219040	202640
			—	—	1057	—	1057	42148	50200
3. <i>Trains de matériaux</i> . . .			3643	—	2890	—	6533	261188	252840
			—	—	—	17	17	539	344
			3643	—	2890	17	6550	261727	253184
<b>Récapitulation.</b>									
<i>Lucerne-Chiasso</i> . . . . .	50.51		7383	2746	12040	1199	23368	2495354	2478561
<i>Bellinzzone-Locarno</i> . . . . .	14		4372	—	610	7	4989	82359	79618
<i>Bellinzzone-Luino</i> . . . . .	16		3643	—	2890	17	6550	261727	253184
<b>Total</b>			15398	2746	15540	1223	34907	2839440	2811363

### 13. Parcours des trains.

	Kilomètres de trains		Kilomètres d'essieux		Tonnes-kilomètres (poids brut)		Tonnes-kilom. (poids net) (bagages et animaux incl.)	
	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894
Janvier . . .	223612	221355	5932214	6334870	36037234	38571257	9010928	10409358
Février . . .	206891	197589	5512739	5902268	34111481	35868659	9124474	10435448
Mars . . . .	228483	220242	6663165	7080962	40895909	42708829	11404865	12024387
Avril . . . .	224655	213025	7026834	7012152	44503119	42757826	11976306	11411090
Mai . . . . .	243438	221303	7727816	7095899	48948727	43547906	12656911	10993037
Juin . . . . .	225297	226361	6918413	6795700	42985954	42013205	10505850	10413856
Juillet . . .	234499	226101	7084659	6554760	44034669	40426424	10161957	9191669
Août . . . . .	226270	229964	6808440	7044394	41305420	42758999	9804659	9681886
Septembre .	217604	220810	6337239	6673593	40139572	41559959	10011078	10454914
Octobre . . .	243016	259921	7413654	8129470	45949561	50469611	11955572	13067591
Novembre . .	231561	238957	6751408	7283043	41997755	45083236	11251752	11381408
Décembre . .	235984	240815	6876132	7217318	42408548	44378504	10170615	11729535
Ensemble	2741310	2716443	81052713	83124429	503317949	510144415	128034967	131194179
Sur le par- cours italien de la fron- tière suisse jusqu'à Luino du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 déc.	98130	94920	2611804	2634561	16391008	16242657	—	—
<i>Total</i>	2839440	2811363	83664517	85758990	519708957	526387072	128034967	131194179

Les trains de matériaux sont compris dans ces sommes pour:

	1895:	1894:
kilomètres de trains	9,831	6,329
kilomètres d'essieux	95,059	88,201
tonnes-kilomètres (poids brut)	312,155	83,763

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:

	1895:	1894:
kilomètres de trains	2,731,479	2,710,114
kilomètres d'essieux	80,957,654	83,036,228
tonnes-kilom. (poids brut)	503,005,794	510,060,652
tonnes-kilom. (poids net)	128,034,967	131,194,179

### 14. Parc des locomotives fin 1895.

Séries	Catégories	De l'année	Nos.	Nombre	Essieux moteurs
E <sup>2</sup>	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 <sup>3</sup>	Locomotive-tender à six roues couplées, pour le service de manœuvre . . . . .	1882	13	1	3
F <sup>2</sup>	Locomotive-tender à quatre roues couplées, pour le service de manœuvre . . . . .	1882	14	1	2
A <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup>	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 <sup>2</sup>	Locomotive-tender à quatre roues couplées, pour trains express et omnibus en plaine . . . . .	1882	1000	1	2
A <sup>3</sup> T	Locomotive à six roues couplées et tender séparé, pour trains express en plaine et montagne; locomotive compound à 3 cylindres . . . . .	1894	201	1	3
A <sup>3</sup> T	Locomotive à six roues couplées et tender séparé, pour trains express en plaine et montagne; locomotive compound à 4 cylindres . . . . .	1894	202	1	3
C <sup>3</sup> 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
		1893	72 à 76	5	15
		1894	77 à 78	2	6
B <sup>3</sup>	Locomotives-tenders à six roues couplées, pour trains de marchandises en plaine et trains de voyageurs en montagne . . . . .	1882	181 à 188 *)	8	24
		1883	189 à 192 *)	4	12
D <sup>4</sup> 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 <sup>6</sup>	Locomotive duplex-compound à douze roues couplées pour trains de marchandises en montagne . . . . .	1890	128 à 131	4	16
		1895	132 à 136	5	20
	<i>Total</i>			115	360

Le frein Westinghouse est adapté à 4 locomotives E<sup>2</sup>, 7 A<sup>2</sup>T, 9 A<sup>2</sup>, 2 A<sup>3</sup>T, 36 C<sup>3</sup>T, 12 B<sup>3</sup> et 5 D<sup>4</sup>T. L'appareil pour le chauffage des trains par la vapeur est adapté à 6 locomotives E<sup>2</sup>, 7 A<sup>2</sup>T, 10 A<sup>2</sup>, 2 A<sup>3</sup>T, 12 B<sup>3</sup>, 39 C<sup>3</sup>T et 5 D<sup>4</sup>T.

\*) Les nos 81 à 92 des locomotives B<sup>3</sup> ont été remplacés par les nos 181 à 192.

**15. Parcours des locomotives,**

<b>a) Par</b>																			
Séries	Nos	Nombre	Allumages	Service de réserve	Service de manœuvre	Kilomètres													
						sur le réseau du Gothard												sur le de la Médi-	
						Express et omnibus	Double traction des express et omnibus	Refolement des express et omnibus	Trains mixtes et de marchandises	Double traction des trains mixtes et de marchand.	Refolement 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 <sup>2</sup>	1-6	6	638	96	21037	73926	105	—	10607	2090	—	—	126222	105	173	385	213613	—	—
F <sup>3</sup>	13	1	27	2	3553	—	—	—	—	1100	—	—	21318	—	—	—	22418	—	—
F <sup>2</sup>	14	1	17	—	3566	—	—	—	—	880	—	—	21396	—	—	—	22276	—	—
A <sup>2</sup> T	18-24	7	1669	481	8438	162751	843	—	1495	511	—	138	50628	—	182	—	216548	32025	—
A <sup>2</sup>	25-33	9	1706	4859	2855	302132	43988	—	2112	8148	29	10	17130	—	440	109	374098	22620	—
A <sup>2</sup>	1000	1	220	14	3368	—	—	—	—	234	—	—	20208	—	34	—	20476	—	—
A <sup>3</sup> T	201-202	2	269	56	—	61648	3311	—	2080	561	—	4	—	—	252	109	67965	—	—
C <sup>5</sup> Tanc.	41-46	6	1212	485	954	—	1148	—	143789	603	90	98	5724	—	215	159	151826	—	4080
C <sup>3</sup> T nov.	51-83	29,93	4807	21610	2228	914342	162772	501	129266	32277	2967	754	13368	561	33645	148	1290601	—	4005
B <sup>3</sup>	181-192	12	2800	12043	1547	9716	29943	—	182047	23112	9506	1738	9282	336	7310	—	272990	—	35370
D <sup>4</sup> T	101-136	31,77	6166	5727	1840	277	919	—	713446	119504	148149	1999	11040	882	91713	—	1087929	—	—
D <sup>6</sup>	151	1	223	9	1	—	90	—	32646	1827	291	26	6	—	207	—	35093	—	—
Locomotives du Gothard		107,70	19754	45382	49387	1524792	243119	501	1217488	190847	161032	4767	296322	1884	134171	910	3775833	54645	43455
Locomotives de Compagnies étrangères		—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10	—	20	—	—
<b>Total</b>		—	19754	45382	49387	1524792	243119	501	1217498	190847	161032	4767	296322	1884	134181	910	3775853	54645	43455

<b>b) Par</b>																			
Janvier . . .	105	1579	3008	4187	125143	11674	40	96974	16355	12932	1731	25122	1251	9286	164	300672	4545	3615	
Février . . .	105	1459	3487	3649	116284	7911	—	90393	10592	10572	51	21894	214	7295	—	265206	4200	3180	
Mars . . .	105	1623	3801	4040	131038	20042	189	99307	14465	12027	271	24240	198	10475	55	312307	4650	3180	
Avril . . .	105	1650	3397	3838	126706	31206	69	99936	19930	14093	129	23028	—	10888	—	325985	4500	3420	
Mai . . .	105	1784	3004	4174	129208	27972	—	114566	22620	17257	448	25044	—	11453	159	348727	4650	4230	
Juin . . .	105	1702	3535	3964	124834	19189	—	100393	14783	13991	70	23784	—	12708	74	309826	4500	3420	
Juillet . . .	105,39	1734	3935	4216	128987	20595	116	105512	16323	14047	—	25296	—	12723	49	323648	4650	3750	
Août . . .	106,71	1567	3624	4177	129768	23894	87	96448	15333	10950	54	25062	—	12154	80	313830	4650	2850	
Septembre . . .	110	1684	3693	4019	125235	22311	—	92369	15277	11219	—	24114	—	11800	55	302380	4500	3210	
Octobre . . .	110,45	1661	4174	4653	128956	23135	—	113984	17031	15732	58	27918	—	12493	164	339471	4650	3990	
Novembre . . .	111,73	1662	4726	4230	127284	17075	—	104107	13765	13959	666	25380	—	11352	55	313663	4500	3960	
Décembre . . .	115	1649	4998	4240	131349	18115	—	103509	14373	14233	1289	25440	221	11554	55	320138	4650	4650	
<b>Total</b>	—	19754	45382	49387	1524792	243119	501	1217498	190847	161032	4767	296322	1884	134181	910	3775853	54645	43455	
A déduire: parcours des locomotives étrangères		—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10	—	20	—	—	
Locomotives du Gothard		107,70	19754	45382	49387	1524792	243119	501	1217488	190847	161032	4767	296322	1884	134171	910	3775833	54645	43455

par séries et par mois.

séries																		
de locomotives																		
réseau terrané italienne				sur le réseau du Nord-Est Suisse			Total général	Parcours sur			Moyenne par locomotive pour une année	Nombre maximum des kilomètres parcourus par une locomotive de chaque série		Kilomètres d'essieux de voitures et wagons		Tonnes-kilom. (poids brut)		
Chasse-neige	Double traction	Haut-le-pied	Total	Trains omnibus	Double traction	Total		les lignes de plaine	les lignes de montagne	la ligne du Monte Cenere		Nos	Kilo-mètres	En tout	Par kilomètre de locomotive	En tout	Par kilomètre de locomotive	
—	—	—	—	—	—	—	213613	208365	—	5248	35602	2	46735	—	—	6258827	29,30	
—	—	—	—	—	—	—	22418	21318	—	1100	22418	13	22418	—	—	109978	4,91	
—	—	—	—	—	—	—	22276	21396	—	880	22276	14	22276	—	—	83739	3,76	
—	—	—	32025	—	—	—	248573	247715	830	28	35510	22	47795	—	—	17065960	68,66	
—	15	—	22635	—	—	—	396733	394774	2049	—	44081	26	53468	—	—	38412872	96,82	
—	—	—	—	—	—	—	20476	20296	90	—	20476	1000	20476	—	—	31981	15,62	
—	—	—	—	—	—	—	67965	7706	38439	21820	33982	202	42578	—	—	7255173	106,75	
—	—	—	4080	—	—	—	155906	154742	996	168	25984	43	35288	—	—	41230488	264,16	
—	15	—	4020	18	18	36	1294657	273807	692192	328658	43256	70	64028	—	—	148580337	114,76	
30	30	—	35430	—	—	—	308420	191884	9421	107115	25702	189	35144	—	—	66152961	214,49	
15	—	15	30	—	—	—	1087959	95766	859596	132597	34245	110	43408	—	—	187980237	172,73	
—	—	—	—	—	—	—	35093	206	34859	28	35093	151	35093	—	—	6544174	186,18	
45	60	15	98220	18	18	36	3874089	1637975	1638472	597642	35073	—	—	—	—	519706727	134,15	
—	—	—	—	—	—	—	20	20	—	—	—	—	—	—	—	2230	—	
45	60	15	98220	18	18	36	3874109	1637995	1638472	597642	—	—	—	—	—	519708957	—	
mois																		
45	60	15	8280	—	—	—	308952	131887	128353	48712	—	—	—	—	—	6151492	19,91	
—	—	—	7380	—	—	—	272586	119347	110072	43167	—	—	—	—	—	5710842	20,95	
—	—	—	7830	—	—	—	320137	135290	133825	51022	—	—	—	—	—	6872578	21,47	
—	—	—	7920	—	—	—	333905	136526	142595	54784	—	—	—	—	—	7235821	21,67	
—	—	—	8880	—	—	—	357607	148757	153634	55216	—	—	—	—	—	7975962	22,30	
—	—	—	7920	—	—	—	317746	132309	138542	46895	—	—	—	—	—	7129233	22,43	
—	—	—	8400	—	—	—	332048	139578	142334	50136	—	—	—	—	—	7303495	22,90	
—	—	—	7500	—	—	—	321330	136209	135367	49754	—	—	—	—	—	6987590	21,75	
—	—	—	7710	—	—	—	310090	131202	131266	47622	—	—	—	—	—	6521483	21,03	
—	—	—	8640	18	18	36	348147	145369	149715	53063	—	—	—	—	—	7653141	21,98	
—	—	—	8460	—	—	—	322123	139754	134293	48076	—	—	—	—	—	6982515	21,08	
—	—	—	9300	—	—	—	329438	141767	138476	49195	—	—	—	—	—	7140315	21,67	
45	60	15	98220	18	18	36	3874109	1637995	1638472	597642	—	—	—	—	—	83664517	—	
—	—	—	—	—	—	—	20	20	—	—	—	—	—	—	—	2230	—	
45	60	15	98220	18	18	36	3874089	1637975	1638472	597642	—	—	—	—	—	83664517	21,66	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	519706727	134,15

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 <sup>2</sup>	6	479	1055	43	180	433	2190	21,87	48,18	1,96	8,22	19,77	100	256	97,54
F <sup>3</sup>	1	22	243	13	52	35	365	6,03	66,57	3,56	14,25	9,59	100	265	61,42
F <sup>2</sup>	1	16	218	31	23	77	365	4,38	59,73	8,49	6,30	21,10	100	234	61,03
A <sup>2</sup> T	7	1024	654	39	472	366	2555	40,08	25,60	1,52	18,47	14,33	100	240	97,29
A <sup>2</sup>	9	1792	195	200	480	618	3285	54,55	5,94	6,09	14,61	18,81	100	221	120,77
A <sup>2</sup>	1	3	226	—	28	108	365	0,82	61,92	—	7,67	29,59	100	229	56,10
A <sup>3</sup> T	2	290	—	—	156	284	730	39,73	—	—	21,37	38,90	100	145	93,10
C <sup>3</sup> T anc.	6	1242	5	10	282	651	2190	56,71	0,23	0,46	12,88	29,72	100	208	71,19
C <sup>3</sup> T nouv.	29,93	6476	77	426	1602	2345	10926	59,27	0,71	3,90	14,66	21,46	100	219	118,49
B <sup>3</sup>	12	2620	36	427	730	567	4380	59,82	0,82	9,75	16,66	12,95	100	221	70,42
D <sup>4</sup> T	31,77	6746	16	216	2460	2158	11596	58,17	0,14	1,86	21,22	18,61	100	213	93,82
D <sup>6</sup>	1	223	—	—	52	90	365	61,10	—	—	14,24	24,66	100	223	96,13
Total	107,70	20933	2725	1405	6517	7732	39312	53,25	6,93	3,57	16,58	19,67	100	220	98,55

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 <sup>3</sup>	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	C.		
E <sup>2</sup>	13,12	34	27	1,364,200	31,240	54	6,100	159	42	1,372,924	31,434	23	6,43	14,72	1882	36 47
F <sup>3</sup>	2,20	5	87	157,400	3,604	56	—	—	—	157,840	3,610	43	7,04	16,11	1883	32 79
F <sup>2</sup>	2,22	6	17	163,700	3,747	58	—	—	—	164,144	3,753	75	7,37	16,85	1884	26 75
A <sup>2T</sup>	17,37	44	91	1,135,300	2,6096	22	990,200	25,930	44	2,128,974	52,071	57	8,56	20,95	1885	25 —
A <sup>2 25-33</sup>	15,28	39	49	1,806,100	41,183	88	1,738,200	45,512	44	3,547,352	86,735	81	8,94	21,86	1886	24 98
A <sup>2 1000</sup>	1,90	4	95	184,500	4,231	60	5000	131	—	189,880	4,367	55	9,27	21,33	1887	25 30
A <sup>3T</sup>	10,00	25	54	2000	46	—	1,013,000	26,253	49	1,017,000	26,325	03	14,96	35,73	1888	24 21
C <sup>3T anc.</sup>	11,12	28	92	2,548,800	58,188	16	—	—	—	2,551,024	58,217	08	16,36	37,34	1889	23 94
C <sup>3T nouv.</sup>	96,60	249	62	6,302,400	143,733	90	10,915,850	284,922	07	17,237,570	428,905	59	13,31	33,13	1890	26 88
B <sup>3</sup>	39,12	100	48	3,821,500	87,473	06	611,400	16,018	08	4,444,724	103,591	62	14,40	33,59	1891	29 56
D <sup>4T</sup>	133,13	343	01	21,054,600	482,108	70	13,005	340	73	21,094,241	482,792	44	19,33	44,38	1892	29 29
D <sup>6</sup>	4,91	12	77	709,300	16,263	14	—	—	—	710,282	16,275	91	20,24	46,38	1893**	26 56
<i>Total</i>	347,00	896	—	39,249,800	897,917	34	15,292,755	399,267	67	54,611,955	1,298,081	01	14,10	33,51	1894	24 92
															1895	23 77

b. Par mois.																
Janvier	28,00	84	—	2,641,400	60,752	20	1,977,955	51,822	42	4,624,955	112,658	62	14,97	36,46		
Février	29,00	87	—	2,315,000	53,245	—	1,752,700	45,920	74	4,073,500	99,252	74	14,94	36,41		
Mars	28,00	70	—	2,396,300	55,114	90	2,108,900	55,253	18	4,510,800	110,438	08	14,09	34,50		
Avril	30,00	75	—	2,490,700	57,286	10	2,050,500	53,723	10	4,547,200	111,084	20	13,62	33,27		
Mai	31,00	77	50	2,842,100	65,368	30	2,023,000	53,002	60	4,871,300	118,448	40	13,62	33,12		
Juin	29,00	72	50	2,424,000	55,752	—	1,873,400	49,083	08	4,303,200	104,907	58	13,54	33,02		
Juillet	28,00	70	—	4,028,100	91,840	68	461,700	11,911	86	4,495,400	103,822	54	13,54	31,27		
Août	28,00	70	—	3,882,400	88,518	72	491,700	12,685	86	4,379,700	101,274	58	13,63	31,52		
Septembre	25,00	62	50	3,385,300	77,184	84	884,700	22,825	26	4,275,000	100,072	60	13,79	32,27		
Octobre	24,00	60	—	4,458,400	101,651	52	536,800	13,849	45	5,000,000	115,560	97	14,36	33,19		
Novembre	30,00	75	—	4,056,600	92,490	48	555,700	14,337	06	4,618,300	106,902	54	14,34	33,19		
Décembre	37,00	92	50	4,329,500	98,712	60	575,700	14,853	06	4,912,600	113,658	16	14,91	34,50		
<i>Total</i>	347,00	896	—	39,249,800	897,917	34	15,292,755	399,267	67	54,611,955	1,298,081	01	14,10	33,51		

\*) Poids total y compris le bois, dont 1 m<sup>3</sup> équivaut à 200 kg. de charbon

\*\*) Depuis le 1<sup>er</sup> mai 1893, le transport des charbons de service sur le réseau du Gothard s'effectue en franchise.

## 18. Quantités et coût des graisses

<b>a. Par séries.</b>												
Séries	Graisse à machines			Suif			Huile minérale			Huile à cylindres		
	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.
E <sup>2</sup>	4,00	3	60	57	45	19	2442	638	56	3384	1455	12
F <sup>3</sup>	1,00	—	90	20	15	84	309	80	50	454	195	22
F <sup>2</sup>	1,00	—	90	18	14	26	284	74	10	455	195	65
A <sup>2</sup> T	4,00	3	60	19	15	05	4985	1302	49	3964	1704	52
A <sup>2</sup> 25-33	11,50	10	55	26	20	57	8182	2137	39	6419	2760	17
A <sup>2</sup> 1000	—	—	—	2	1	58	327	85	60	319	137	17
A <sup>3</sup> T	4,00	3	60	44	34	77	243	63	18	1658	712	94
C <sup>3</sup> T anc.	2,00	1	80	12	9	50	3563	931	65	3076	1322	68
C <sup>3</sup> T nouv.	52,50	47	45	330	261	27	37344	9753	67	21287	9143	41
B <sup>3</sup>	7,00	6	30	20	15	82	11663	3047	98	7086	3056	98
D <sup>4</sup> T	—	—	—	86	68	24	48010	12535	19	20925	8997	75.
D <sup>6</sup>	—	—	—	186	147	07	1987	519	23	1017	437	31
<i>Total</i>	87,00	78	70	820	649	16	119339	31169	54	70044	30118	92

<b>b. Par mois.</b>												
Janvier	2,50	2	50	66	52	80	7647	2064	69	5396	2320	28
Février	1,50	1	50	70	56	—	6493	1753	11	4595	1975	85
Mars	4,50	4	05	61	48	19	8826	2294	76	5573	2396	39
Avril	9,00	8	10	87	68	73	11833	3076	58	6098	2622	14
Mai	15,00	13	50	79	62	41	12828	3335	28	6265	2693	95
Juin	3,50	3	15	59	46	61	11000	2860	-	5990	2575	70
Juillet	12,00	10	80	66	52	14	11848	3080	48	6133	2637	19
Août	8,00	7	20	41	32	39	10571	2795	26	5977	2570	11
Septembre	8,00	7	20	62	48	98	10298	2677	48	5722	2460	46
Octobre	13,00	11	70	56	44	24	10661	2771	86	6328	2721	04
Novembre	4,50	4	05	73	57	67	9271	2410	46	6114	2629	02
Décembre	5,50	4	95	100	79	—	7883	2049	58	5853	2516	79
<i>Total</i>	87,00	78	70	820	649	16	119339	31169	54	70044	30118	92

**et huiles pour les locomotives.**

<b>a. Par séries.</b>											Prix moyen des graisses et huiles par kg.	
Huile de navette			Graisses diverses			Total			par kilomètre de locomotive		Années	Prix
Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Kg.	Fr.	C.	Gr.	C.		C.
75	33	75	2,00	12	—	5964,00	2188	22	27,92	1,02	1882	86,00
15	6	75	—	—	—	799,00	299	21	35,64	1,33	1883	87,35
20	9	—	2,00	12	—	780,00	305	91	35,02	1,37	1884	83,14
135	60	75	31,00	6	20	9138,00	3092	61	36,76	1,24	1885	77,26
200	90	—	—	—	—	14838,50	5018	68	37,40	1,26	1886	64,54
15	6	75	—	—	—	663,00	231	10	32,38	1,13	1887	56,32
4195	1887	75	61,00	12	20	6205,00	2714	44	91,30	3,39	1888	49,37
150	67	50	58,00	11	60	6861,00	2344	73	44,01	1,50	1889	42,34
813	365	85	76,00	15	20	59902,50	19586	85	46,27	1,51	1890	40,53
200	90	—	38,00	7	60	19014,00	6224	68	61,65	2,02	1891	38,01
680	306	—	26,00	5	20	69727,00	21912	38	64,09	2,01	1892	40,44
45	20	25	5,00	30	—	3240,00	1153	86	92,33	3,29	1893	37,00
6543	2944	35	299,00	112	—	197132,00	65072	67	50,88	1,68	1894	34,59
											1895	33,00
<b>b. Par mois.</b>												
276	124	20	2,00	12	—	13389,50	4576	47	43,34	1,48		
344	154	80	—	—	—	11503,50	3941	26	42,20	1,45		
410	184	50	—	—	—	14874,50	4927	89	46,46	1,54		
385	173	25	—	—	—	18412,00	5948	80	55,14	1,78		
445	200	25	226,00	45	20	19858,00	6359	59	55,53	1,78		
346	155	70	40,00	8	—	17438,50	5649	16	54,88	1,78		
642	288	90	29,00	34	80	18730,00	6104	31	56,41	1,84		
625	281	25	—	—	—	17402,00	5686	21	54,16	1,77		
643	289	35	—	—	—	16733,00	5483	47	53,96	1,77		
703	316	35	—	—	—	17761,00	5865	19	51,02	1,68		
954	429	30	2,00	12	—	16418,50	5542	50	50,97	1,72		
770	346	50	—	—	—	14611,50	4996	82	44,35	1,52		
6543	2944	35	299,00	112	—	197132,00	65072	67	50,88	1,68		

19. Parcours, consommation et frais de réparations des locomotives de 1885 à 1895.

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.
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	91,513.90	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	3,236,605	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
1894	3,841,383	85,758,990	526,387,072	53,135,650	1,340,632	19	187,195.10	67,633	29	575,025	83
1895	3,874,109	83,664,517	519,708,957	54,611,955	1,323,458	40	197,132.00	68,706	61	586,308	06

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	Consommation		Frais de réparations			
	kilom. d'essieux de voitures et wagons	tonnes-kilomètres (poids brut)	de				C.	tonnes-kilomètres (poids brut)		de			C.	de		C.	de	
			Kg.	C.	Gr.	C.			Kg.	C.	Gr.	C.		Kg.	C.		Gr.	C.
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	0,4891	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	0,4180	0,092	0,23	0,19	0,011	0,072
1888	22,1	127,1	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	0,081
1889	22,4	130,3	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	0,018	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	0,088	0,6012	0,101	0,27	0,36	0,014	0,099
1894	22,3	137,0	13,88	34,90	48,73	1,76	14,969	6,1	0,620	1,57	2,18	0,079	0,6705	0,101	0,25	0,36	0,018	0,109
1895	21,6	134,1	14,10	34,16	50,88	1,77	15,134	6,2	0,653	1,58	2,36	0,082	0,7008	0,105	0,25	0,38	0,013	0,113

### 20. Parc des voitures et wagons fin 1895.

					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 <sup>S</sup>	2	voitures à 18 places de I <sup>re</sup> classe salon			36	—	—	36	13,2	26,4	4				
" A	9	" " 18 " I <sup>re</sup> "			162	—	—	162	10,2	91,8	18				
" A	9	" " 21 " I <sup>re</sup> "			189	—	—	189	12,6	437,5	18				
" A	26	" " 21 " I <sup>re</sup> "			546	—	—	546			52				
" A	6	" " 18 " I <sup>re</sup> "			108	—	—	108	16,3	97,8	12				
" A <sup>B</sup>	20	" " { 6 " I <sup>re</sup> "			120	—	—	120	10,2	224,4	40				
" A <sup>B</sup>	2	" " { 24 " II <sup>me</sup> "			—	480	—	480							
" A <sup>B</sup>	2	" " { 8 " I <sup>re</sup> "			16	—	—	16	10,2	224,4	4				
" A <sup>B</sup>	2	" " { 24 " II <sup>me</sup> "			—	48	—	48							
" A <sup>B</sup>	8	" " { 9 " I <sup>re</sup> "			72	—	—	72	13,75	110,0	16				
" A <sup>B</sup>	8	" " { 16 " II <sup>me</sup> "			—	128	—	128							
" B	14	" " 32 " *II <sup>me</sup> "			—	424	—	424	10,0	140,0	28				
" B <sup>2</sup>	1	" " 40 " *II <sup>me</sup> "			—	36	—	36	9,5	9,5	2				
" B	9	" " 32 " II <sup>me</sup> "			—	288	—	288	12,0	108,0	18				
" B	25	" " 32 " II <sup>me</sup> "			—	800	—	800	12,7	317,5	50				
" BCF	4	" " { 6 " II <sup>me</sup> "	avec réduit pour bagages		—	24	—	24	9,6	38,4	8				
" BCF	4	" " { 26 " III <sup>me</sup> "				—	—	104				104			
" C	37	" " 40 " *III <sup>me</sup> "			—	—	1432	1432	9,5	351,5	74				
" C <sup>2</sup>	9	" " 55 " III <sup>me</sup> "			—	—	495	495	10,2	244,8	18				
" C <sup>2</sup>	15	" " 55 " III <sup>me</sup> "			—	—	825	825			30				
" C <sup>4</sup>	12	" " 72 " III <sup>me</sup> "			—	—	864	864	16,2	194,4	48				
" C <sup>4</sup>	10	" " 80 " III <sup>me</sup> "			—	—	800	800	25,5	255,0	40				
" D	1	" " 9 " II <sup>me</sup> "	pour le transport de malades		—	9	—	9	8,5	8,5	2				
219					<i>Total</i>				1249	2237	4520	8006	12,13	2655,5	482
<i>Fourgons à bagages.</i>															
Série F	8	fourgons			10		80	80	9,90	79,20	16				
" "	8	"			10		80	80	8,10	64,80	16				
" "	20	"			10		200	200	10,60	212,00	40				
36					<i>Total</i>				10	360	9,89	356,00	72		

Sont munis du frein Westinghouse: 2 voitures A<sup>S</sup>, 50 A, 30 A<sup>B</sup>, 49 B, 4 BCF, 37 C, 24 C<sup>2</sup>, 22 C<sup>4</sup> et 36 fourgons F.  
Est munie de la conduite du frein Westinghouse: 1 voiture D.

Sont munis de la conduite du frein Hardy: 2 voitures A<sup>S</sup>,  
de l'appareil de chauffage à la vapeur: 2 voitures A<sup>S</sup>, 50 A, 30 A<sup>B</sup>, 49 B, 4 BCF, 37 C, 24 C<sup>2</sup>, 22 C<sup>4</sup> et 36 fourgons F; de la conduite de chauffage à la vapeur: 1 voiture D.

\*) 6 voitures B, 1 B<sup>2</sup> et 12 C ont chacune 4 places de moins, dont l'espace est occupé maintenant par des poêles.

**20. Parc des voitures et wagons fin 1895. (Suite).**

		Force en tonnes		Poids mort en tonnes		Nombre des essieux
		par wagon	total	par wagon	total	
<i>Wagons à marchandises.</i>						
Série G	20 wagons couv. pr. march. et bestiaux	10,00	200,00	7,45	149,00	40
" GR <sup>1</sup>	150 " " " " " "	12,50	1875,00	9,00	1350,00	300
" GRC <sup>1</sup>	6 " " " groupages	12,50	75,00	9,10	54,60	12
" "	21 " " " " " "	12,50	262,50	9,40	197,40	42
" "	16 " " " " " "	12,50	200,00	9,50	152,00	32
" K	217 " " " march. et bestiaux	10,00	2170,00	7,20	1562,40	434
" KC	71 " " " marchandises	10,00	710,00	6,35	450,85	142
" L <sup>1</sup>	45 " découv. " "	12,50	562,50	5,70	256,50	90
" "	104 " " " " "	12,50	1300,00	5,90	613,60	208
" LF <sup>2</sup>	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
" LF <sup>1</sup>	150 " " " " " "	12,50	1875,00	6,75	1012,50	300
" LF	139 " " " " " "	10,00	1390,00	6,50	903,50	278
" M <sup>2</sup>	18 " pour le transport des pierres	15,00	270,00	5,90	106,20	36
" M <sup>2</sup>	28 " " " " " "	15,00	420,00	6,00	168,00	56
" M <sup>2</sup>	14 " " " " " "	15,00	210,00	6,20	86,80	28
" M <sup>2</sup>	20 " " " " " "	15,00	300,00	6,50	130,00	40
" M <sup>1</sup>	5 " " " " " "	12,50	62,50	5,15	25,75	10
" MR <sup>2</sup>	46 " " " " " "	15,00	690,00	7,10	326,60	92
" MR <sup>1</sup>	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
" OG	6 " " " " des volailles	10,00	60,00	8,00	48,00	12
" OG	3 " " " " de la bière*)	10,00	30,00	7,10	21,30	6
" OG	2 " " " " " " **)	10,00	20,00	9,50	19,00	4
" O	6 " " " " du pétrole***)	10,00	60,00	8,12	8,12	12
				7,70	7,70	
				9,00	36,00	
	1323 <i>Total</i>	12,26	16220,00	7,03	9305,32	2646
<i>Wagons affectés à divers services :</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
" OK	3 " de secours	12,50	37,50	8,70	26,10	6
" OK	1 " pour l'éclairage des tunnels	10,00	10,00	9,00	9,00	2
" OM	1 " à réservoir de gaz	15,00	15,00	9,90	9,90	2
	69 <i>Total</i>	10,18	702,50	4,78	329,80	138
	1428 total des fourgons et wagons .	—	17282,50	—	9991,12	2856

Sont munis du frein Westinghouse: 20 G, 150 GR<sup>1</sup>, 43 GRC<sup>1</sup> et 11 OG, de la conduite du frein Westinghouse: 3 OK (wagons de secours), de la conduite de l'appareil de chauffage à la vapeur: 20 G, 150 GR<sup>1</sup>, 43 GRC<sup>1</sup>, 11 OG et 3 OK (wagons de secours).

\*) Wagons spéciaux pour le transport de bière de la Brasserie T. Spiess, au Lœwengarten à Lucerne.  
 \*\*) Propriété de la Brasserie T. Spiess, au Lœwengarten à Lucerne.  
 \*\*\*) Propriété de la Société italo-améric. des pétroles à Venise.

## 21. Parcours et utilisation des voitures et wagons.

	Voitures à voyageurs		Wagons à marchandises		Total	
	Kilomètres d'essieux					
	1895	1894	1895	1894	1895	1894
<i>1. Parcours des voitures et wagons du Gothard.</i>						
a) Sur le réseau du Gothard	12,961,438	12,398,674	15,466,050	15,312,004	28,427,488	27,710,678
b) Sur les chemins de fer suisses . . . . .	2,098,448	1,776,840	13,766,940	13,173,250	15,865,388	14,950,090
c) Sur les chemins de fer étrangers (y compris frontière — Luino) . . . .	1,970,250	1,934,650	17,646,706	19,368,050	19,616,956	21,302,700
<i>Parcours total des voitures et wagons du Gothard . .</i>	<i>17,030,136</i>	<i>16,110,164</i>	<i>46,879,696</i>	<i>47,853,304</i>	<i>63,909,832</i>	<i>63,963,468</i>
<i>2. Parcours des voitures et wagons sur les lignes du Gothard.</i>						
a) Voitures et wagons du Gothard . . . . .	12,961,438	12,398,674	15,466,050	15,312,004	28,427,488	27,710,678
b) Voitures et wagons étrangers :						
1. Voitures et wagons de Compagnies suisses .	3,080,089	3,275,838	8,286,210	7,897,142	11,366,299	11,172,980
2. Fourgons des Postes fédérales . . . . .	—	—	*2,225,670	2,014,888	*2,225,670	2,014,888
3. Voitures et wagons d'autres pays . . . .	1,456,191	1,138,745	36,900,055	40,376,222	38,356,246	41,514,967
4. Wagons-lits . . . . .	681,930	710,916	—	—	681,930	710,916
<i>Parcours total des voitures et wagons du Gothard et étrangers . . . . .</i>	<i>18,179,648</i>	<i>17,524,173</i>	<i>62,877,985</i>	<i>65,600,256</i>	<i>81,057,633</i>	<i>83,124,429</i>

\* Y compris 4920 essieux-kilom. sur le parcours frontière suisse-Luino.

## b. Utilisation des voitures et wagons.

<i>1. Voitures à voyageurs.</i>		1895 :	1894 :
Rapport entre le nombre de places occupées et le nombre total de places . . . . .	I <sup>e</sup> classe	22,41 %	21,88 %
	II <sup>e</sup> " "	26,95 " "	27,99 " "
	III <sup>e</sup> " "	26,57 " "	27,73 " "
	ensemble	26,05 " "	26,69 " "
Nombre de places vides pour une place occupée	I <sup>e</sup> classe	4,46	4,57
	II <sup>e</sup> " "	3,71	3,65
	III <sup>e</sup> " "	3,76	3,61
	ensemble	3,84	3,75
<i>2. Wagons à marchandises.</i>			
Utilisation de la force (tonnage) des wagons . . . . .		34,63 %	33,91 %

**22. Parcours, consommation en graisses et huiles et frais de réparations des voitures et wagons de 1885 à 1895.**

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-kilomèt. (p. b.)	Montant	par kilomètre d'essieu	par tonne-kilomèt. (p. b.)		
			Kg.	Gr.	Gr.	Fr.	C.	C.	C.	Fr.	C.	C.	C.
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	14,963,50	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	12,476,60	0,203	0,033	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	78,736,802	475,869,477	23,250,10	0,295	0,049	5,071	05	0,006	0,001	260,612	28	0,331	0,055
1894	85,758,990	526,387,072	23,910,75	0,279	0,045	5,011	23	0,006	0,001	372,639	09	0,435	0,071
1895	83,664,517	519,708,957	24,964,05	0,298	0,048	5,111	71	0,006	0,001	350,768	19	0,419	0,067

### 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 . .	821,00	164	20	10,00	4	50	5,00	4	—	30,00	3	90	866,00	176	60
Février . .	770,00	154	—	60,00	27	—	5,00	4	40	32,00	9	40	867,00	194	80
Mars . . .	1476,00	295	20	30,00	13	50	5,00	3	95	32,00	17	70	1543,00	330	35
Avril . . .	2020,00	404	—	30,00	13	50	—	—	—	30,00	4	50	2080,00	422	—
Mai . . . .	2198,00	439	60	30,00	13	50	—	—	—	15,30	4	05	2243,30	457	15
Juin . . .	2455,00	491	—	30,00	13	50	5,00	3	95	30,00	4	80	2520,00	513	25
Juillet . .	3459,00	691	80	30,00	13	50	—	—	—	30,75	7	55	3519,75	712	85
Août . . .	3206,00	641	20	60,00	27	—	5,00	3	95	45,00	7	05	3316,00	679	20
Septembre	2933,00	586	60	30,00	13	50	5,00	3	95	47,00	12	30	3015,00	616	35
Octobre . .	1950,00	390	—	45,00	20	25	—	—	—	30,00	4	80	2025,00	415	05
Novembre	1679,00	335	80	—	—	—	10,00	7	90	30,00	4	80	1719,00	348	50
Décembre	1185,00	237	—	30,00	13	50	5,00	3	95	30,00	4	80	1250,00	259	25
<i>Total</i>	24152,00	4830	40	385,00	173	25	45,00	36	05	382,05	85	65	24964,05	5125	35

Consommation de graisses et huiles par kilomètre d'essieu de voitures et wagons: 0,298 gramme.

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

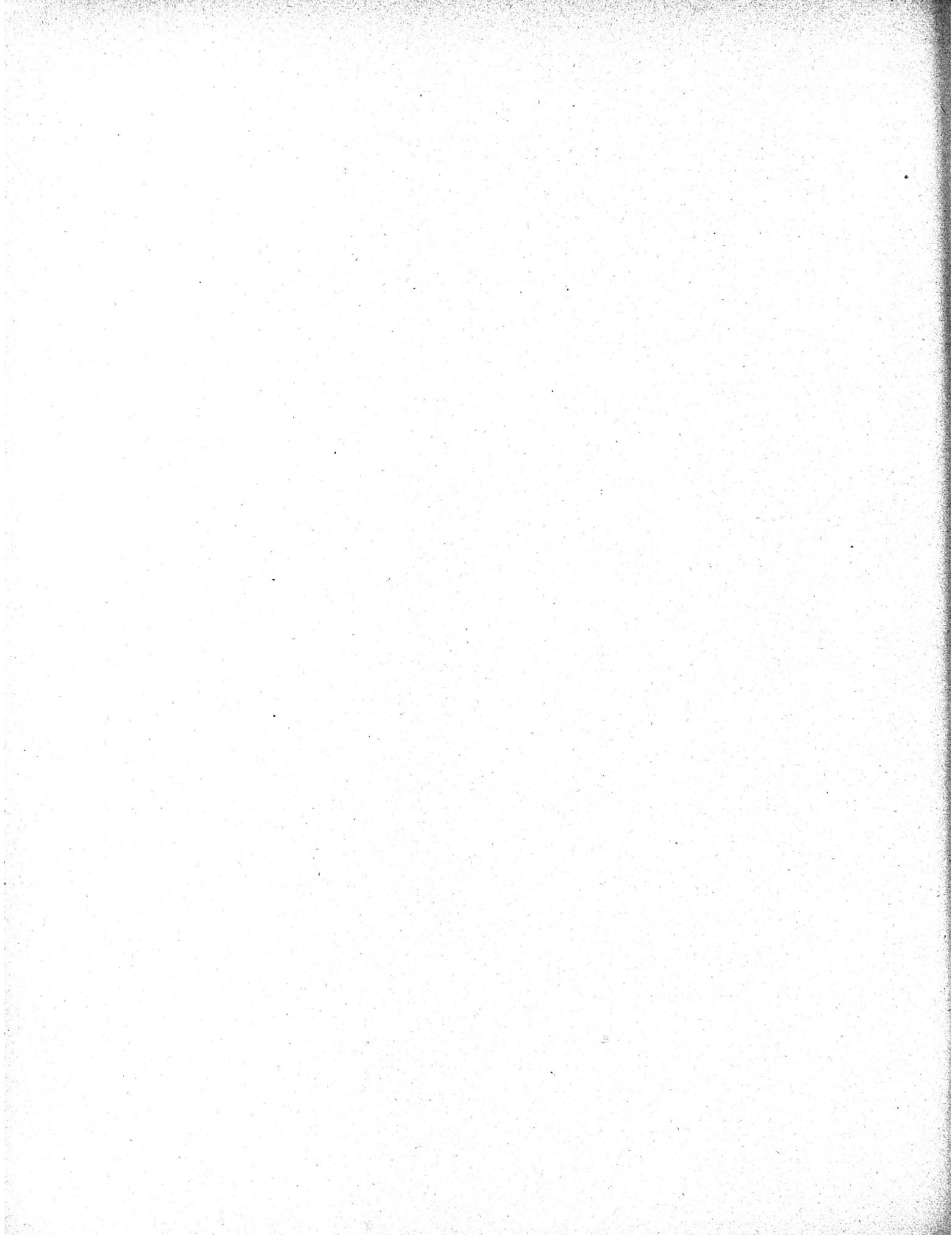
## 24 Dépenses du service de la traction (redevances non déduites).

Nature des dépenses	Montants		Totaux		Par kilomètre de train		par kilomètre de locomotive		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)	43,274	70			1,520		1,117		0,0517		0,0083	
2. Personnel des locomotives et visiteurs des voitures et wagons :												
a. Chefs des dépôts et leurs aides	47,537	13			1,670		1,227		0,0568		0,0092	
b. Mécaniciens et chauffeurs . . . . .	717,880	48			25,216		18,530		0,8560		0,1381	
c. Visiteurs et aides-visiteurs . . . . .	51,961	41			1,825		1,342		0,0621		0,0100	
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel (nettoyeurs de locomotives, nettoyeurs et graisseurs de voitures et wagons) . . . . .	105,032	08			3,689	33,920	2,711	24,927	0,1256	1,1542	0,0202	0,1858
			965,685	80								
<i>B. Matières pour les locomotives, voitures et wagons.</i>												
1. Combustibles :												
a. locomotives . . . . .	1323,458	40			46,487		34,162		1,5819		0,2547	
b. voitures et wagons . . . . .	3,711	09			0,130		0,096		0,0044		0,0007	
2. Graisses et huiles :												
a. locomotives . . . . .	68,706	61			2,413		1,773		0,0821		0,0132	
b. voitures et wagons . . . . .	5,111	71			0,180		0,132		0,0061		0,0010	
3. Eclairage :												
a. locomotives . . . . .	11,408	23			0,401		0,294		0,0137		0,0022	
b. voitures et wagons . . . . .	25,756	03			0,905		1,665		0,0308		0,0049	
4. Nettoyage, désinfection, étoupage, eau et sable :												
a. locomotives . . . . .	25,056	92			0,880		0,647		0,0299		0,0048	
b. voitures et wagons . . . . .	3,063	46			0,107		0,079		0,0037		0,0006	
			1,466,272	45		51,503		37,848		1,7526		0,2821
<i>C. Entretien et renouvellement du matériel roulant</i>												
1. Locomotives et tenders . . . . .	586,308	06			20,594		15,134		0,7008		0,1128	
2. Voitures . . . . .	212,782	55			7,474		5,492		0,2543		0,0409	
3. Wagons . . . . .	137,985	64			4,847		3,562		0,1649		0,0266	
			937,076	25		32,915		24,188		1,1200		0,1803
<i>D. Autres dépenses.</i>												
1. Fournitures de bureau, frais d'impression et de reliure, insertions, ports de lettres et télégrammes . . . . .	7,740	94			0,272		0,200		0,0093		0,0015	
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service, notamment des remises et dortoirs . . . . .	6,091	64			0,214		0,157		0,0073		0,0012	
3. Complètement et entretien de l'inventaire pour le service de la traction (à l'exclusion de celui pour les ateliers) . . . . .	7,247	25			0,254		0,187		0,0087		0,0014	
4. Divers . . . . .	18	10			0,001	0,741	0,000	0,544	0,0000	0,0253	0,0000	0,0041
			21,097	93								
			3,390,132	43		119,079		87,507		4,0521		0,8523

*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., n'ont pas été déduites des positions ci-dessus.

**25. Récapitulation chronologique des dépenses pour le service de la traction de 1885 à 1895 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.
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	1,699	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	2,073	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
1894	897,583	—	23,366	1,047	0,1705	1,442,194	36	37,544	1,682	0,2740
1895	965,685	80	24,927	1,154	0,1858	1,428,630	16	36,876	1,708	0,2749
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.
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	19,443	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
1894	40,742	17	1,060	0,047	0,0077	947,664	92	24,670	1,105	0,1800
1895	37,642	29	0,972	0,045	0,0072	937,076	25	24,188	1,120	0,1803
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.
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	74,230	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	83,583	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
1894	22,436	87	0,584	0,026	0,0043	3,350,621	32	87,224	3,907	0,6365
1895	21,097	93	0,544	0,025	0,0041	3,390,132	43	87,507	4,052	0,6523



GRAPHISCHE DARSTELLUNG  
DER TRANSPORT-QUANTITÄTEN, DER PERSONENKILOMETER,  
DER GÜTERTONNENKILOMETER  
UND DER FINANZIELLEN BETRIEBSERGEBNISSE  
in den Jahren 1883 - 1895.

---

REPRÉSENTATION GRAPHIQUE  
DES QUANTITÉS TRANSPORTÉES, DES KILOMÈTRES-VOYAGEURS,  
DES KILOMÈTRES-TONNES DE MARCHANDISES,  
AINSI QUE DES RÉSULTATS FINANCIERS  
de 1883 à 1895

---

# TRANSPORT-QUANTITÄTEN

in den Jahren 1883 - 1895.

QUANTITÉS TRANSPORTEES de 1883 à 1895.

