

Exploitation

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **25 (1896)**

PDF erstellt am: **24.07.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

A cette date la toiture et le crépissage du dépôt étaient presque terminés.

La démolition de l'ancien bâtiment aux voyageurs commencera aussitôt que le service de la gare pourra être provisoirement organisé dans le nouvel édifice; l'ancien bâtiment sera transféré, agrandi et comprendra des dortoirs pour le personnel des trains, ainsi que d'autres locaux de service.

En 1896, nous avons conclu un arrangement avec l'Entreprise des Eaux du village d'Arth pour l'adduction à la gare de l'eau nécessaire à la consommation ainsi qu'aux besoins de service; une convention analogue a été passée avec l'usine électrique de Schwyz relativement à la fourniture de lumière électrique ainsi que de force pour les installations dont le besoin viendrait à se faire sentir.

Bien que, par suite du mauvais temps, tous ces travaux de transformation soient assez en retard par rapport au programme, les installations suffiront pour le trafic dès l'ouverture du service sur les nouvelles lignes.

A la clôture de l'exercice, les dépenses pour les embranchements Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau se montaient à fr. 12,688,488. 76 ou 85 % du devis de fr. 14,900,000, y compris le coût de la transformation de la gare d'Arth/Goldau, mais non compris nos quote-parts au coût des gares de Lucerne et de Zoug.

En ce qui concerne la *nouvelle gare de Lucerne*, à la construction de laquelle nous participons financièrement, nous avons à mentionner ce qui suit: dès le 7 septembre les trains de marchandises ont emprunté la nouvelle ligne d'accès pour aboutir à la nouvelle gare des marchandises en exploitation déjà depuis l'automne de 1894; le 1^{er} novembre a eu lieu l'inauguration de la nouvelle gare aux voyageurs et la circulation a cessé sur l'ancien tronçon de la Fluhmühle à la gare provisoire.

Au début on ne disposait que de deux voies de chaque côté du trottoir principal, mais d'autres ont été posées au fur et à mesure de l'enlèvement des anciennes voies qui croisaient la nouvelle gare ainsi que de l'avancement des halles de celle-ci.

Au surplus, le parachèvement de la gare dans son ensemble se poursuit activement.

De notre quote-part nous avons payé, fin 1896, fr. 2,249,100 en 14 versements successifs.

Les pourparlers avec le Nord-Est Suisse relativement à l'usage commun de la *gare de Zoug* n'ont été engagés qu'au commencement de l'année courante.

II. Exploitation.

A. Tarifs.

1. Service des voyageurs et des bagages. Dans notre dernier rapport annuel, nous avons dit que la question relative à la *prolongation du délai de validité des billets de double course* se trouvait liquidée par le II^e supplément au règlement de transport suisse; lors de la discussion, au sein des Chambres fédérales, du rapport de gestion du Conseil fédéral pour 1895, les dispositions de ce supplément furent toutefois critiquées, bien qu'elles fussent le résultat d'un accord intervenu après sérieux examen entre le Département des chemins de fer et les Compagnies suisses, et les Chambres adoptèrent les postulats suivants:

1. Le Conseil fédéral est invité à étudier les moyens d'obtenir des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur l'engagement de rembourser le surplus de la taxe payée sur les billets d'aller et retour non utilisés.

2. Le Conseil fédéral est invité à reprendre les négociations avec les compagnies suisses de chemins de fer dans le but d'obtenir: 1^o que la durée de validité des billets de retour pour les voyageurs soit étendue à un plus grand nombre de jours; 2^o que la remise des billets de retour à des tiers soit interdite uniquement lorsqu'elle prend le caractère d'un trafic.

Le Département des chemins de fer a communiqué ces postulats aux Administrations suisses en les invitant à se prononcer à ce sujet dans le plus bref délai. Les Compagnies ont consacré plusieurs séances à l'étude de cette question, mais il ne leur a pas été possible d'envoyer avant la fin de l'année le mémoire demandé par l'autorité supérieure.

Durant l'exercice, on a mis en vigueur 16 tarifs et 13 suppléments de tarifs.

Il nous est parvenu 499 réclamations, dont 105 ont été repoussées; d'autre part nous avons eu à effectuer 376 remboursements pour la somme de fr. 4,569. 65; 18 réclamations pendantes à la fin de l'année ont été reportées à l'exercice suivant.

2. Service des marchandises. L'Association des chemins de fer suisses a obtempéré à l'invitation (voir notre dernier rapport de gestion) du Département des chemins de fer de lui faire connaître sa manière de voir à l'égard du vœu exprimé par les Chambres fédérales que *les taxes pour le transport des produits et des marchandises dans le trafic intérieur et notamment pour le transport des vins, soient réduites, en prenant pour base, autant que faire se pourra, le système des tarifs dégressifs en proportion des distances (Staffeltarif)*. La réponse des Compagnies est négative, parce qu'elles estiment qu'actuellement, alors que la nationalisation des chemins de fer est au premier plan, on ne peut exiger d'elles et les organes de l'Etat ne sauraient non plus désirer qu'elles se livrent à des expériences en matière de tarifs, qui entraîneraient une diminution sensible des recettes, pour peu que les réductions accordées soient de quelque importance. En outre, l'adoption du système des tarifs dégressifs se heurterait de toutes façons à des difficultés, vu qu'elle impliquerait tout naturellement l'uniformisation des unités kilométriques de toutes les Compagnies suisses, chose à peine réalisable, étant donnée l'inégalité des unités actuellement appliquées par les diverses entreprises de transport. Au surplus, l'application de tarifs dégressifs selon la distance ne pourrait être restreinte au trafic intérieur suisse, il faudrait au contraire l'étendre au trafic avec l'Etranger, de sorte que l'action bienfaisante que les Chambres fédérales attendent du système dégressif quant à l'écoulement des produits suisses, serait fort souvent paralysée.

Dans son rapport aux Chambres fédérales, le Conseil fédéral a d'abord exposé le point de vue auquel se plaçaient les Administrations. Ensuite, vu l'attitude déclinatoire de celles-ci et considérant le fait qu'en l'état actuel de la législation suisse en matière de chemins de fer, les autorités fédérales n'ont pas le droit d'imposer aux compagnies, contre leur gré, une réduction des taxes de transport qui ne sortent pas les limites concessionnelles et sont en harmonie avec les prescriptions de l'art. 35 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, le Conseil fédéral a proposé de ne pas examiner de plus près, pour le moment, la question des taxes pour le transport des marchandises en général et des vins en particulier.

De son côté, l'Assemblée fédérale a adopté cette proposition, la question est donc liquidée.

Durant l'année 1896, on a mis en vigueur 7 tarifs et 42 suppléments de tarifs

Au cours du dernier exercice, il nous est parvenu 2644 demandes de détaxe qui, ajoutées aux 227 en suspens au 1^{er} janvier 1896, forment un total de 2871, dont 2686 ont été liquidées et 185 reportées à l'année 1897.

B. Horaires et circulation des trains.

a. Service d'été.

Durant la période d'été les rapides 41 et 58 faisaient halte à Fluelen et les directs 45 et 54 à Capolago. Le Département des chemins de fer a ordonné de nouveau l'arrêt du train 55 à Immensee.

A la requête de quelques communes du Sotto-Cenere, nous avons ajouté au train de marchandises 507, sur le parcours Lugano-Chiasso, une voiture de 3^e classe qui revenait à Lugano avec le train de marchandises 520; de cette façon, ce dernier également était aménagé pour le transport des voyageurs.

Déférant à une demande du Gouvernement schwyzois, nous avons de même ajouté une voiture de 3^e classe au train de marchandises 527 entre Brunnen et Rothkreuz, afin d'établir la correspondance directe à Rothkreuz au train 166 du Nord-Est Suisse.

A la suite d'une pétition des communes tessinoises intéressées, le départ des trains 22 et 32 a été avancé de 30 minutes.

Pour le cas où la charge des trains 54 et 58^z dépasserait à partir de Biasca la limite fixée pour deux locomotives, on a intercalé, comme l'année précédente, sur le parcours de Biasca à Göschenen, les trains supplémentaires facultatifs 54 a et 58 a; le premier a été mis en marche 20 fois, le second 6 fois.

b. Service d'hiver.

Pour le service d'hiver, on a conservé l'horaire d'été avec les modifications suivantes:

Le battement des trains 41 et 58 à Fluelen a été supprimé; de même, après la clôture du service de la ligne du Monte Generoso, les trains 45 et 54 ne s'arrêtaient plus à Capolago.

A la demande du Gouvernement tessinois, provoquée par une pétition de la Municipalité de Locarno, le départ de cette localité du train 32 a été retardé de 30 minutes; il en est résulté que ce train ne correspondait plus à Cadenazzo au train 22 et a dû par conséquent être étendu au tronçon Cadenazzo-Bellinzona.

Désireux de satisfaire aux vœux réitérés de la ville de Turin, tendant à la création de meilleures communications avec la Suisse, le direct 15 partant de Turin pour Luino à 8⁴⁵ du matin a été mis, dès le 3 novembre, en correspondance avec le rapide 58 quittant Bellinzona à 1⁴⁸ du soir. A cet effet, le départ de Luino du train omnibus 68 a été retardé de 11⁵⁰ du matin à 12⁴⁵ du soir et ce train a circulé comme direct de 1^e et 2^e classe entre Luino et Bellinzona. Pour remplacer le train 68, on a simultanément transformé le direct 64 Luino-Bellinzona en un train omnibus qui devait desservir toutes les gares de cette ligne.

Pour le rapatriement des ouvriers italiens, on a, comme l'an dernier, mis en marche du 15 octobre au 25 décembre 1896, les trains omnibus facultatifs 55 a Lucerne-Chiasso et 55^{bis} Rothkreuz-Chiasso; le premier a circulé 21 fois et le second 13 fois.

Le transport des ouvriers italiens en sens inverse a été effectué au printemps de 1897, soit du 14 février au 20 avril, par le train omnibus quotidien 44 a Chiasso-Lucerne.

En outre, on avait prévu la mise en marche des trains omnibus facultatifs 44 b Lugano-Lucerne, 44 c Chiasso-Rothkreuz, 4 b Bellinzona-Rothkreuz et 72 a Locarno-Bellinzona.

La densité considérable du trafic des céréales en provenance de l'Italie a nécessité dès le 23 novembre 1896 l'intercalation de 2 trains de marchandises facultatifs en sus des 6 trains semblables déjà organisés.

C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1896 (266 kilomètres)				1895 (266 kilomètres)				Comparé à 1895 plus moins			
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs	5,805,013	15	35,64	34,15	5,389,915	68	34,27	32,82	415,097	47		
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):												
a) bagages	533,528	10	3,28	3,14	513,891	97	3,27	3,13	19,636	13		
b) animaux	414,697	72	2,55	2,44	669,213	22	4,25	4,08			254,515	50
c) marchandises de toute nature	9,532,669	31	58,58	56,09	9,154,495	29	58,21	55,74	378,174	02		
Ensemble	16,285,908	28	100,00		15,727,516	16	100,00		558,392	12		
B. Recettes diverses	709,660	24		4,18	695,301	72		4,23	14,358	52		
Total des Recettes	16,995,568	52		100,00	16,422,817	88		100,00	572,750	64		

Ainsi que le montre ce tableau, les recettes sur voyageurs, bagages et marchandises accusent pour l'exercice écoulé une augmentation de fr. 812,907. 62, tandis que le produit du transport des animaux a diminué de fr. 254,515. 50. La plus-value nette des transports par chemin de fer est donc de fr. 558,392. 12, soit de 3.55 %; comparativement à l'année 1894, elle s'élève à fr. 784,377. 60 (5.06 %).

La recette sur transports par chemin de fer comporte :

	1896	1895
par kilomètre-ligne	fr. 61,225. 22	fr. 59,126. —
" kilomètre-train	" 5. 85	" 5. 74
" jour	" 44,497. 02	" 43,089. 08

Les mois de janvier, février, mars, septembre, octobre, novembre et décembre accusent une diminution, ceux d'avril, mai, juin, juillet et août une augmentation de recette; c'est le mois d'octobre qui présente la plus forte recette; fr. 1,639,007. 86 et janvier la plus faible: 1,074,937. 95; la recette moyenne mensuelle se chiffre par fr. 1,357,159. 02 contre fr. 1,310,626. 35 en 1895.

Selon l'usage, nous avons réuni dans 8 tableaux annexés à ce rapport les divers résultats de la statistique du trafic et des recettes; ces données nous suggèrent les considérations ci-après :

1. Voyageurs.

Malgré le temps exceptionnellement défavorable qui a régné pendant la saison des voyages, le chiffre total des personnes transportées est monté de 1,624,413 à 1,708,754 et le nombre des voyageurs, ramené à la longueur totale du réseau, de 289,337 à 324,183. Le chiffre des voyageurs de I^{re} et de II^e classe n'a guère varié par rapport à l'exercice 1895; l'augmentation porte donc essentiellement sur les voyageurs de III^e classe et provient surtout du développement du mouvement local, ainsi que du transport d'ouvriers tessinois et italiens qui empruntent notre ligne au printemps dans la direction sud et en automne dans la direction nord. L'influence de l'Exposition nationale de Genève sur le mouvement des voyageurs a été peu sensible. Le chiffre moyen des kilomètres parcourus par chaque voyageur des trois classes de voitures est monté de 47.38 à 50.47. En 1896

également, la proportion de l'utilisation des trois classes s'est légèrement modifiée en faveur de la III^e classe. La recette totale sur voyageurs s'est accrue de fr. 415,097. 47 ou de 7.70 %.

Le nombre des voyageurs transportés est :

	1896		1895
en I ^e classe	86,208 = 5.05 %		86,261 = 5.31 %
" II ^e "	373,564 = 21.86 %		376,182 = 23.16 %
" III ^e "	1,248,982 = 73.09 %		1,161,970 = 71.53 %

Les kilomètres de voyageurs se subdivisent comme suit :

	1896		1895
pour la I ^e classe	10,375,314 = 12.03 %		10,133,359 = 13.17 %
" " II ^e "	26,180,967 = 30.36 %		24,654,782 = 32.03 %
" " III ^e "	49,676,306 = 57.61 %		42,175,550 = 54.80 %

Chaque voyageur a parcouru en moyenne :

	1896		1895
en I ^e classe	120.35 kilomètres		117.47 kilomètres
" II ^e "	70.08 "		65.54 "
" III ^e "	39.77 "		36.30 "

Le chiffre moyen de voyageurs est :

	1896	1895
par kilomètre de train de voyageurs	51.90	47.61
" " d'essieu de voiture	4.43	4.23

Quant aux recettes, elles se répartissent comme suit :

	1896		1895
I ^e classe fr.	1,287,237. 38 = 22.18 %		fr. 1,265,691. 21 = 23.49 %
II ^e " "	2,060,425. 40 = 35.49 %		" 2,029,004. 15 = 37.64 %
III ^e " "	2,457,350. 37 = 42.33 %		" 2,095,220. 32 = 38.87 %

Chaque voyageur a payé une taxe moyenne :

	1896	1895
en I ^e classe de	fr. 14. 93	fr. 14. 67
" II ^e " "	" 5. 52	" 5. 39
" III ^e " "	" 1. 97	" 1. 80

La recette par voyageur et kilomètre se monte :

à 6.73 centimes en 1896
à 7.00 " " 1895.

2. Bagages.

Ce service est en augmentation de 106 tonnes sur l'exercice 1895, représentant une plus-value de fr. 19,636. 13 = 3.82 %, à laquelle participe principalement le trafic de et pour l'Italie.

3. Animaux.

Tout comme en 1895, les transports d'animaux ont subi une notable diminution qui comporte 59,297 têtes et fr. 254,515. 50 (38.03 %) et qu'on peut attribuer principalement au fait que le bétail indigène de boucherie a suffi dans une plus forte mesure aux besoins de la consommation.

4. Marchandises.

Ce trafic s'est accru d'une façon réjouissante. Le nombre total des tonnes transportées est monté de 825,002 à 873,100 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 466,172 à 482,264. L'augmentation porte essentiellement sur les céréales et les matériaux de construction; d'autre part, les produits métallurgiques en provenance de l'Italie ont subi une diminution fort sensible. Parmi les articles principaux de transport, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent quant au poids le premier rang avec 383,817 tonnes (43.96 %); viennent ensuite: les matériaux de construction avec 145,681 tonnes (16.69 %) et les produits métallurgiques avec 95,151 tonnes (10.90 %).

Les quatre catégories principales de tarifs accusent les quantités suivantes:

	1896	1895
grande vitesse	38,064 t. = 4.36 %	39,526 t. = 4.79 %
expéditions partielles	44,937 t. = 5.15 %	42,521 t. = 5.16 %
wagons complets (petite vitesse)	259,795 t. = 29.75 %	228,327 t. = 27.67 %
tarifs exceptionnels	530,304 t. = 60.74 %	514,628 t. = 62.38 %

Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après:

	1896	1895
De la Suisse vers l'Italie	45,097 t.	46,925 t.
De l'Italie vers la Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	348,024 t.	305,411 t.
De l'Allemagne, la Belgique et la Hollande vers l'Italie	125,776 t.	153,109 t.
De l'Italie vers l'Allemagne, la Belgique, la Hollande et l'Angleterre	76,959 t.	75,433 t.

Dans ces chiffres sont comprises également les marchandises réexpédiées de Chiasso transit, Pino transit et Locarno transit.

La distance moyenne de transport d'une tonne a baissé de 150.30 à 146.33 kilomètres.

La recette du service des marchandises est montée de fr. 9,154,495. 29 à 9,532,669. 31 (4.13 %). Le produit par tonne-kilomètre est de 7.43 centimes contre 7.38 centimes en 1895.

Mouvement des entrepôts. Par suite d'achats extraordinaires faits dans un but de spéculation par les commerçants suisses de céréales, les transports de cette nature expédiés des ports italiens de Gênes et de Venise à destination de la Suisse avaient pris, vers la fin de l'année 1896, des proportions qui nous causèrent quelques embarras quant à l'emmagasinage des marchandises. Les journaux ayant publié à ce sujet des articles qui dénotaient parfois une complète ignorance de l'état des choses, nous saisissons l'occasion qui se présente ici de rétablir les faits.

Au fur et à mesure de l'accroissement des transports de céréales par la voie du Saint-Gothard, nous avons constamment veillé à ce que le commerce ait à sa disposition les magasins nécessaires à l'entreposage des expéditions qui n'étaient pas acheminées directement à leur destination. Le graphique annexé au présent rapport montre que l'extension des entrepôts a marché de pair avec l'augmentation des besoins. Lorsque, vers la fin de l'automne 1895, les magasins agrandis de Brunnen et de Fluelen ainsi que d'autres locaux disponibles, furent pour la première fois *complètement* remplis de céréales, nous nous décidâmes à construire à la station d'Altdorf des installations pouvant contenir environ 1000 wagons complets. Avec ces nouveaux bâtiments nous disposions, au début de la campagne des céréales de 1896, de magasins d'une capacité de 4000 wagons susceptible d'être, en cas de besoin, portée à 5000 wagons par l'affectation à ce but d'autres halles et de terrains disponibles, ces derniers pour la création d'entrepôts en plein air.

On peut se faire une idée des dimensions de ces installations, quand on saura que la superficie totale des halles d'entrepôt, voies comprises, comporte 90,000 m² dont 36,000 m² de surface bâtie. Le capital engagé dans les entrepôts du Gothard atteignait à fin 1896 le chiffre de un million et quart de francs.

Comme nous suivions avec attention le développement du trafic, au départ des ports italiens, des céréales destinées à la consommation suisse, nous pouvions admettre avec toute certitude que les mesures prises par nous suffiraient amplement. Personne, pas même les principaux intéressés, les négociants en céréales, ne nous avait avertis que les demandes d'entreposage pourraient affluer d'une manière exceptionnelle, lorsque, à la fin de novembre, cette éventualité se produisit inopinément et dans des proportions que rien ne faisait prévoir.

Par circulaire du 25 novembre nous prévinmes les maisons de commerce en céréales que les magasins disponibles seraient à bref délai encombrés et que, nous basant sur le règlement des entrepôts du chemin de fer du Gothard, nous déclinions toute responsabilité quant aux envois expédiés à nos entrepôts, soit à celui de Brunnen, sans l'assentiment préalable de notre administration des entrepôts.

Malgré cela, les commerçants en céréales continuèrent à consigner leurs marchandises aux ports italiens à destination de Brunnen, sans avoir reçu l'autorisation de les emmagasiner. La conséquence de ceci fut l'encombrement, vers la mi-décembre, non seulement des halles d'entrepôt, mais aussi des emplacements destinés à l'entreposage en plein air. Le 15 décembre, 150 wagons attendaient dans les stations au sud de Brunnen jusqu'à Airolo de pouvoir être dirigés sur les entrepôts et simultanément la gare de Bellinzona demandait la permission de mettre en marche 10 trains facultatifs pour le transport des envois de céréales qui affluaient aux stations frontalières italiennes.

Dans ces conditions nous fûmes obligés, le 15 décembre au soir, d'ordonner que les wagons de céréales en cours de transport soient placés sur la voie de droite du tronçon Altdorf-Erstfeld et que le service des trains se fasse, sur cette ligne, à simple voie. Toutefois, aussitôt que le Département fédéral des chemins de fer eut connaissance de cette mesure, il nous télégraphia: „Nous attendons que le service à double voie Erstfeld-Altdorf soit repris à bref délai et ne soit désormais plus interrompu“.

Le 26 décembre il se trouvait sur la voie de droite Altdorf-Erstfeld et sur les voies disponibles des stations de Schwyz, Brunnen, Erstfeld, Biasca et Mendrisio 907 wagons de céréales et notre représentant à Milan nous informait qu'il y avait encore en dépôt à Gênes et à Venise plus de 1500 wagons de céréales destinés à la Suisse et qu'on cherchait à tout prix à évacuer sur notre réseau.

Dans cette situation des plus critiques, il ne nous restait plus qu'à prier les Administrations italiennes de ne plus accepter au transport aucun envoi de céréales pour Brunnen-entrepôts; mais lorsqu'on tenta d'éluder cette disposition en expédiant à Brunnen loco, à l'adresse de tiers non domiciliés dans cette localité, l'interdiction dut être étendue à la station de Brunnen qui d'ailleurs n'a pas le droit de réexpédier aux prix des tarifs directs. Faute de cette mesure, le danger eût été imminent, en d'autres termes la circulation normale des trains et par conséquent le maintien de l'exploitation régulière du chemin de fer couraient le risque d'être complètement entravés. C'est aussi le seul mobile qui a poussé l'Autorité de surveillance à intervenir.

Tout en regrettant que nos mesures aient pu causer au commerce des ennuis et des frais par suite du taux beaucoup plus élevé des droits de magasinage à Gênes, nous n'en devons pas moins affirmer que les dispositions prises nous ont été dictées par l'obligation de maintenir l'inté-

grité du service d'exploitation. Au surplus nous ferons remarquer que les transports de céréales des stations maritimes italiennes aux gares destinataires suisses n'ont jamais été interrompus; les perturbations se sont produites, non pas dans le service des transports, mais uniquement dans le service des entrepôts, service organisé par l'Administration du Gothard sans obligation d'aucune nature pour elle.

Les faits que nous venons de relater nous ont induits à étudier sous toutes ses faces et sans retard la question de l'extension de nos entrepôts; la solution de cette question est cependant d'autant plus difficile qu'en ce qui concerne les entrepôts, la demande est intimement liée aux conditions du marché des céréales et ne peut être évaluée même approximativement. Un nouvel agrandissement des installations actuelles ne saurait donc se faire que dans des proportions raisonnables si l'on ne veut pas risquer d'immobiliser des capitaux sans profit aucun.

Comparées à celles de 1895, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit:

	1896	1895
loyers et affermages	fr. 702,586. 53	fr. 682.961. 03
produit de services auxiliaires	„ 4,417. 28	„ 10.868. 86
autres recettes	„ 2,656. 43	„ 1.471. 83
<i>total</i>	<u>fr. 709,660. 24</u>	<u>fr. 695,301. 72</u>

Par rapport à l'exercice précédent, il y a donc une plus-value de fr. 14,358. 52 qui provient essentiellement de la mise en service à fin 1895 de 50 wagons neufs pour transports de grande vitesse, ainsi que de la location des maisons d'habitation pour employés à Erstfeld, dont la construction a été achevée en 1896.

D. Dépenses et statistique de l'exploitation.

<i>Dépenses.</i>	1896 (266 kilomètres.)			1895 (266 kilomètres.)			Comparé à 1895			
							plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale	521,515	83	5.22	498,029	75	5.54	23,486	08		
II. Surveillance et entretien de la ligne	2,329,008	74	23.35	1,794,576	20	19.93	534,432	54		
III. Expédition et mouvement	2,230,137	98	22.35	1,997,172	17	22.19	232,965	81		
IV. Traction	3,445,365	30	34.53	3,195,447	28	35.49	249,918	02		
V. Dépenses diverses	1,451,675	61	14.55	1,517,378	30	16.85			65,702	69
<i>Total des dépenses</i>	9,977,703	46	100.00	9,002,603	70	100.00	975,099	76		

	1896	1895
La dépense s'élève: par kilomètre de ligne	à fr. 37,510. 16	fr. 33,844. 37
" " " train	3.5847	3.2840
" " " parcours utile	2.9257	2.6972
" " " d'essieu de voitures et wagons	0.1195	0.1111
" " " de tonne (poids brut)	0.0191	0.0179
en pour cent des recettes d'exploitation	58.71	54.82
" " " " " sur transports	61.27	57.24

ad I. Administration générale.

La dépense afférente à ce service se subdivise comme suit comparativement à l'exercice 1895 :

	1896	1895
A. Dépenses du personnel	fr. 419,284. 97	fr. 410,265. 28
B. Autres dépenses	„ 102,230. 86	„ 87,764. 47
<i>total</i>	<u>fr. 521,515. 83</u>	<u>fr. 498,029. 75</u>

Les dépenses relatives au personnel se sont accrues en 1896 de fr. 9,019. 69 et les autres dépenses de fr. 14,466. 39, total fr. 23,486. 08 ; cet accroissement est dû pour les premières, aux augmentations de traitements et, pour les secondes, principalement à une augmentation des frais de publicité-réclame.

ad II. Surveillance et entretien de la ligne.

La somme figurant sous cette rubrique se décompose come suit :

	1896	1895
A. Personnel	fr. 762,197. 24	fr. 667,357. 76
B. Entretien et réfection de la ligne	„ 1,498,361. 89	„ 1,064,364. 08
C. Autres dépenses	„ 68,449. 61	„ 62,854. 36
	<u>fr. 2,329,008. 74</u>	<u>fr. 1,794,576. 20</u>
Plus	fr. 534,432. 54	

Dans l'augmentation totale des dépenses de 1896 figure une somme d'environ fr. 105,500 représentant l'influence de la mise en vigueur au début de l'année des nouvelles conditions de traitements et de salaires du personnel. Le chapitre

A. Personnel,

absorbe la majeure partie de la dite somme, soit environ fr. 79,000 ; un second montant de fr. 16,000 provient d'un changement apporté à la comptabilisation des appointements et émoluments des aides-chefs de district, mais en réalité il ne s'agit que d'un simple virement de compte.

L'effectif du personnel ne s'est pas accru.

B. Entretien et réfection de la ligne.

Les dépenses de ce chapitre pour les deux exercices 1896 et 1895 sont récapitulées ci-après :

	1896	1895	Différence
1. entretien du corps de la voie et de ses dépendances (ballastage compris)	fr. 263,243. 71	fr. 182,039. 47 +	fr. 81,204. 24
2. entretien et réfection de la superstructure y compris le coût du matériel	„ 979,532. 41	„ 560,256. 40 +	„ 419,276. 01
3. entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie	„ 122,341. 24	„ 109,918. 41 +	„ 12,422. 83
4. entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures	„ 79,165. 61	„ 74,428. 91 +	„ 4,736. 70
5. déblayage des neiges et de la glace	„ 54,078. 92	„ 137,720. 89 —	„ 83,641. 97
	<u>fr. 1,498,361. 89</u>	<u>fr. 1,064,364. 08 +</u>	<u>fr. 433,997. 81</u>

ad 1. Les dépenses figurant dans cette sous-rubrique se rapportent essentiellement aux prestations suivantes: inspection et déblayage des flancs de montagne, talus et parois rocheux, entretien et complètement des ouvrages de protection, fr. 29,291. 05 (1895: fr. 29,727. 75); inspection des tunnels, renformis des parties non revêtues, entretien de la maçonnerie de revêtement, fr. 6,771 (1895: fr. 6,407. 85); entretien de la maçonnerie des ponts et ponceaux, fr. 4,411. 85 (1895: fr. 17,262. 83); inspection, entretien et peinture des charpentes métalliques de ponts, fr. 26,837. 85 (1895: fr. 11,032. 13); entretien et réfection de l'empierrement, fr. 67,440. 55 (1895: fr. 73,462. 37); en outre divers travaux extraordinaires, tels que déblayage d'un couloir, fr. 4,350. 65; certains travaux de consolidation de la muraille d'Inseli, fr. 17,752. 65 (voir page 11, chiffre 3); ouvrages nécessités par l'exécution de la seconde voie Biasca-Bellinzona, en particulier le relèvement de l'ancienne voie près de Cresciano et Claro ainsi que sur le pont de la Moësa, fr. 22,549. 83; modifications des piles et culées du pont du lac près de Melide à l'occasion du remplacement de la charpente métallique et enfin diverses dépenses à la charge du compte d'exploitation et afférentes à ce remplacement, fr. 7,057. 20. Le coût de ces travaux extraordinaires forme la majeure partie de l'augmentation de dépense en 1896.

Le fonds de renouvellement contribue au coût d'acquisition du ballast destiné à l'empierrement des traverses pour une somme de fr. 14,000. 41 (1895: fr. 15,241. 37).

ad 2. La dépense de 1896 pour *entretien et réfection de la superstructure* est de fr. 419,276. 01 supérieure à celle de 1895.

Comparativement à l'exercice précédent, ces dépenses se répartissent comme suit:

	1896		1895		Différence	
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
a) coût du matériel pour l'entretien courant des voies	189,498.	03	151,469.	39	+	38,028. 64
b) main-d'œuvre de la réfection des voies	117,825.	01	108,256.	52	+	9,568. 49
c) dressement et relèvement des voies	88,277.	85	87,128.	48	+	1,149. 37
d) réfection de la superstructure en pleine voie et dans les gares	462,510.	35	255,935.	33	+	206,575. 02
e) renforcement de la superstructure en pleine voie	162,050.	05	27,924.	25	+	134,125. 80
f) entretien des installations mécaniques (réparations et pièces de rechange)	45,150.	36	20,386.	53	+	24,763. 83
ensemble	1,065,311.	65	651,100.	50	+	414,211. 15
plus: quote-part à l'entretien des gares et sections utilisées en commun, frais divers	32,254.	87	compris dans les chiffres ci-dessus		+	32,254. 87
total	1,097,566.	52	651,100.	50	+	446,466. 02
moins: produit de la vente de vieux matériel	118,034.	11	70,047.	35	}	- 27,190. 01
autres dépenses (voir rapport de 1895, page 38)	—	—	20,796.	75		
<i>dépense nette</i>	979,532.	41	560,256.	40	+	419,276. 01

Dans notre dernier rapport de gestion (pages 41 et 42) nous avons signalé les mesures prises pour le renforcement de la superstructure en vue de répondre aux exigences croissantes du trafic et disions que les travaux y relatifs avaient commencé; en 1896 on les a continués, mais ils n'ont pu être entièrement achevés, de sorte que le programme de ces renforcements et réfections ne sera réalisé dans toutes ses parties que lors de la mise en vigueur du prochain service d'été dont l'horaire prévoit des augmentations de vitesse pour les trains rapides et directs. L'exécution de ces

mesures concurremment avec un entretien à tous égards suffisant de la superstructure, est la cause de l'accroissement notable des dépenses de cette rubrique par rapport à 1895.

Nous donnons ci-après une spécification des dépenses de cette catégorie pour 1896.

Pour l'entretien courant de la voie on a remplacé les quantités suivantes de traverses et de rails:

	1896	1895
traverses en mélèze	5035	5750
traverses en chêne	13597	8640
traverses métalliques	185	1363
rails en fer	2543 m	1936 m
rails en acier types I et II	3760 m	3602 m
„ „ „ type IV	12 m	—

Les réfections des accessoires de la voie ont coûté fr. 67,739. 31 dont la moitié à peu près pour la double voie du tunnel du St-Gothard. Cette forte consommation de matériel nous a engagés à chercher un autre type qui se conserve dans les souterrains enfumés et si longs, mieux que l'assemblage à boulons employé jusqu'ici. Les essais se poursuivent actuellement.

Le nombre des ruptures de rails n'a pas dépassé 17 en 1896 (59 en 1895).

La dépense pour matériel et main-d'œuvre de ces réfections partielles (voir pos. a et b de la récapitulation ci-dessus) atteint fr. 307,323. 04 pour 367.655 km de voies principales, soit fr. 836. — par kilomètre (1895: fr. 259,725. 91 pour 340.043 km, soit fr. 764. — par kilomètre).

La dépense afférente au *dressement et relèvement des voies* (pos. c) s'élève à fr. 88,277. 85, soit à fr. 83,552. 75 après déduction d'une somme de fr. 4,725. 10 pour l'entretien extraordinaire de la seconde voie Biasca-Bellinzona ouverte à l'exploitation en 1896.

On a dressé 272,430 m de voies, c'est-à-dire le 80 % environ du développement total des voies; ce travail revient donc en moyenne à 30.6 centimes par mètre courant (1895: 27 cts).

La somme totale de cette rubrique concernant la main-d'œuvre, l'accroissement de dépenses (environ fr. 10,000) est dû entièrement à la régularisation mentionnée plus haut des traitements et salaires.

Quant aux *réfections et renforcements de la superstructure* en 1896 (pos. d et e), elles portent sur les sections suivantes:

1. plusieurs petits tronçons à courbes de faible rayon entre Brunnen et Fluelen, réfectionnés avec rails d'acier type IV sur traverses métalliques;

longueur des tronçons	1106 m
coût de la réfection	fr. 41,585. 60
coût par mètre courant	„ 37. 60

2. la voie de droite entre le pont médian de la Meyenreuss et le tunnel du Leggistein, et la voie de droite du tunnel du Naxberg, réfectionnées avec rails d'acier types IV et IV^a sur traverses métalliques;

longueur des deux tronçons	1575 m
coût de la réfection	fr. 58,104. —
coût par mètre courant	„ 36. 90

3. certaines parties de la voie de droite (2900 m) et la section de km 70.780 à 71.006 de la voie de gauche (226 m) du tunnel du St-Gothard, réfectionnées avec rails d'acier type IV^a sur traverses de chêne;

longueur totale des sections	3126 m
coût de la réfection	fr. 108,999. 70
coût par mètre courant	„ 34. 90

4. 492 m de la voie de gauche entre Ambri et Fiesso et 636 m de la dite entre Lavorgo et Giornico, réfectionnés avec rails d'acier type IV sur traverses métalliques;

longueur des deux sections	1128 m
coût de la réfection	fr. 39,553. 20
coût par mètre courant	„ 35. 06

5. du tunnel du Monte Cenere jusqu'au km 169.⁴⁸⁴, réfection totale des traverses (en chêne) ainsi que des accessoires de la voie;

longueur de la section	4336 m
coût de la réfection	fr. 79,591. 40
coût par mètre courant	„ 18. 40

6. réfection totale de la voie du tunnel de Paradiso près Lugano, avec rails d'acier type IV^a sur traverses métalliques;

longueur de la section	745 m
coût de la réfection	fr. 25,480. 35
coût par mètre courant	„ 34. 20

7. du km 164.²¹⁰ à la station de Magadino (ligne de Pino), réfection des traverses en bois au moyen de traverses métalliques, réfection des accessoires de la voie;

longueur de la section	2470 m
coût de la réfection	fr. 53,858. 40
coût par mètre courant	„ 21. 80

8. voies principales I et II de Bellinzona et III de Chiasso, réfectionnées avec rails d'acier type II¹ sur traverses métalliques;

longueur des voies	1006 m
coût de la réfection	fr. 26,501. 15
coût par mètre courant	„ 26. 50

9. en cours d'exécution est la réfection totale de la seconde voie posée en 1890 dans les souterrains de Freggio et de Prato:

dépense pour 1896	fr. 28,836. 55.
-------------------	-----------------

Il y a lieu de remarquer ici que le remplacement des rails est à la charge des fournisseurs, étant nécessité par des défauts de ces rails (fendillement longitudinal), qui proviennent de vices de fabrication.

Pour toutes ces réfections nous avons adopté notre type le plus récent de superstructure qui comporte un plus grand nombre de traverses entre deux joints consécutifs, l'éclissage à clavette avec joints appuyés, ainsi qu'un matériel du type le plus nouveau; ces *renforcements* (augmentation du nombre des traverses et l'éclissage à clavette) ont été encore exécutés sur les sections ci-après:

10. sur l'ancienne voie entre Fluelen et Erstfeld;

longueur de la section	environ 7600 m
coût	fr. 55,296. 60

11. sur l'ancienne voie entre Biasca et Bellinzona, continuation des renforcements commencés en 1895 (dépense de 1895: fr. 27,924. 25);

longueur de la section	environ 16,740 m
coût en 1896	fr. 90,447. 90

12. sur le parcours du tunnel de Paradiso à la station de Maroggia; on a employé ici un certain nombre d'anciennes traverses en chêne provenant de la réfection de la ligne du Monte Cenere (pos. 5);

longueur de la section	environ 2900 m
coût	fr. 16,305. 55

Dans notre dernier rapport (page 40), nous avons dit que les frais de ces renforcements ne figuraient qu'en partie au compte d'exploitation, car nous supposions que le coût des traverses pourrait être porté au débit du compte de construction; la loi du 27 mars 1896 sur la comptabilité, entrée en vigueur dans l'intervalle, stipule toutefois que les frais relatifs à l'amélioration ou au renforcement de la superstructure ne peuvent pas être portés au compte de construction. En considérant les dépenses de ce chef pour 1895/96, on voit que ces renforcements coûtent en moyenne fr. 7000 par kilomètre.

D'après ce qui précède, les réfections totales de voies en 1896 portent sur 8688 m (1895: 3975 m), les réfections totales de traverses et des accessoires de sections contiguës, sur 6806 m (1895: 7340 m) et les renforcements de superstructure sans remplacement de matériel, sur 27,240 m. La transformation totale des voies s'est donc étendue en 1896 à 42.734 km, soit au 11,6% du développement des voies principales, 367.6 km.

En ce qui concerne l'entretien des *installations mécaniques* (pos. f), nous avons à dire qu'en 1896 on a remplacé pour cause de détérioration 4½ branchements et 7 croisements (1895: 10 branchements et 11 croisements); en plus 12 aiguilles (1895: 5) ont été complètement reconstruites sur traverses métalliques; ce dernier travail contribue pour une fraction notable à l'augmentation des dépenses de ce chapitre.

Par suite des extensions de gares et de l'exécution de la seconde voie Fluelen-Erstfeld et Biasca-Bellinzona, le nombre des branchements s'est accru de 30 (de 550 à 580) et celui des croisements de 40 (de 620 à 660).

Les acquisitions d'installations mécaniques en 1896 sont les suivantes:

- un pont-bascule pour chacune des stations de Bodio et de Claro,
- une grue mobile à pivot pour chacune des stations de Gurtellen et de Bodio,
- une grue fixe à pivot pour la station de Claro,
- un appareil de concentration des aiguilles à Osogna.

La quotité à prélever sur le *fonds de renouvellement* pour faire face aux dépenses d'entretien de la superstructure, s'élève en 1896 à fr. 777,909. 18 (1895: fr. 390,274. 30).

Nous indiquons dans le tableau ci-dessous la *répartition de notre superstructure* selon ses différents types:

	1896		1895		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales Rothkreuz-Chiasso (y compris la seconde voie Fluelen-Giubiasco), Giubiasco-frontière près Pino et Cadenazzo-Locarno	367665	100	340061	100	259571	100
dont:						
voies de rails en fer	11728	3.2	14063	4.1	34638	13.3
" " " " acier, type I	11525	3.1	11525	3.4	18736	7.2
" " " " " " II	207109	56.4	210605	61.9	206197	79.5
" " " " " " III	17448	4.7	17448	5.1	—	—
" " " " " " IV	119855	32.6	86420	25.5	—	—
voies sur traverses en mélèze	—	—	—	—	88975	34.3
" " " " chêne	125316*)	34.1	132616	39.0	170596	65.7
" " " " métalliques	242349	65.9	207445	61.0	—	—

*Entre autres 16342 m de voies sur différentes traverses, mais où celles en chêne prédominent (ligne de Pino).

ad 3. Les frais d'entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie accusent les chiffres comparatifs suivants:

	1896	1895
a) entretien proprement dit	fr. 84,942. 34	fr. 92,378. 14
b) travaux extraordinaires	„ 53,770. 85	„ 17,540. 27
ensemble	fr. 138,713. 19	fr. 109,918. 41

à déduire pour 1896: le coût des halles d'entrepôt édifiées en 1894 à Sisikon et Bellinzona, qui a été porté au compte de construction par suite du transfert de ces halles aux installations définitives d'Altdorf

„ 16,371. 95

dépense comptabilisée du chap. II. B. 3

fr. 122,341. 24 fr. 109,918. 41

Il ressort de ce tableau que les frais de l'entretien proprement dit des bâtiments sont inférieurs à ceux de 1895; les montants respectifs comprennent les frais d'entretien du bâtiment d'administration à Lucerne, soit fr. 3,068. 20 pour 1896 et fr. 7,605. 80 pour 1895.

Les dépenses extraordinaires concernent principalement: la reconstruction, pour cause d'humidité, des maisonnettes n^{os} 10, 16, 21, 31, 51, 52 et 61, fr. 18,195. 55; transfert des halles provisoires d'entrepôt de Sisikon et de Bellinzona aux installations définitives d'Altdorf, fr. 6,070. 90; entrepôt provisoire de céréales (en plein air), fr. 21,111. 55; amélioration de la prise d'eau dans le tunnel de Coldrerio (canalisation de la gare de Chiasso), fr. 1,436. 85; prolongement du quai de chargement de Gordola-Val Verzasca, fr. 958. 45; pompes pour les maisonnettes n^{os} 144, 146 et 165, fr. 1,257. 30.

Quant aux dépenses des entrepôts provisoires susmentionnés, nous ferons observer que les matériaux en ont été remployés pour d'autres hangars à Altdorf et inscrits au compte de construction.

ad 4. Les frais d'entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures sont de fr. 4,736. 70 supérieurs à ceux de 1895 et se répartissent comme suit:

	1896	1895
entretien du télégraphe	fr. 34,789. 24	fr. 22,882. 68
entretien des signaux fixes	„ 8,052. 61	„ 6,152. 66
entretien et renouvellement des clôtures et barrières	„ 36,323. 76	„ 45,393. 57
<i>total</i>	<u>fr. 79,165. 61</u>	<u>fr. 74,428. 91</u>

La première rubrique comprend une dépense extraordinaire de fr. 5,640. 87 pour le remplacement des câbles de télégraphe et de signaux entre Brunnen et Sisikon. Les câbles mêmes, qui étaient détériorés, ont été remplacés par le fournisseur. Par suite du renouvellement des poteaux, l'entretien du télégraphe de la ligne Giubiasco-Chiasso a entraîné un surcroît notable de dépense.

Le remplacement des clôtures en bois commence à diminuer ; leur entretien est par conséquent beaucoup moins coûteux qu'en 1895 et antérieurement.

ad 5. En 1896 le *débluyage des neiges* a coûté fr. 54,078. 92 soit fr. 83,641. 97 de moins que l'année précédente ; cependant la dépense de 1896 excède encore la moyenne des 13 années antérieures (voir rapport de 1895, page 45). En effet les lignes à double voie sont beaucoup plus difficiles à déblayer que celles à simple voie de longueur double.

Le tableau ci-après indique la répartition comparative de ces frais sur les différentes sections du réseau :

	1896		1895	
	Fr.	C.	Fr.	C.
a) Rothkreuz-Erstfeld (non compris), ligne de plaine 43 kilom. à ciel ouvert, dont 9.3 à double voie <i>par kilomètre</i>	1,144	71	12,307	26
	26	—	286	—
b) Erstfeld-tunnel du St-Gothard, ligne de montagne à double voie, 22 kilom. à ciel ouvert <i>par kilomètre</i>	17,938	91	17,145	—
	815	—	779	—
c) Tunnel du St-Gothard-Bellinzona (non compris), ligne de montagne et de plaine à double voie, 56 kilom. à ciel ouvert <i>par kilomètre</i>	24,537	25	79,202	13
	440	—	1,415	—
d) Bellinzona-Chiasso, ligne de montagne et de plaine à simple voie, 51 kilom. à ciel ouvert <i>par kilomètre</i>	8,531	90	23,992	65
	167	—	470	—
e) Giubiasco-frontière près Pino et Cadenazzo-Locarno, lignes de plaine à simple voie, 32 kilom. à ciel ouvert <i>par kilomètre</i>	1,926	15	5,073	85
	60	—	160	—
Total pour 204 kilom. de ligne à ciel ouvert	54,078	92	137,720	89
<i>Moyenne par kilomètre</i>	265	—	675	—

ad C. Autres dépenses.

L'excédent de dépense par rapport à 1895, soit fr. 5,585. 25, porte sur fournitures de bureau, etc. (fr. 3,534. 43) et sur l'indemnité pour occupation de terrains et dommages aux cultures (fr. 1,272) ; ces derniers proviennent presque exclusivement d'incendies causés par les étincelles des locomotives.

ad III. Expédition et mouvement.

La dépense totale afférente à ce service se monte à fr. 2,230,137. 98, elle excède ainsi de fr. 232,965. 81 celle de 1895. Les *dépenses du personnel* se sont accrues de fr. 223,029. 01 et les *autres dépenses* de fr. 9,936. 80.

L'accroissement des premières est dû à une augmentation du personnel des stations et des trains ainsi que de l'effectif des ouvriers, mais surtout aux nouvelles conditions des traitements et salaires du personnel en général.

L'accroissement des autres dépenses provient d'une plus forte consommation de matières (fournitures de bureau, imprimés, etc.) par suite de l'augmentation du trafic, comme aussi de l'emploi de la lumière électrique à plusieurs stations.

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

Les dépenses totales du service de la traction, qui étaient en 1895 de fr. 3,195,447. 28, s'élèvent pour 1896 à fr. 3,445,365. 30 se répartissant comme suit :

	1896	1895
personnel	fr. 979,884. 15	fr. 903,160. 86
matières pour locomotives, voitures et wagons .	„ 1,390,665. 77	„ 1,364,176. 77
entretien et renouvellement du matériel roulant	„ 1,049,244. 08	„ 908,206. 33
autres dépenses	„ 25,571. 30	„ 19,903. 32
total	fr. 3,445,365. 30	fr. 3,195,447. 28

L'accroissement de la dépense afférente au personnel est une conséquence de l'augmentation tant de l'effectif que des traitements et salaires.

Parc des locomotives (tableau n° 14). Au cours du dernier exercice, nous avons dû mettre à la réforme la locomotive A^{3T}, n° 21, qui était en service depuis 1874.

En fait de *combustibles*, les locomotives ont brûlé en 1896 des charbons de la Sarre et des briquettes de la Ruhr ; l'emploi de celles-ci a été limité aux locomotives des trains de grande vitesse.

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

en 1883, à 26,545,556 kg	coûtant fr.	870,455. 95
„ 1884, „ 25,756,670 „	„ „	689,032. 42
„ 1885, „ 26,087,430 „	„ „	652,920. 92
„ 1886, „ 26,469,325 „	„ „	661,168. 40
„ 1887, „ 32,506,350 „	„ „	822,479. 43
„ 1888, „ 34,689,440 „	„ „	839,864. 30
„ 1889, „ 38,121,712 „	„ „	912,644. 36
„ 1890, „ 39,050,500 „	„ „	1,049,696. 22
„ 1891, „ 43,425,210 „	„ „	1,283,852. 38
„ 1892, „ 44,418,980 „	„ „	1,301,109. 18
„ 1893, „ 48,166,950 „	„ „	1,279,124. 20
„ 1894, „ 53,135,650 „	„ „	1,324,331. 41
„ 1895, „ 54,611,955 „	„ „	1,298,081. 01
„ 1896, „ 57,052,210 „	„ „	1,323,468. 65

ce qui donne par kilomètre de locomotive :

en 1883,	11,58	kg	au	prix	de	cts	37,97
„ 1884,	12,06	„	„	„	„	„	32,26
„ 1885,	11,58	„	„	„	„	„	28,98
„ 1886,	11,44	„	„	„	„	„	28,57
„ 1887,	12,23	„	„	„	„	„	30,96
„ 1888,	12,41	„	„	„	„	„	30,04
„ 1889,	12,61	„	„	„	„	„	30,18
„ 1890,	13,09	„	„	„	„	„	35,19
„ 1891,	14,10	„	„	„	„	„	41,69
„ 1892,	13,72	„	„	„	„	„	40,20
„ 1893,	13,65	„	„	„	„	„	36,26
„ 1894,	13,83	„	„	„	„	„	34,48
„ 1895,	14,10	„	„	„	„	„	33,51
„ 1896,	14,31	„	„	„	„	„	33,21

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

en 1883, de	82,175,5	kg	coûtant	fr.	71,782. 25
„ 1884, „	54,316,5	„	„	„	45,162. 25
„ 1885, „	54,682,7	„	„	„	42,246. 79
„ 1886, „	56,458,5	„	„	„	36,435. 36
„ 1887, „	68,113,9	„	„	„	38,363. 39
„ 1888, „	91,513,3	„	„	„	45,184. 30
„ 1889, „	105,606,7	„	„	„	44,712. 94
„ 1890, „	111,305,2	„	„	„	45,106. 77
„ 1891, „	127,024,8	„	„	„	48,287. 84
„ 1892, „	151,881,6	„	„	„	61,414. —
„ 1893, „	169,801,45	„	„	„	62,836. 18
„ 1894, „	187,195,10	„	„	„	64,752. 50
„ 1895, „	197,132,00	„	„	„	65,072. 67
„ 1896, „	196,376,50	„	„	„	64,070. 69

soit par kilomètre de locomotive :

en 1883,	0,036	kg	au	prix	de	cts	3,13
„ 1884,	0,025	„	„	„	„	„	2,11
„ 1885,	0,024	„	„	„	„	„	1,87
„ 1886,	0,024	„	„	„	„	„	1,57
„ 1887,	0,026	„	„	„	„	„	1,44
„ 1888,	0,033	„	„	„	„	„	1,62
„ 1889,	0,035	„	„	„	„	„	1,48
„ 1890,	0,037	„	„	„	„	„	1,51
„ 1891,	0,041	„	„	„	„	„	1,57
„ 1892,	0,047	„	„	„	„	„	1,90
„ 1893,	0,048	„	„	„	„	„	1,78
„ 1894,	0,049	„	„	„	„	„	1,69
„ 1895,	0,051	„	„	„	„	„	1,68
„ 1896,	0,049	„	„	„	„	„	1,61

Les *frais de réparations et d'entretien des locomotives* (tableau n° 24) se montent à fr. 734,145. 58 (fr. 586,308. 06 en 1895), soit par kilomètre de locomotive à 18.⁴¹⁹ centimes (15.¹³⁴ centimes).

Le *parc des voitures et wagons* (tableau n° 20) s'est accru en 1896 d'un wagon à bière, propriété d'une brasserie de Lucerne; le wagon de groupages G^{RCI} n° 3506 a été transformé en wagon pour l'inspection des ponts, série O^G n° 3995.

La *consommation de matières de graissage pour les voitures et wagons* (tableau n° 23) s'est élevée en 1896 à 23,303.⁵⁰ kg, ayant coûté fr. 4,638. 90 (en 1895: 24,964.⁰⁵ kg et fr. 5,125. 35), ce qui fait par kilomètre-essieu de voitures et wagons 0,²⁷⁰ gramme pour 0,⁰⁰⁵ centime (en 1895: 0.²⁹⁸ gramme pour 0.⁰⁰⁶ centime).

Les *frais de réparations des voitures et wagons* (tableau n° 24) se montent à fr. 348,794. 02 contre fr. 350,768. 19 en 1895.

ad V. Dépenses diverses.

Les dépenses figurant sous cette rubrique pour *loyers et fermages* sont de fr. 6,196. 94 supérieures à celles de l'exercice précédent; l'augmentation est de fr. 2,034. 81 sur les loyers de gares et de sections de lignes, de fr. 4.101. 59 sur le matériel roulant (location de wagons) et de fr. 60. 54 sur bureaux et magasins.

Assurances-incendie. Nos contrats principaux n'ont subi aucune modification. L'assurance des approvisionnements de céréales a présenté l'an dernier de plus grandes difficultés; les compagnies concessionnaires en Suisse ne voulaient plus assumer intégralement les risques des entrepôts de Brunnen, risques qui, par suite de l'encombrement de toutes les halles et du renchérissement des marchandises qui se produisit à la fin de l'année, atteignaient le chiffre de fr. 5,400,000; il en est résulté inévitablement que notre Compagnie a été pendant quelque temps, son propre assureur pour une somme d'environ un million de francs.

La valeur totale assurée des céréales emmagasinées s'élevait fin 1896 à fr. 7,760,000.

Domages-intérêts pour accidents. Durant l'exercice écoulé, nous n'avons eu à traiter qu'un petit nombre de cas de responsabilité.

L'indemnité relative à l'unique accident avec suites durables qui est arrivé sur notre réseau, a été fixée par transaction amiable; sauf une seule, toutes les demandes d'indemnités formulées à raison de la responsabilité civile, étaient liquidées à la fin de l'année.

Aux termes de la convention concernant la responsabilité commune des conséquences d'accidents de chemins de fer, nous avons eu à payer en 1896, pour les accidents de Mœnchenstein et de Zollikofen, en vertu des quatrième et cinquième décomptes:

pour Mœnchenstein	fr. 8,123. 20
pour Zollikofen	„ 6,926. 86
ensemble	fr. 15,050. 06

Nous avons affecté à ce paiement le reste de l'excédent du fonds de réserve en sus du maximum statutaire, reste qui avait été mis de côté dans ce but et se monte à fr. 4,314. 21; la différence en plus demeure à la charge du compte d'exploitation.

La liquidation définitive de cette affaire exigera probablement encore un certain temps, mais elle est terminée sur les points principaux et les deux ou trois cas encore pendants ne modifieront guère le résultat final.

Néanmoins nous ne dresserons le relevé des charges découlant, pour la communauté responsable, des catastrophes de Mœnchenstein et de Zollikofen; qu'après la clôture du décompte; nous ferons

observer cependant que le résultat final n'excède que de fort peu les sommes que, dès le début, nous avons prévues pour faire face aux obligations nous incombant de ce chef.

Le nombre des *réclamations en dommages-intérêts pour pertes, avaries et retards de marchandises* s'est élevé en 1896 à 1407.

Il a été payé en indemnités :

pour dommages et avaries	371 cas, fr.	8,297. 19
„ manquants, déchets, coulages	275 „ „	4,142. 04
„ retards et fourvoiements	111 „ „	2,056. 60
„ acquits en douane, etc. non déchargés	3 „ „	41. 15
„ autres causes	23 „ „	350. 16
	<hr/>	
	783 cas, fr.	14,887. 14

De cette somme il faut déduire :

remboursements de Compagnies de chemins de fer	fr.	3,964. 33
remboursements d'employés fautifs	„	18. —
produit de la vente de colis en trop	„	199. 26
	<hr/>	
	fr.	4,181. 59

Reste à notre charge fr. 10,705. 55

Droit de concession, impôts et contributions. Le droit de concession que notre Compagnie doit verser à la Confédération, a été fixé en 1896 également à fr. 53,200.

Dans notre procès contre le fisc cantonal tessinois au sujet de l'imposition de notre dépôt de denrées alimentaires à Bellinzona, le tribunal arbitral institué à cet effet a rendu en date du 22 mai 1896, cette sentence: „Le dépôt de denrées alimentaires de la Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard à Daro-Bellinzona est imposable en vertu de l'art. 7 de la concession tessinoise.“

Cette décision de principe ne liquide toutefois pas encore le procès; en effet, comme la Compagnie ne retire aucun profit du dépôt de denrées, que bien au contraire elle lui alloue chaque année des sommes considérables pour couvrir les frais généraux, on ne saurait exiger d'elle le paiement d'une „tassa d'industria e commercio“, en sus de l'impôt sur le capital. Le différend sera tranché par le Tribunal cantonal, auprès duquel nous avons interjeté appel du jugement précité.

Les *autres dépenses*, au montant de fr. 84,684. 16, sont de fr. 42,483. 06 supérieures à celles de 1895 et comprennent entre autres :

- fr. 14,754. 12 versements au dépôt de denrées alimentaires de Bellinzona,
- „ 7,312. 47 versements pour les buanderies et bains installés dans certaines gares et dans les ateliers centraux,
- „ 21,832. 19 versements pour les écoles privées de la Compagnie,
- „ 28,624. 45 participation de la Compagnie à l'Exposition nationale suisse de Genève.

E. Divers.

1. Accidents.

Durant l'exercice 1896, nous avons eu à enregistrer dans le service d'exploitation proprement dits, 79 accidents, savoir :

a. déraillements : sur branchements	3
en pleine voie	3
b. collisions : en gares	2
en pleine voie	—
c. accidents de personnes	70
d. accidents divers	1
total des accidents	79

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes :

1. par déraillement ou collision :	tués	blessés
voyageurs	—	—
employés	—	1
autres personnes	—	—
2. par d'autres causes :		
voyageurs	—	1
employés	1	66
autres personnes	—	2
	<u>1</u>	<u>70</u>

La victime de l'accident mortel est Imhof Franz, garde-freins auxiliaire ; le 4 mai, en voulant sauter sur un train de marchandises en mouvement, à la gare de Wassen, cet agent glissa et tomba sous les roues d'un véhicule.

2. Caisses de prévoyance.

a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

Le chiffre des membres actifs de cette caisse est monté de 1269 à 1313.

Quant aux mutations dans l'effectif, nous renvoyons à la table ci-dessous, qui ne nous suggère aucune réflexion spéciale.

Par résolution du 1^{er} février 1897, le Conseil d'administration a disposé en faveur des caisses de prévoyance du reliquat, fr. 128,881. 69, de la prime réalisée sur la III^e émission d'actions ; en conséquence, nous avons, le 31 décembre 1896, versé à la caisse de secours pour les fonctionnaires et employés, une somme de fr. 103,881. 69, qui figure dans le compte à titre d'allocation extraordinaire de la Compagnie.

L'examen du bilan de la caisse au 31 décembre 1894, auquel nous astreint la loi fédérale du 28 juin 1889, n'a pu encore être terminé au cours de l'exercice dernier. Nos experts nous ont annoncé que, selon toutes prévisions, ils livreraient leur travail vers le milieu du mois de mars 1897.

Effectif des membres actifs de la caisse de secours.

Année	Au commencement de l'année	Entrés pendant l'année	Sortis sans secours (avec remboursement)	Sortis par suite d'accident en service	Sortis pour cause d'invalidité	Décédés	A la fin de l'année
1891	980	83	36	1	5	9	1012
1892	1012	178	38	4	8	8	1132
1893	1132	87	42	3	5	3	1166
1894	1166	90	33	3	9	7	1204
1895	1204	105	24	1	8	5	1269
1896	1269	85	21	1	7	12	1313

Effectif des membres secourus et pensionnés.

Année	Au commencement de l'année		Augmentation pendant l'année		Diminution pendant l'année										A la fin de l'année	
	Secourus	Pensionnés	Secourus	Pensionnés	Secourus					Pensionnés					Secourus	Pensionnés
					Par retour de la capacité de travail	Par l'octroi d'une pension	Par l'octroi d'une indemnité unique	Décédés	Total	Par l'octroi d'une indemnité unique	Par suite de mort d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés	Total			
1891	23	44	5	8	—	1	1	1	3	—	—	—	—	25	52	
1892	25	52	9	10	2	2	1	—	5	—	—	—	—	29	62	
1893	29	62	6	6	—	4	—	—	4	—	—	—	—	31	68	
1894	31	68	8	11	—	2	1	2	5	—	—	—	—	34	79	
1895	34	79	6	9	—	2	1	—	3	1	1	4	6	37	82	
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109	

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

Relevé des opérations de la caisse de secours.

Recettes.					
Année	Solde précédent	Cotisations des sociétaires	Allocations de la Compagnie	Recettes diverses	Total
1891	fr. 1,176,213.28	fr. 64,853.45	fr. 465,367.80 *)	fr. 84,993.50	fr. 1,791,428.03
1892	" 1,675,888.17	" 99,261.88**)	" 245,122.47**)	" 79,271.51	" 2,099,544.03
1893	" 2,036,018.38	" 101,676.—**)	" 143,954.76	" 92,898.05	" 2,374,547.19
1894	" 2,181,671.37	" 100,389.08**)	" 151,881.48	" 141,586.38†)	" 2,575,528.31
1895	" 2,491,899.76	" 122,234.28**)	" 267,554.27***)	" 141,962.19†)	" 3,023,650.50
1896	" 2,935,802.22	" 94,288.95	" 346,530.95††)	" 158,941.72†)	" 3,535,563.84

*) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 348,813 pour combler le déficit.

***) Y compris les allocations pour l'admission d'employés d'un certain âge.

**) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 100,000.—.

†) Intérêts et bénéfices de cours.

††) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 103,881. 69.

Dépenses.								
Année	Secours et pensions				Remboursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Total				
1891	fr. 21,475.13	fr. 21,781.62	fr. 2,600.—	fr. 45,856.75	fr. 5,903.06	*fr. 63,780.05	fr. 115,539.86	fr. 1,675,888.17
1892	" 25,099.69	" 27,798.31	" 3,626.65	" 56,524.65	" 6,093.75	" 907.25	" 63,525.65	" 2,036,018.38
1893	" 32,696.18	" 31,443.55	—	" 64,139.73	" 7,271.05	*" 121,465.04	" 192,875.82	" 2,181,671.37
1894	" 39,182.75	" 34,056.08	" 4,250.—	" 77,488.83	" 3,260.—	" 2,879.72	" 83,628.55	" 2,491,899.76
1895	" 34,442.25	" 39,152.30	" 8,100.—	" 81,694.55	" 4,075.20	" 2,078.53	" 87,848.28	" 2,935,802.22
1896	" 32,710.05	" 44,846.92	" 8,470.—	" 86,026.97	" 3,108.80	" 2,477.55	" 91,613.32	" 3,443,950.52

*) Pertes de cours.

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

La *caisse de secours pour les ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers* accuse en 1896 également, un nouveau mécompte qui est dû aux causes que nous avons déjà signalées précédemment. En vue de ramener les réserves à leur chiffre primitif, nous avons alloué à cette caisse une somme de fr. 25,000 prélevée sur le reliquat de la prime réalisée sur la III^e émission d'actions, mesure que le Conseil d'administration a ratifiée par résolution du 1^{er} février 1897.

Au cours de l'exercice 1896 s'est terminée la revision des statuts, entreprise dans le but de rétablir l'équilibre financier de la caisse dont il s'agit, tandis que la caisse analogue pour les ouvriers du service d'entretien et de surveillance de la ligne, peut se permettre des prestations plus considérables. Le Conseil fédéral a approuvé les nouveaux statuts en date du 20 janvier 1897.

La *caisse de secours des ouvriers occupés à la construction des embranchements du nord Lucerne-Immensee et Zoug-Goldau* ne nous suggère aucune remarque spéciale; voici les résultats du compte :

	Embranchements				Total	
	Lucerne-Immensee		Zoug-Goldau			
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
<i>Recettes:</i>						
Solde au 31 décembre 1895	7,656	99	8,413	60	16,070	59
Cotisations mensuelles des membres	18,009	70	35,278	65	53,288	35
Amendes	—	—	24	50	24	50
Versements des entrepreneurs	4,779	—	—	—	4,779	—
Intérêts	163	65	276	15	439	80
	30,609	34	43,992	90	74,602	24
<i>Dépenses:</i>						
Frais d'administration	1,058	30	265	75	1,324	05
Frais de transport	127	45	889	—	1,016	45
Honoraires des médecins	4,384	30	3,657	80	8,042	10
Médicaments	4,634	—	2,405	10	7,039	10
Frais de traitement	14,526	60	21,157	85	35,684	45
Frais d'inhumation	100	35	341	90	442	25
Divers	—	—	23	—	23	—
	24,831	—	28,740	40	53,571	40
<i>Solde au 31 décembre 1896</i>	5,778	34	15,252	50	21,030	84
Le solde ci-dessus se justifie comme suit:						
2 obligations 3 1/4 % Banque cantonale lucernoise	2,000	—	—	—	2,000	—
1 titre provisoire " " "	1,000	—	—	—	1,000	—
1 livret " " "	1,790	10	—	—	1,790	10
Compte de dépôt à la " " "	300	—	—	—	300	—
1 livret de la Caisse d'épargne de Zoug	—	—	12,249	60	12,249	60
Créance en compte-courant à la dite	—	—	1,047	50	1,047	50
Arriéré de Casella et Dagasso (renté depuis lors)	—	—	1,592	60	1,592	60
Espèces dans la caisse du comptable	688	24	362	80	1,051	04
	5,778	34	15,252	50	21,030	84

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
ajusteurs	18—28	9—10	10
tourneur	1	—	—
forgeron et frappeur	1	—	—
ferblantier	1	1	—
apprentis	5—6	5—7	—
chauffeur de machine fixe	1	—	—
menuisier	1	—	—
manœuvres	4—6	2—3	2—3

2. Usine à gaz.

<i>L'usine à gaz riche de Bellinzona</i> a produit en 1896	32,571.000 m ³
de gaz; la provision au 1 ^{er} janvier 1896 était de	274.000 m ³
	<hr/>
total	32,845.000 m ³
dont la consommation se répartit comme suit:	
éclairage de voitures du Gothard	15,929.221 m ³
" " " d'autres Administrations	13,663.448 m ³
	<hr/>
fuites en 1896	2,916.331 m ³
provision au 1 ^{er} janvier 1897	336.000 m ³
	<hr/>
total comme ci-dessus	32,845.000 m ³

En 1896 le prix du gaz s'est élevé:

par m ³ de gaz fabriqué, à	fr. 1. 37
par m ³ de gaz utile, à	" 1. 50

On a employé pour la fabrication du gaz 66,493.50 kg de matières premières; 100 kg de celles-ci ont fourni 48.93 m³ de gaz.

G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

1. Administration générale.

	1896	1895
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires)	14	13
Archives	3	3
Bureau de revision des comptes	7	7
Bureau de la comptabilité	5	5
Caisse principale	6	6
Bureau commercial	13	13
Agents commerciaux	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique	36	36
Bureau des réclamations (contentieux)	3	3
Inspectorat du télégraphe et télégraphiste	2	3
Huissiers	7	8
Ateliers de reliure et de lithographie, concierges et chauffeur	8	8
	<hr/>	<hr/>
A reporter	106	107

	1896	1895
Report	106	107
Economat (y compris le dépôt de denrées alimentaires)	19	19
Economat : ouvriers, etc. dans les magasins et le dépôt de denrées alimentaires	20	20
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	10	8
	— 155	— 154

2. Surveillance et entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central	17	17
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux	13	14
Chefs de districts et surveillants	20	19
Chefs d'équipes, aides-chefs de districts et aides-chefs d'équipes	39	39
Gardes-voie	94	94
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit	144	142
Gardes-barrières (femmes)	119	123
Employés divers	6	6
Journaliers	511	548
	— 963	— 1002

3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau	13	12
Contrôle des voitures et wagons	9	9
Inspecteur de l'exploitation	1	1
Chefs de gares	7	7
Chefs de stations	34	34
Sous-chefs de gares	9	8
Sous-chefs de stations	63	61
Contrôleurs	16	13
Receveurs	9	9
Agents aux bagages	4	4
Télégraphistes	15	13
Remplaçants ambulants	15	12
Chef des entrepôts	1	1
Agents aux marchandises	3	3
Sous-agents aux marchandises	53	53
Gardes-marchandises	19	18
Chefs-manœuvres	7	7
Aides-chefs-manœuvres	4	4
Portiers et aides-portiers	6	6
Volontaires	20	15
Gardes-stations	103	98
A reporter	411 1118	388 1156

	1896	1895
	Report	
	411 1118	388 1156
Surveillant des machines de l'éclairage électrique	1	1
Chefs de trains principaux	2	2
Chefs de trains	57	55
Conducteurs	78	79
Gardes des wagons-lits	3	3
Gardes-freins	158	151
Traducteurs	2	2
Imprimeur des billets	1	1
Facteurs	3	3
Lampistes	8	8
Laveuses de voitures, etc.	2	2
Veilleurs de nuit	7	6
Hommes d'équipes	50	51
Ouvriers aux transports	155	126
Aides du surveillant de machines	3	3
	— 941 —	881

4. Traction.

Chef du service de la traction et ses aides	15	15
Chefs des dépôts de locomotives et leurs aides	14	14
Mécaniciens	95	94
Chauffeurs	103	91
Chauffeurs provisoires	36 *)	38 *)
Chefs nettoyeurs	3	3
Nettoyeurs de locomotives	67	67
Lampistes	4	4
Préposé à la surveillance des voitures et wagons	1	1
Visiteurs des voitures et wagons	5	5
Aides-visiteurs (dont 9 provisoires)	18	17
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons	35	36
	— 396 —	385

5. Service des ateliers.

Ateliers centraux.

Chef des ateliers et son personnel de bureau	11	11
Contre-mâîtres (3) et aides-contre-mâîtres (3)	6	5
Chefs-ouvriers	11	10
Serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, faiseurs d'outils, veilleurs de nuit, menuisiers	284	312
Mancœuvres	118	117
Apprentis	42	56
	— 472 —	2455
A reporter	472 2455	511 2422

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

Ateliers des dépôts de locomotives.

	1896	1895
Report	472	2455
Aide du chef de dépôt pour le service des ateliers	1	—
Chefs-ouvriers	3	3
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes	44	45
Manceuvres	10	9
Apprentis	12	13
	<hr/> 542	<hr/> 581

6. Usine à gaz.

Contre-maître	1	1
Aide-contre-maître	1	1
Ouvriers	3	3
	<hr/> 5	<hr/> 5
Total	3002	3008

Récapitulation.

	1896	1895
Agents de l'exploitation	1546, soit par kilom. de ligne 5,81	1504, soit par kilom. de ligne 5,65
Journaliers	1456, " " " " " 5,47	1504, " " " " " 5,65
<i>Total</i>	3002, soit par kilom. de ligne 11,28	3008, soit par kilom. de ligne 11,30

III. Finances.

Des fr. 15,000,000 de l'emprunt 3 1/2 %, dont nous disposons en vertu de la résolution de l'Assemblée générale, nous avons, l'an passé, émis successivement et de gré à gré une somme de fr. 6,000,000, afin de pouvoir faire face aux dépenses résultant de l'exécution des lignes d'accès et verser notre quote-part au capital de construction de la nouvelle gare de Lucerne, et en plus, attribué un montant de fr. 500,000, partie aux deux caisses de secours en cas de maladie, partie au fonds de réserve pour en parfaire la situation. Sauf pour l'allocation susmentionnée, qui a été effectuée à la valeur nominale, le cours de vente a oscillé entre 101. 25 et 101. 50 net.

Bilan annuel. Le *capital-subventions*, au chiffre de fr. 119,000,000. —
et le *capital-actions* de fr. 50,000,000. —
n'ont subi aucun changement. Quant au capital-actions, nous ferons remarquer que le second versement de fr. 250 n'est pas encore effectué pour 3 actions et qu'ainsi l'arriéré est de fr. 750. Présumant que ce dernier pourra être encaissé lors de la prochaine distribution de dividende, nous avons renoncé jusqu'ici à appliquer à ces 3 actions les dispositions statutaires. La somme en question figure provisoirement à l'actif sous la rubrique „Débiteurs divers“.