

**Zeitschrift:** Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard  
**Band:** 35 (1906)  
**Rubrik:** Exploitation

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 07.10.2024

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

## II. Exploitation.

### A. Tarifs.

1. *Service des voyageurs et des bagages.* En 1906 11 tarifs et 46 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice nous avons eu à traiter 1792 *réclamations*, chiffre qui comprend les 28 cas en suspens au 1<sup>er</sup> janvier 1906; de ces 1792 réclamations 153 ont été écartées et 1639 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 26 815. 01; 36 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. *Service des marchandises et des animaux.* Notre dernier rapport de gestion mentionnait le tarif commun créé pour le trafic des marchandises *suisse-italien* via Gothard et via Simplon; ce tarif est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin, date de l'ouverture à l'exploitation de la ligne du Simplon.

Quant au trafic des marchandises *allemand-italien*, les chemins de fer fédéraux ont demandé après coup à adhérer à l'Union de tarifs respective pour ce qui concerne la voie du Simplon. Un certain nombre de taxes pour le transport via Simplon de fers par wagons complets au départ de quelques gares allemandes sont déjà introduites, d'autres le seront en 1907. La participation de la route du Simplon se restreindra cependant essentiellement au trafic entre les gares allemandes acheminant leurs envois par Bâle et quelques stations italiennes au nord d'Arona et de Borgomanero, en d'autres termes aux zones pour lesquelles la plus courte distance passe par le Simplon. Il s'ensuit que la perte de ce chef pour notre Administration ne sera pas importante.

En 1906 on a créé 12 tarifs et 46 suppléments.

Au cours du dernier exercice il nous est parvenu 3719 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 468 cas pendants au 1<sup>er</sup> janvier 1906, forment le total de 4187, dont 3570 ont été liquidées et 617 reportées à l'exercice suivant.

### B. Horaire et trains.

#### a. Service d'été.

Conformément aux prescriptions, l'horaire d'été est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mai.

Nous avons repris à cet horaire les trains dits de saison, savoir les trains 7 Lucerne-Göschenen, 8 Göschenen-Lucerne, 551 Zoug-Goldau et 556 Goldau-Zoug; ces quatre trains ont toutefois marché dès le 15 juin au lieu du 1<sup>er</sup> juillet comme précédemment. L'horaire comportait aussi le doublement entre Milan et Goldau du direct 304/118 (départ de Milan 7<sup>10</sup> m) durant la période du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre comme en 1905.

En fait d'innovations importantes nous avons à signaler:

1<sup>o</sup> Accélération des directs de nuit 125 et 127 Lucerne-Chiasso, qui a permis de faire correspondre ces trains à Milan au direct 61 qui en part à 7<sup>05</sup> matin pour Gênes et conséquem-

ment aussi au train accéléré 1208 quittant Gênes pour Ventimiglia à 10<sup>25</sup> matin. De cette façon la durée du trajet de Lucerne à Gênes a été réduite d'une heure et 55 minutes et celle du trajet de Lucerne à Ventimiglia d'une heure et 15 minutes.

- 2° Adjonction de voitures de 2<sup>me</sup> classe au direct 105 Lucerne-Chiasso et au rapide 128 Chiasso-Lucerne qui auparavant ne comportaient que des voitures de 1<sup>re</sup> et 3<sup>me</sup> classes.
- 3° Intercalation de deux directs 66 Luino-Bellinzona et 67 Bellinzona-Luino, comportant tous deux les trois classes de voitures. Le train 66 correspond au nouveau direct 202 formant à partir de Novara la continuation du direct 11 qui part de Turin pour Milan à 6<sup>45</sup> matin. Le train 67 rejoint à Luino le nouveau direct 205 Luino-Novara qui correspond à Novara au direct 16 arrivant de Milan à Turin à 7<sup>10</sup> soir. A Bellinzona le train 66 Luino-Bellinzona coïncide avec le 124 Chiasso-Lucerne et le train 67 Bellinzona-Luino avec le 105 Lucerne-Chiasso. L'intercalation des directs 202/66 et 67/205 a eu pour effet de raccourcir d'environ 2 heures et demie la durée du trajet Turin-Lucerne (Zurich)-Turin.
- 4° Création des trains 10 Chiasso-Lugano et 9 Lugano-Chiasso, comportant tous deux les trois classes de voitures. Le train 10 prend la correspondance du train 2456 arrivant de Milan à Chiasso à 9<sup>16</sup> soir et le train 9 celle du train 533 Bellinzona-Lugano. En créant ce train 9 nous avons fait droit à un vœu réitéré de la commune de Chiasso.
- 5° Transformation des trains de marchandises transportant des voyageurs 524 Chiasso-Lugano et 509 Lugano-Chiasso en trains de voyageurs 324 Chiasso-Lugano et 307 Lugano-Chiasso comportant tous deux les trois classes de voitures; le train 307 correspond au direct 313 partant de Chiasso pour Milan à 6<sup>25</sup> soir.

#### b. Service d'hiver.

L'horaire d'hiver est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre; dès cette date nous avons supprimé les trains dits de saison 7 Lucerne-Göschenen, 8 Göschenen-Lucerne, 551 Zoug-Goldau et 556 Goldau-Zoug, ainsi que le doublement du train 304/118 Mailand-Goldau.

L'innovation la plus importante que comportait l'horaire d'hiver consiste dans l'amélioration des communications de Berlin et Hambourg avec l'Italie et vice versa. Ce résultat a été obtenu en faisant correspondre les directs 6 Berlin-Bâle et 86 Hambourg-Bâle au direct de nuit 127/61 Bâle-Milan, ainsi que le direct de nuit 74/104 Milan-Bâle aux directs 5 Bâle-Berlin et 85 Bâle-Hambourg.

Voici l'horaire établi pour ces nouvelles communications.

##### *Berlin et Hambourg-Bâle-Italie.*

Berlin	dép.	8 <sup>00</sup> matin
Bâle C F F	arr.	9 <sup>02</sup> soir
Hambourg	dép.	7 <sup>19</sup> matin
Bâle C F F	arr.	9 <sup>10</sup> soir
" "	dép.	9 <sup>25</sup> "
Lucerne	arr.	11 <sup>20</sup> "
"	dép.	11 <sup>35</sup> "
Chiasso	arr.	5 <sup>30</sup> matin
"	dép.	5 <sup>45</sup> "

##### *Italie-Bâle-Hambourg et Berlin.*

Naples	dép.	12 <sup>20</sup> matin
Rome via Bologna	"	9 <sup>00</sup> "
Rome via Gênes	"	8 <sup>00</sup> "
Ventimiglia	"	12 <sup>37</sup> soir
Gênes	"	7 <sup>35</sup> "
Venise	"	5 <sup>10</sup> "
Turin	"	7 <sup>55</sup> "
Milan	"	11 <sup>10</sup> "
Chiasso	arr.	12 <sup>15</sup> matin

Milan	arr.	6 <sup>52</sup> matin	Chiasso	dép.	12 <sup>35</sup> matin
Turin	"	10 <sup>15</sup> "	Lucerne	arr.	6 <sup>42</sup> "
Venise	"	12 <sup>10</sup> soir	"	dép.	7 <sup>03</sup> "
Gênes	"	10 <sup>20</sup> matin	Bâle C F F	arr.	9 <sup>02</sup> "
Ventimiglia	"	3 <sup>53</sup> soir	" "	dép.	9 <sup>29</sup> "
Rome via Gênes	"	10 <sup>10</sup> "	Hambourg	arr.	12 <sup>00</sup> minuit
Rome via Bologna	"	10 <sup>40</sup> "	Bâle C F F	dép.	9 <sup>29</sup> matin
Naples	"	6 <sup>40</sup> matin	Berlin	arr.	10 <sup>54</sup> soir

Une autre innovation avantageuse a été la création d'un nouveau train direct entre Paris et Milan en sus du direct actuel (dép. de Paris 10<sup>10</sup> soir, arr. à Bâle 6<sup>10</sup> matin) qui coïncide avec le rapide 103; le nouveau train quitte Paris à 8<sup>35</sup> soir et atteint Bâle via Delle à 8<sup>18</sup> matin en correspondance directe au train 109/313 arrivant à Milan à 7<sup>32</sup> soir.

Relativement à l'horaire, il nous reste à rappeler qu'en 1906 également le transport des ouvriers italiens et tessinois émigrant ou se rapatriant, ainsi que des nombreux voyageurs venant du midi via Gothard en avril et mai, a nécessité la mise en marche de trains supplémentaires.

### C. Recettes et statistique du trafic.

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1906 (276 kilomètres)			1905 (276 kilomètres)			Comparé à 1905	
	Fr.	C.	Pour cent	Fr.	C.	Pour cent	plus	moins
I. Voyageurs . . . . .	11 220 273	61	40,96 39,32	10 181 902	22	41,74 39,88	1 038 371	39
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris):								
a) bagages . . . . .	1 031 971	51	3,77 3,62	991 012	81	4,06 3,88	40 958	70
b) animaux . . . . .	387 940	—	1,42 1,36	389 918	84	1,60 1,53		1 978 84
c) marchandises de toute nature . . . . .	14 750 624	01	53,85 51,69	12 829 818	04	52,60 50,25	1 920 805	97
Ensemble	27 390 809	13	100,00	24 392 651	91	100,00	2 998 157	22
B. Recettes diverses . . . . .	1 143 571	27	4,01	1 137 617	02	4,46	5 954	25
Total des recettes	28 534 380	40	100,00	25 530 268	93	100,00	3 004 111	47

La longueur exploitée du réseau, 276 km, n'a pas varié en 1906.

Tandis qu'on s'attendait et qu'on avait prévu au budget qu'à partir du 1<sup>er</sup> juin, jour fixé pour l'ouverture de la ligne du Simplon, le trafic et les recettes du Gothard diminueraient ou tout au moins resteraient stationnaires, c'est justement le contraire qui est arrivé, en d'autres termes trafic et recettes ont pris derechef un essor considérable. Les chiffres des quantités et des produits dépassent de beaucoup ceux de l'exercice précédent. Les recettes voyageurs, bagages et marchandises se sont accrues de fr. 3 000 136. 06. Seule la recette de transport des animaux a diminué de la petite somme de fr. 1 978. 84. Si l'on réunit les quatre catégories de trafic, on constate une plus-value de fr. 2 998 157. 22 = 12,29 % comparativement à 1905. Les recettes de transport com-

	1906	1905
par kilomètre-ligne	fr. 99 242. 06	fr. 88 379. 17
„ kilomètre-train	„ 6. 82	„ 6. 72
„ jour	„ 75 043. 31	„ 66 829. 18

Sauf décembre, dont la recette est inférieure de fr. 7 344. 62 à celle correspondante de 1905, tous les mois accusent une augmentation; c'est le mois de mars qui a la plus forte recette, fr. 2 809 789. 50 et le mois de janvier la plus faible, fr. 1 779 080. 70; la recette mensuelle moyenne se chiffre par fr. 2 282 567. 43 contre fr. 2 032 720. 99 en 1905.

Selon l'usage nous annexons à ce rapport 8 tableaux statistiques du trafic et des recettes (n<sup>os</sup> 1 - 8), dont les données nous suggèrent les observations ci-après.

### 1. Voyageurs.

Chaque mois de l'année accuse une notable augmentation tant des recettes que des personnes transportées, dont la plus forte, fr. 305 000. — en chiffre rond, est fournie par les billets combinables. Les billets de simple course III<sup>e</sup> classe, les billets ordinaires aller et retour III<sup>e</sup> classe, les abonnements généraux et les billets de sociétés, donnent également une notable augmentation des quantités et du produit. En revanche il y a diminution sur les billets de simple course I<sup>re</sup> classe. Le mouvement avec l'Italie s'est sensiblement accru, ce qu'il faut attribuer en partie à l'exposition internationale de Milan. Le nombre total des personnes transportées est monté de 3 333 273 à 3 683 008 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 602 409 à 678 332. Le chiffre des kilomètres-voyageurs est de 187 219 846 contre 166 264 881; le chiffre moyen de kilomètres parcourus par un voyageur est de 50.<sup>88</sup> (1905: 49.<sup>88</sup>). Quant à la proportion de l'utilisation des trois classes de voitures, on constate un déplacement de 1.77 % en faveur de la III<sup>e</sup> classe.

Chiffre des voyageurs transportés:

	1906	1905
I <sup>e</sup> classe	186 327 = 5,05 %	180 271 = 5,41 %
II <sup>e</sup> „	748 725 = 20,88 %	680 511 = 20,41 %
III <sup>e</sup> „	2 747 956 = 74,62 %	2 472 491 = 74,18 %

Chiffre des kilomètres-voyageurs:

	1906	1905
I <sup>e</sup> classe	18 426 557 = 9,84 %	18 555 898 = 11,16 %
II <sup>e</sup> „	51 702 142 = 27,62 %	46 677 122 = 28,07 %
III <sup>e</sup> „	117 091 147 = 62,54 %	101 031 861 = 60,77 %

Parcours moyen de chaque voyageur:

	1906	1905
I <sup>e</sup> classe	98,89 km	102,98 km
II <sup>e</sup> „	69,05 „	68,59 „
III <sup>e</sup> „	42,61 „	40,86 „

Chiffre moyen de voyageurs:

	1906	1905
par kilomètre-train de voyageurs	74,11	69,26
par kilomètre-essieu de voiture	4,86	4,79

Le produit du transport des voyageurs est monté de fr. 10 181 902. 22 à fr. 11 220 273. 61, soit de fr. 1 038 371. 39 = 10,20 % et se répartit comme suit :

	1906	1905
I <sup>e</sup> classe	fr. 2 271 602 = 20,23 %	fr. 2 319 409 = 22,78 %
II <sup>e</sup> „	„ 3 833 412 = 34,17 %	„ 3 436 115 = 33,75 %
III <sup>e</sup> „	„ 5 115 260 = 45,60 %	„ 4 426 378 = 43,47 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur :

	1906	1905
I <sup>e</sup> classe	fr. 12. 19	fr. 12. 87
II <sup>e</sup> „	„ 5. 12	„ 5. 05
III <sup>e</sup> „	„ 1. 86	„ 1. 79

Recette par kilomètre-voyageur :

	1906	1905
	5,99 cts.	6,12 cts.

La recette-voyageurs kilométrique est montée de fr. 36 890. 95 à fr. 40 653. 16.

## 2. Bagages.

Le total des tonnes transportées est monté de 10 602 à 10 973 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 4 779 à 4 951. La plus-value de recette est de fr. 40 958. 70 = 4,13 %; elle provient essentiellement du service de transit à destination et en provenance de l'Italie.

## 3. Animaux.

Le total des animaux transportés en 1906 est de 148 332 contre 118 942 en 1905, soit une augmentation de 29 390 têtes. La recette par contre a baissé de fr. 1 978. 84 = 0,51 %, ce qui est dû au fait qu'en regard de l'exercice précédent le bétail de boucherie importé de l'Italie comprenait moins de boeufs, mais un chiffre plus fort de porcs et de moutons.

## 4. Marchandises.

Ce trafic a pris en 1906 des proportions absolument inusitées. Hormis les denrées alimentaires et objets mobiliers, tous les articles principaux accusent une augmentation; pour les charbons et les produits métallurgiques, celle-ci doit être qualifiée de tout à fait extraordinaire; en chiffres ronds elle s'élève à 125 000 tonnes pour les premiers et à 88 000 tonnes pour les seconds. Ce surcroît d'importation de houilles allemandes en Italie a sans doute comblé le déficit de charbons anglais causé par les perturbations dans l'exploitation des chemins de fer italiens, que nous avons mentionnées à la page 8. En revanche il y a une forte diminution sur les vins; la cause principale de ce recul est que vu le relèvement des droits d'entrée suisses, on avait importé des quantités exceptionnelles de vins dans le courant du dernier trimestre de 1905. Le total des tonnes transportées est monté

de 1 248 463 à 1 473 375 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 648 018 à 802 322. Quant aux kilomètres-tonnes le chiffre en est de 221 440 950 (1905: 178 852 941); la distance moyenne de transport d'une tonne est de 150.<sup>30</sup> km contre 143.<sup>26</sup> en 1905. Relativement aux poids des articles principaux, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent le premier rang avec 390 532 t = 26.<sup>51</sup> %; viennent ensuite les produits métallurgiques avec 291 666 t = 19.<sup>80</sup> % et les combustibles avec 249 040 t = 16.<sup>90</sup> %.

Les quatre catégories principales de tarifs comportent les quantités suivantes:

	1906	1905
Grande vitesse	54 532 t = 3,70%	48 188 t = 3,86%
Expéditions partielles	65 140 t = 4,42%	60 973 t = 4,88%
Wagons complets (petite vitesse)	335 699 t = 22,79%	336 835 t = 26,98%
Tarifs exceptionnels	1 018 004 t = 69,09%	802 467 t = 64,28%

Les trafics principaux comportent les chiffres ci-après:

	1906	1905
Suisse-Italie	101 585 t	84 640 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	302 894 t	355 881 t
Allemagne, Belgique, Hollande et France-Italie	528 551 t	303 513 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre	113 790 t	119 716 t

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

Les transports à destination et en provenance du port de Gênes sont représentés par le chiffre de 192 878 tonnes, savoir:

	1906	1905
A destination de Gênes	19 857 t	18 814 t
En provenance de Gênes	173 021 t	207 203 t

La recette du service des marchandises est montée de fr. 12 829 818.04 à fr. 14 750 624.01, donnant ainsi la plus-value très notable de fr. 1 920 805.97 = 14.<sup>97</sup> %; la recette kilométrique est de fr. 53 444.29 contre fr. 46 484.85 en 1905. En revanche la recette par kilomètre-tonne a reculé de 7.<sup>17</sup> cts. à 6.<sup>66</sup> cts. Cette différence extraordinaire est due à l'augmentation notable (voir plus haut) des marchandises pour lesquelles sont prévus des prix de transports réduits et, d'autre part, à la diminution, dans la direction sud-nord, des marchandises rangées dans les classes supérieures de tarifs, fait également en corrélation avec les conditions d'exploitation des chemins de fer italiens.

Comparées à celles de 1905, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit

	1906	1905
Loyers et affermagés	fr. 1 121 314.76	fr. 1 124 050.09
Produit de services auxiliaires	" 14 511.04	" 6 239.21
Autres recettes	" 7 745.47	" 7 327.72
Total	fr. 1 143 571.27	fr. 1 137 617.02

### **D. Dépenses et statistique de l'exploitation.**

<i>Dépenses.</i>	1906 (276 kilomètres.)			1905 (276 kilomètres.)			Comparé à 1905			
							plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale . . .	714 511	69	4.15	638 694	57	4.37	75 817	12		
II. Surveillance et entretien de la ligne . . . . .	2 939 604	61	17.11	2 447 293	76	16.78	492 310	85		
III. Expédition et mouvement . . .	4 491 333	77	26.15	3 697 465	38	25.34	793 868	39		
IV. Traction . . . . .	6 870 119	19	40.00	6 089 213	17	41.74	780 906	02		
V. Dépenses diverses . . . . .	2 162 721	31	12.59	1 716 722	10	11.77	445 999	21		
<i>Total des dépenses</i>	17 178 290	57	100.00	14 589 388	98	100.00	2588901	59		

	1906	1905
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne . . . . .	à fr. 62 240. 18	fr. 52 860. 11
"    "    - train . . . . .	"    "    4.2792	"    "    4.0191
"    "    - parcours utile . . . . .	"    "    3.2910	"    "    3.2223
"    "    - essieu de voitures et wagons . . . . .	"    "    0.1267	"    "    0.1259
"    "    - tonne (poids brut) . . . . .	"    "    0.0184	"    "    0.0180
en pour cent des recettes d'exploitation	60.20	57.15
"    "    "    "    "    sur transports	62.72	59.81

Ainsi que nous l'avons dit au commencement de ce rapport (page 8), les dépenses se sont accrues d'une façon tout à fait extraordinaire, le pourcentage de l'augmentation dépasse même celui des recettes. Parmi les facteurs de cette augmentation, il faut signaler avant tout le relèvement triennal au 1<sup>er</sup> janvier 1906 des salaires du personnel régulier de l'exploitation ne jouissant pas encore du traitement maximum, comme aussi d'une fraction des agents de l'administration centrale et des journaliers. Ce relèvement de salaires a entraîné aussi un notable surcroît de dépense pour les caisses de prévoyance. A cela viennent s'ajouter les gratifications spéciales dont nous avons déjà parlé, le renforcement toujours plus intense de l'effectif du personnel et le renchérissement des matériaux de tout genre. Veut-on comparer l'accroissement des recettes et celui des dépenses, il faudra envisager aussi les circonstances que nous avons mentionnées à la fin du chiffre 4. Marchandises (page 27).

#### **I. Administration générale.**

La dépense de ce service se subdivise comme suit comparativement à l'exercice précédent:

	1906	1905
A. Personnel . . . . .	fr. 573 162. 29	fr. 539 104. 81
B. Autres dépenses . . . . .	" 141 349. 40	" 99 589. 76
	<hr/> fr. 714 511. 69	<hr/> fr. 638 694. 57



L'excédent de dépense en 1906 est de fr. 75 817. 12, savoir fr. 34 057. 48 pour le personnel et fr. 41 759. 64 pour les autres dépenses; l'augmentation sur la rubrique A ci-dessus provient de relèvements de traitements ainsi que des gratifications extraordinaires allouées au personnel, tandis que celle des „autres dépenses“ est due à notre participation à l'exposition internationale de Milan, dont les frais pour les deux exercices 1905 et 1906 s'élèvent en tout à fr. 36 947. 69.

## II. Surveillance et entretien de la ligne.

La dépense de ce service se décompose comme suit :

	1906	1905
A. Personnel . . . . .	fr. 1 257 329. 96	fr. 1 097 982. 21
B. Entretien et réfections . . . . .	„ 1 596 245. 24	„ 1 267 615. 77
C. Autres dépenses . . . . .	„ 86 029. 41	„ 81 695. 78
<b>Total</b>	<b>fr. 2 939 604. 61</b>	<b>fr. 2 447 293. 76</b>
Plus	fr. 492 310. 85	

### A. Personnel.

L'excédent de dépense pour cette rubrique est de fr. 159 347. 75 se répartissant comme suit: fr. 85 786. 50 augmentations de salaires périodiques et prévues aux règlements pour le 1<sup>er</sup> janvier 1906;

„ 47 790. — gratifications allouées au personnel pour le surcroît de travail causé par la densité extraordinaire du trafic;

„ 25 771. 25 renforcement de la surveillance en raison de cette même densité du trafic et pour d'autres causes.

En 1906 aussi, le chiffre des agents de la voie engagés avec traitement annuel s'est accru, principalement par le fait qu'un certain nombre de journaliers ont été promus ouvriers réguliers.

### B. Entretien et réfections.

Ce sous-chapitre se subdivise comme suit :

	1906	1905
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris . . . . .	fr. 386 848. 17	fr. 310 534. 56
2. Entretien et réparation de la superstructure, y compris le coût des matériaux . . . . .	„ 835 730. 06	„ 617 868. 63
3. Entretien des bâtiments des gares et stations, ainsi que de la pleine voie . . . . .	„ 198 027. 57	„ 175 736. 16
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures . . . . .	„ 109 124. 95	„ 114 331. 80
5. Enlèvement des neiges et de la glace . . . . .	„ 66 514. 50	„ 49 144. 62
	<b>fr. 1 596 245. 24</b>	<b>fr. 1 267 615. 77</b>
Moins	fr. 328 629. 47	

*Ad 1. Les frais d'entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris* ont augmenté de fr. 76 313. 61. Au chapitre I. Travaux neufs, nous avons déjà parlé des événements survenus en 1905 et 1906 sur le flanc du Rigi; nous donnons ci-après quelques détails sur ces faits, parce qu'ils sont la cause directe de l'excédent de dépense. A la suite de pluies persistantes pendant les journées des 11 et 12 juin 1905, le Rütlibach antérieur, au-dessus d'Arth, déborda et recouvrit de boue et de débris de tout genre l'une des voies d'abord et peu après les deux, ce qui causa une interruption de service d'environ 24 heures. Plus tard, les 15 et 16 décembre de la même année, une masse considérable se détachait du Rigi à l'altitude de 925 m au-dessus de la mer et s'éroulait dans le lit du Rütlibach; nous prîmes immédiatement les mesures propres à assurer la circulation des trains et procédâmes à de grands travaux d'endiguement ainsi qu'à la correction du torrent. Tous ces travaux ont été achevés en 1906.

A ces accidents exceptionnels succéda le 20 mai 1906 sur le même point du flanc du Rigi, une catastrophe comme la ligne du Gothard n'en avait jamais été le théâtre; des pluies torrentielles et ininterrompues avaient déjà occasionné quelques éboulements sans importance qui avaient recouvert la voie amont, lorsqu'à 200 m environ à droite de la ligne, près du Rickenbachhof, entre les points km 2.890 et 3.00 au sud d'Immensee, une forêt entière se mit en mouvement et glissa dans la direction de la ligne du chemin de fer; le remblai ne put résister à l'énorme pression des masses de boue et de débris, il fut bientôt rompu et détruit avec le ponceau voûté, les rails déséclissés et la ligne du télégraphe; toutes ces masses ébouées se répandirent sur les terrains situés en-dessous, démolissant une grange et emportant dans le lac une partie de la route. Les travaux de déblaiement furent poussés avec toute l'énergie possible, de façon que le 24 mai déjà on pouvait transborder les voyageurs des trains omnibus et locaux; par contre, les trains rapides et directs, ainsi que tous les trains de marchandises étaient acheminés via Zoug. La reconstruction de la ligne coupée devant exiger un temps assez long, la voie de droite fut reportée du côté de la montagne et à la place du remblai emporté fut construit un pont provisoire en bois de 30 m de longueur; dès le 1<sup>er</sup> juin la circulation était rétablie à simple voie et tous les trains acheminés de nouveau par Immensee-Goldau. Pour la reconstruction définitive de la ligne nous avons choisi un projet comportant un pont métallique de 25 m de portée, dont l'exécution fut commencée sans aucun retard; simultanément on a drainé et asséché toutes les parties en mouvement de ce versant de la montagne; en outre le cône d'éboulis situé plus haut a été complètement barré au moyen d'un mur épais et de hauteur convenable. Le 28 décembre 1906 les travaux étaient assez avancés pour que la voie de gauche pût être rendue à la circulation et le pont provisoire démoli. L'exécution de la seconde voie et l'achèvement des travaux de consolidation rentrent dans l'exercice courant.

Les éboulements de rochers ont été plus fréquents ces dernières années qu'autrefois, plusieurs d'entre eux même ont presque atteint la ligne du chemin de fer; dans ces conditions il a fallu rendre accessibles, autant que faire se pouvait, les escarpements rocheux du Rigi, puis on a fait sauter à la mine toutes les roches délitées et les autres ont été consolidées au moyen de puissantes maçonneries.

Une crue du Gruonbach près Fluelen a causé des dégâts très sérieux aux ouvrages de défense des rives de ce torrent. Les très fortes pluies des premiers jours de novembre ont également causé des dommages plus ou moins graves dans la partie méridionale du canton du Tessin; comme ces pluies coïncidaient avec une crue du Tessin, les eaux se répandirent sur toute la plaine en aval de Bellinzona et furent arrêtées par le remblai de la ligne de Locarno qui traverse cette plaine. Dans la nuit du 7 au 8 novembre ce remblai fut rompu sur une longueur de 60 m au point kilom. 161.4; la circulation des trains en a été interrompue durant 72 heures.

Comme il est dit plus haut, tous ces sinistres sont la cause principale du surcroît de dépense; en outre les frais d'entretien et de peinture des charpentes métalliques de ponts sont aussi plus élevés qu'en 1905; d'autre part les frais des autres travaux de cette catégorie sont inférieurs à ceux correspondants de l'exercice précédent.

*Ad 2. Entretien et réfection de la superstructure* (voie, aiguilles, plaques-tournantes, chariots transbordeurs). La dépense de ce chef se répartit comme suit:

	1906	1905
a) Coût des matériaux affectés à l'entretien et aux réfections	fr. 557 567. 85	fr. 401 303. 79
moins: produit de la vente de vieux matériel remplacé,		
valeur du matériel non utilisé et restitué	„ 126 984. 82	„ 88 461. 30
Coût net des matériaux	fr. 430 583. 03	fr. 312 842. 49
b) Forfaits, main-d'œuvre et réparations (artisans et ateliers)	„ 405 147. 02	„ 305 026. 14
Total	fr. 835 730. 05	fr. 617 868. 63
Plus	fr. 217 861. 42	

L'excédent de fr. 117 740. 54 sur le coût des matériaux est dû au fait qu'en 1906 il a fallu réfectionner la voie sur la longueur considérable de 13 392 m en tout, contre 11 589 m en 1905, savoir:

réfections totales, 7112 m (1905: 3449 m),  
remplacement de traverses, 532 m (1905: 2883 m),  
remplacement de rails, 5748 m (1905: 5257 m).

Nous ajoutons ci-dessous quelques détails sur ces travaux.

1. Réfection d'anciennes voies à ciel ouvert:

voie gauche, km 12,880—13,100	220 m
idem km 42,708—43,068	360 m
voie droite, km 47,286—47,670	384 m
sur les ponts du Tessin et de la Verzasca, entre Cadenazzo et Locarno	420 m

2. Réfection d'anciennes voies en tunnels:

voie droite, km 64,255—65,143, tunnel du Leggistein	888 m
voie gauche, km 67,236—68,571, „ „ Naxberg	1335 m
idem km 99,460—101,024, „ de Freggio	1564 m
idem km 102,788—103,940, „ „ Prato	1152 m
idem km 104,838—105,174, „ „ Polmengo	336 m
voie droite, km 114,092—114,840, „ „ Lalume	248 m
idem km 116,445—116,650, „ „ Pianotondo	205 m

3. Remplacement de traverses fer par des traverses bois:

km 29,504—29,724, tunnel de l'Axenberg	220 m
voie droite, km 67,545—67,857, tunnel du Naxberg	312 m

4. Remplacement de rails usés:

voie droite, km 71,400—72,000	} tunnel du St-Gothard	600 m
idem km 73,514—74,126		612 m
voie gauche, km 87,503—87,970		467 m
idem km 101,486—101,940		454 m
voie droite, km 137,001—137,345		344 m
idem km 148,688—149,144		456 m

sur la section km 160,762—161,006, ligne du Cenere	244 m
sur plusieurs sections du tunnel du Monte-Cenere	1246 m
dans le tunnel de Massagno, km 178,923—179,331	348 m
sur les sections km 184,500—185,000	} Lugano-Chiasso
et km 197,613—197,763	
voie principale I de la gare de Göschenen	150 m
	327 m

En plus il a fallu remplacer pour cause d'usure ou d'autres défauts 14 aiguilles simples, 10 croisements, 5 aiguilles anglaises (1905: 6) et 2 branchements-traversée (1905: 1).

Quant à l'excédent de dépense de fr. 100 120. 88 pour forfaits, main-d'oeuvre et réparations, il provient des réfections fort étendues que nous venons d'énumérer et, pour une part aussi, des augmentations de salaires accordées en 1906, mais une fraction assez notable de cet excédent est due à l'augmentation du nombre des trains, augmentation qui a eu pour conséquence l'interruption toujours plus fréquente du travail sur la ligne et l'utilisation toujours moindre de la durée du travail.

Le tableau ci-dessous montre la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1906, 1905 et 1883:

	1906		1905		1883	
	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%	Longueur en mètres	%
Longueur totale des voies principales (y compris la seconde voie principale Immensee-Brunnen et Fluelen-Giubiasco)	415 443	100	415 419	100	267 933	100
voies de rails fer	6 792	1,6	7 365	1,7	49 456	18,5
"  "  "  acier, type I	9 304	2,2	9 196	2,2	16 488	6,2
"  "  "  "  "  II	190 632	45,9	191 793	46,2	201 189	75,3
"  "  "  "  "  III	240	0,1	240	0,1	—	—
"  "  "  "  "  IV	208 475	50,2	206 825	49,8	—	—
voies sur traverses mélèze	—	—	—	—	88 975	33,2
"  "  "  chêne et hêtre	154 467	37,2	150 141	36,2	168 103	62,8
"  "  "  fer	260 976	62,8	265 278	63,8	10 855	4,0

La longueur du réseau n'a pas varié en 1906, elle est de 272 533 m, dont 142 910 m = 52,4 % à double voie. Les voies accessoires et d'évitement avaient à fin 1906 un développement de 122 248 m contre 118 418 en 1905; l'augmentation provient des nouvelles voies accessoires exécutées en particulier dans les gares de Mendrisio et de Chiasso.

*Ad 3. Entretien des bâtiments des gares et de la pleine voie.* La dépense de cette rubrique comporte:

	1906	1905
a) Entretien du bâtiment d'administration à Lucerne	fr. 10 796. 15	fr. 14 902. 28
b) Entretien courant des bâtiments	" 150 048. 12	" 125 769. 03
c) Transformations, démolition et reconstruction	" 37 183. 30	" 22 925. 10
d) Hangars provisoires pour céréales	" — . —	" 12 139. 75
	<hr/>	<hr/>
Total	fr. 198 027. 57	fr. 175 736. 16
	<hr/>	<hr/>
Plus	fr. 22 291. 41	

En regard de la réduction de frais de la position *a*, les sous-rubriques *b* et *c* accusent des excédents de fr. 24 279. 09 et de fr. 14 258. 20; près de la moitié du premier de ces excédents concerne la gare de Chiasso, dont les bâtiments ont exigé en 1906 de grands travaux d'entretien; le reste de l'excédent a été causé principalement par de grosses réparations des bâtiments de Göschenen et d'Airolo ainsi que des bâtiments de service et des maisons d'habitation de ces deux gares.

L'augmentation de dépense à la position *c*, dont la majeure fraction incombe aussi à la gare de Chiasso, provient de travaux d'extensions dans les gares et stations, comme aussi d'agrandissements des maisons de gardes.

En 1906 l'emmagasinage des céréales et produits de minoteries n'a donné lieu à aucune mesure spéciale, les halles existantes ayant suffi pour la période 1906/1907; au cours de celle-ci, le volume maximum des marchandises entreposées, 3794 wagons complets, a été atteint dans la deuxième décade du mois de janvier 1907 (première décade de février 1906: 3917 wagons, janvier 1905: 5619 wagons).

*Ad 4. Entretien du télégraphe, des signaux électriques, des signaux fixes, des clôtures et barrières.*

	1906	1905
	fr. 109 124. 95	fr. 114 331. 80
	<hr/>	<hr/>
Moins	fr. 5 206. 85	

A propos des dépenses de 1906 pour ce sous-chapitre, nous nous bornons à signaler le fait qu'elles comprennent une somme de fr. 13 087. 75 représentant le coût de travaux et de transformations qui rentrent dans la catégorie des travaux neufs et complémentaires, mais ne peuvent, aux termes de la loi sur la comptabilité, être inscrits au compte de construction. Pour le reste les dépenses ne sont pas sorties des limites normales.

*Ad 5. Enlèvement des neiges et de la glace.*

	1906	1905
	fr. 66 514. 50	fr. 49 144. 62
	<hr/>	<hr/>
Plus	fr. 17 369. 88	

Cette augmentation de dépense est due aux fortes chutes de neige de février 1906 à Göschenen, de mars entre Wassen et Göschenen, de novembre à Airolo et de décembre entre Erstfeld et Göschenen; sur le versant sud du Gothard il n'y a pas eu de chutes de neige considérables en 1906, sauf à Airolo et entre cette gare et Ambri.

**C. Autres dépenses.**

	<b>1906</b>	<b>1905</b>
	<u>fr. 86 029. 41</u>	<u>fr. 81 695. 78</u>
Plus fr.	4 333. 63	

L'excédent de dépense est dû exclusivement aux indemnités pour dommages aux cultures; ces indemnités sont en corrélation avec les accidents qui se sont produits sur le flanc du Rigi et dont nous avons parlé plus haut, ainsi qu'avec un ancien procès liquidé en 1906, qui nous avait été intenté à cause de la rupture d'un tuyau de la conduite des forces hydrauliques des ateliers centraux à Bellinzona.

**III. Expédition et mouvement.**

La dépense totale de ce service se monte à fr. 4 491 333. 77, dépassant de fr. 793 868. 39 celle de l'exercice précédent, savoir fr. 748 396. 72 pour le „personnel“ et fr. 45 471. 67 pour les „autres dépenses“.

L'augmentation des frais de personnel est due à un renforcement de l'effectif motivé par l'accroissement considérable du trafic, ainsi qu'aux gratifications extraordinaires allouées au personnel. Quant aux „autres dépenses“, l'excédent provient d'une plus forte consommation et du renchérissement des matières servant à l'éclairage, au chauffage et au nettoyage des gares et stations, comme aussi d'acquisitions d'objets d'inventaire.

**IV. Traction (matériel roulant).**

Les frais du service de la traction se chiffrent comme suit:

	<b>1906</b>	<b>1905</b>
A. Personnel . . . . .	fr. 2 070 975. 84	fr. 1 715 276. 89
B. Matières consommées par le matériel roulant . . . . .	„ 3 078 462. 88	„ 2 650 113. 31
C. Entretien du matériel roulant . . . . .	„ 1 673 735. 46	„ 1 680 355. 22
D. Autres dépenses . . . . .	<u>„ 46 945. 01</u>	<u>„ 43 467. 75</u>
Total	<u>fr. 6 870 119. 19</u>	<u>fr. 6 089 213. 17</u>
Plus	fr. 780 906. 02 = 12,82 %	

Les locomotives ont parcouru :

	Kilomètres-locomotives	Kilomètres-tonnes (poids brut)
En 1906	6 280 234	954 953 192
„ 1905	<u>5 483 701</u>	<u>824 309 348</u>
Augmentation pour 1906	796 533 = 14,52 %	130 643 844 = 15,85 %

Les dépenses se répartissent de la manière suivante:

**A. Personnel.**

1. *Chef du service de la traction et ses aides:*

		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 71 989. 69	fr.	43 475. 54
	plus	„ 28 514. 15		
<b>2. Personnel des locomotives et visiteurs du matériel:</b>				
<i>a) Chefs des dépôts et leurs aides :</i>				
		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 100 542. 91	fr.	91 309. 15
	plus	„ 9 233. 76		
<i>b) Mécaniciens et chauffeurs :</i>				
		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 1 548 934. 81	fr.	1 290 084. 86
	plus	„ 258 849. 95		
<i>c) Visiteurs du matériel :</i>				
		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 108 258. 15	fr.	97 796. 05
	plus	„ 10 462. 10		
<b>3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant (nettoyeurs de locomotives, voitures, fourgons et wagons):</b>				
		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 241 250. 28	fr.	192 611. 29
	plus	„ 48 638. 99		

L'excédent de fr. 355 698. 95 en total pour les positions IV. A. 1 à 3 provient du relèvement périodique, en 1906, des traitements et salaires du personnel entier, de même que du renforcement de l'effectif nécessité par l'augmentation considérable des parcours du matériel roulant.

#### B. Matières consommées par le matériel roulant.

##### 1. Combustibles :

###### *a) Pour les locomotives :*

		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 2 828 699. 83	fr.	2 374 725. 07
	plus	„ 453 974. 76		

###### *b) Pour les voitures, fourgons et wagons :*

		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 8 394. 61	fr.	8 413. 90
	moins	„ 19. 29		

##### 2. Graisses et huiles :

###### *a) Pour les locomotives :*

		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 102 608. 90	fr.	96 096. 44
	plus	„ 6 512. 46		

###### *b) Pour les voitures, fourgons et wagons :*

		<b>1906</b>		<b>1905</b>
		fr. 8 625. 50	fr.	10 210. 34
	moins	„ 1 584. 84		

3. *Matières pour éclairage:*

a) *Pour les locomotives:*

	<b>1906</b>		<b>1905</b>
	fr. 18 223. 69		fr. 14 982. 54
plus	„ 3 241. 15		

b) *Pour les voitures, fourgons et wagons:*

	<b>1906</b>		<b>1905</b>
	fr. 64 912. 57		fr. 105 109. 98
moins	„ 40 197. 41		

4. *Matières servant au nettoyage, à la désinfection et à l'étoupage, eau et sable:*

a) *Pour les locomotives:*

	<b>1906</b>		<b>1905</b>
	fr. 41 893. 08		fr. 35 773. 28
plus	„ 6 119. 80		

b) *Pour les voitures, fourgons et wagons:*

	<b>1906</b>		<b>1905</b>
	fr. 5 104. 70		fr. 4 801. 76
plus	„ 302. 94		

En regard de 1905, les frais pour les combustibles et matières figurant aux positions IV. B. 1 à 4 ont augmenté de fr. 469 848. 17 pour les locomotives et diminué de fr. 41 498. 60 pour les voitures, fourgons et wagons augmentation nette fr. 428 349. 57

L'excédent pour les locomotives est connexe à la forte augmentation des parcours et au renchérissement des charbons; le prix moyen de ceux-ci a été en 1906 de fr. 28. 65 la tonne contre fr. 27. 93 en 1905.

La diminution des frais pour voitures, fourgons et wagons est due à l'introduction de la compensation en nature pour l'éclairage des voitures des administrations italiennes et à la suppression des redevances de ce chef à ces dernières.

C. *Entretien et réfection du matériel roulant.*

1. *Locomotives et tenders:*

	<b>1906</b>		<b>1905</b>
	fr. 1 086 642. 20		fr. 1 099 466. 74
moins	„ 12 824. 54		

2. *Voiture<sup>s</sup>:*

	<b>1906</b>		<b>1905</b>
	fr. 334 759. 59		fr. 331 306. 35
plus	„ 3 453. 24		

3. *Fourgons et wagons:*

	<b>1906</b>		<b>1905</b>
	fr. 252 333. 67		fr. 249 582. 13
plus	„ 2 751. 54		

L'entretien et la réfection du matériel roulant ont coûté fr. 6 619. 76 de moins qu'en 1905.



**D. Autres dépenses.**

La dépense afférente aux quatre sous-rubriques comporte :

	1906	1905
	fr. 46 945. 01	fr. 43 467. 75
plus „	3 477. 26	

Cet excédent de frais est dû au fait qu'il a fallu augmenter le nombre des locaux de service.

**V. Dépenses diverses.**

La dépense figurant sous ce titre pour *loyers et fermages* comporte :

	1906	1905
1. Pour gares et sections de ligne . . . . .	fr. 171 640. 96	fr. 179 507. 51
2. Pour matériel roulant (location) . . . . .	„ 854 731. 45	„ 699 117. 05
3. Pour loyers diverses . . . . .	„ 8 299. 27	„ 8 587. 67
	<u>fr. 1 034 671. 68</u>	<u>fr. 887 212. 23</u>

L'excédent de fr. 155 614. 40 sur „matériel roulant (location)“ provient de la forte circulation de véhicules étrangers sur notre réseau.

La rubrique „*pertes sur les services auxiliaires*“ accuse en regard de l'exercice précédent une dépense de fr. 2 681. 54 représentant les rebuts constatés dans les approvisionnements de matériaux et de pièces de rechange.

*Assurance-incendie.* En 1906 nos contrats d'assurance contre l'incendie des bâtiments, du mobilier et des approvisionnements de céréales à Brunnen n'ont subi aucune modification.

*Domages-intérêts pour accidents.* La dépense se monte à fr. 97 626. 74 et ne dépasse que de peu celle de 1905 (fr. 96 252. 90) malgré l'augmentation considérable de l'effectif des agents de l'exploitation et du chiffre des voyageurs transportés. Sauf dans 4 cas, toutes les demandes d'indemnité ont été réglées à l'amiable. 6 procès en tout étaient encore pendants à la fin de 1906.

En vertu du contrat du 5 septembre 1885 sur la responsabilité collective, contrat résilié le 30 septembre 1905 par les chemins de fer fédéraux, nous avons eu à verser en 1906 :

pour l'accident de Mœnchenstein, 14 juin 1891	fr. 686. 25
„ „ „ Zollikofen, 15 août 1891	„ 2. 36
	<u>En tout fr. 688. 61</u>

contre fr. 13 950. 47 en 1905.

Les sommes que nous avons versées à cette assurance collective depuis son entrée en vigueur (1<sup>er</sup> octobre 1885) se chiffrent par fr. 389 442. 93 dont fr. 205 961. 02 pour le seul accident de Mœnchenstein et fr. 101 532. 92 pour celui de Zollikofen. Les comptes relatifs à la catastrophe de Mœnchenstein ne sont toutefois pas encore clôturés. Il reste de même à liquider une plainte connexe à l'accident de Neuenstadt (2 septembre 1901) et six plaintes dérivant de l'accident de Palézieux (21 novembre 1903); ces 7 cas grèveront encore la collectivité responsable.

Le chiffre des *réclamations en dommages et intérêts pour pertes, déchets, avaries de marchandises et pour transgression des délais de livraison* s'est élevé en 1906 à 9765.

Les indemnités que nous avons versées de ce chef comportent après déduction des remboursements d'autres Administrations et de notre quote-part aux indemnités allouées par d'autres Administrations :

pour pertes, déchets et avaries (moins le produit de la vente de colis en trop)	fr.	32 106. 91
„ dévoyés et transgression des délais de livraison	„	41 372. 29
„ acquits à caution non déchargés et autres causes	„	56. 70
Total à notre charge	fr.	73 535. 90

*Droit de concession, impôts et contributions.* Le droit de concession à verser à la Confédération a été fixé pour 1906 à fr. 55 200. —, chiffre égal à celui de 1905.

*Allocations aux caisses de prévoyance, dons;* voir pages 39 et suiv.

Les „autres dépenses“, au montant de fr. 83 739. 80, sont de fr. 5 552. 48 supérieures à celles de 1905; elles comprennent entre autres les positions ci-dessous :

- fr. 21 339. 59 versements au magasin de consommation à Bellinzona;
- „ 10 667. 45 versements pour les buanderies et bains installés dans plusieurs gares et dans les ateliers centraux;
- „ 38 778. 23 versements en faveur des écoles particulières de la Compagnie.

## **E. Divers.**

### 1 Accidents.

En 1906 il s'est produit 160 accidents dans le service d'exploitation proprement dit, savoir :

1° déraillements: en gare	1
en pleine voie	2
2° collisions: en gare	2
en pleine voie	—
3° accidents de personnes	154
4° accidents divers	—
Total	159

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes:

1° par déraillements ou collisions:	tués	blessés
voyageurs	—	—
employés	—	—
autres personnes	—	—
2° par d'autres causes:		
voyageurs	1	4
employés	3	143
autres personnes	1	2
	5	149
Suicide		1

Nous avons à mentionner ce qui suit quant aux accidents mortels :

Le 26 janvier un voyageur du nom de Demaria Adamo, d'Acquarossa, qui probablement avait oublié de descendre du train 125 à Biasca, sauta d'une voiture au moment où le train sortait de cette gare et tomba si malheureusement qu'il se fractura le crâne; la mort a été instantanée.

Le 8 mars le nommé Fasnacht Ferdinand, de Montelier près Morat, receveur du wagon-restaurant du train 128, est tombé de celui-ci pendant la marche et a été tué sur le coup; il est probable que pour que la vapeur pût s'échapper du véhicule on avait laissé ouverte la portière de la plateforme.

Le 9 mars l'ouvrier auxiliaire Bernini Pietro, de Maleo (province de Milan) faisant partie d'une équipe qui devait dresser les voies dans le tunnel de Pianotondo, a été tamponné et tué par le train 4.

Dans la nuit du 15 au 16 juillet on découvrit sur la voie, km. 152,456 entre Bellinzona et Giubiasco, le cadavre du nommé Menasi Luigi de Malvaglia; on suppose que le malheureux s'est engagé sur la voie à partir du passage à niveau km. 152,570 et aura été tamponné par le train 94 ou 102.

Par une cause restée inconnue le garde-freins Walker Josef, d'Erstfeld, est tombé du train 711 du 13 octobre entre Faido et Giornico; il a succombé le 4 novembre à ses blessures.

## 2. Caisses de prévoyance.

### a. Caisse de secours pour les fonctionnaires et employés.

L'effectif des membres a passé de 2232 à 2426 et l'avoir de fr. 8 277 094. 84 à fr. 9 311 692. 53 Cet accroissement considérable est dû pour une part au fait que le 1<sup>er</sup> janvier coïncidait avec le relèvement périodique de la majeure partie des traitements et qu'à cette occasion comme on sait, en sus de l'augmentation normale des primes, la Compagnie doit verser des sommes notables à la caisse de secours.

Notre rapport de 1905 contenait le passage suivant :

„Au commencement de 1906 les experts nous ont adressé le bilan technique d'assurance au „31 décembre 1904 prescrit par la loi et nous l'avons envoyé au département des chemins de fer „pour être transmis au Conseil fédéral. Pour le calcul des valeurs actuelles de la caisse les experts „ont admis un taux d'intérêt de 4 % et sur cette base le bilan accuse un excédent de fr. 332 367. 48. „La réponse du Conseil fédéral ne nous est pas encore parvenue.“

Conformément à cette expertise nous avons inscrit cette somme de fr. 332 367. 48 au bilan (page 69) sous la rubrique „Réserves ordinaires“.

Par office du 2 juillet 1906 le département fédéral des postes et chemins de fer nous fit savoir que les bases et méthodes de calcul de ce bilan avaient été examinées et que les conditions de la caisse de secours des chemins de fer fédéraux ayant fait dans l'entre-temps l'objet d'enquêtes et de discussions, il arrivait à cette conclusion que deux points de notre bilan étaient de nature à soulever des objections, savoir :

1<sup>o</sup> Le taux d'intérêt de 4 % mis à la base du bilan technique d'assurance.

2<sup>o</sup> Les déductions faites sur les valeurs actuelles calculées en totalité pour les dépenses concernant les pensions d'invalidité des membres actifs ainsi que les pensions des veuves et enfants.

A ces objections qui, notamment celle relative aux déductions (chiffre 2), ont nécessité une nouvelle enquête et de nouveaux calculs, nous avons répondu par un long mémoire adressé en date du 15 novembre au département des chemins de fer et dans lequel nous maintenons en partie le mode de calculer les valeurs actuelles, mais surtout le taux d'intérêt de 4 %, sur lequel nous avons effectivement basé, parfois à l'aide d'allocations volontaires, les comptes de toute la période de calcul du prix de rachat et ceux postérieurs à cette période. Tout naturellement cependant il importe de disjoindre l'approbation du bilan et le calcul du prix de rachat.

Du second calcul de notre expert, ressort un bilan bouclant par un déficit de fr. 46 261. 69, au lieu de l'excédent susmentionné de fr. 332 367. 48.

Abstraction faite de ce déficit, l'avoir de la caisse comportait :

le 31 décembre 1904	fr. 7 604 788. 46
„ 31 „ 1905	„ 8 277 094. 84
„ 31 „ 1906	„ 9 361 729. 18

Bien que ces chiffres ne permettent guère d'admettre la présence réelle d'un déficit de fr. 46 261. 69, nous avons néanmoins jugé opportun, eu égard au résultat obtenu par notre propre expert, d'allouer cette somme à la caisse de secours, valeur au 31 décembre 1904 plus intérêts à 4 % et nous l'inscrivons dans nos comptes. Au 31 décembre 1906 ce déficit y figure par fr. 50 036. 65 dont nous débitons non le compte d'exploitation, mais celui de profits et pertes. A cette même date l'avoir de la caisse de secours se montait ainsi à fr. 9 311 692. 53.

Nous n'avons pas encore reçu la réponse du département des postes et chemins de fer ni l'arrêté du Conseil fédéral relatif à notre mémoire du 15 novembre dernier.

**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
1896	1269	85	21	1	7	12	1313
1897	1313	193	14	1	7	14	1470
1898	1470	104	18	3	10	7	1536
1899	1536	49	12	1	7	7	1558
1900	1558	72	14	3	7	14	1592
1901	1592	99	19	3	21	7	1641
1902	1641	84	16	5	15	6	1683
1903	1683	269	10	3	14	17	1908
1904	1908	192	10	—	11	16	2063
1905	2063	209	10	1	9	10	2232
1906	2232	256	18	4	21	19	2426

**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 majorité d'enfants pensionnés (§ 12)	Décédés			Total
1896	37	82	5	27	—	15	—	—	15	—	—	—	—	27	109
1897	27	109	5	21	1	8	—	—	9	—	—	1	1	23	129
1898	23	129	7	15	—	5	—	—	5	—	—	—	—	25	144
1899	25	144	5	11	1	3	—	—	4	—	1	—	—	26	154
1900	26	154	3	25	—	6	—	—	6	—	—	1	1	23	178
1901	23	178	10	27	—	12	—	—	12	—	—	1	1	21	204
1902	21	204	7	23	1	8	—	—	9	1	2	—	3	19	224
1903	19	224	9	27	1	8	—	1	10	—	3	6	9	18	242
1904	18	242	3	31	3	10	—	1	14	—	—	4	4	7	269
1905	7	269	5	18	—	3	—	—	3	—	—	3	3	9	284
1906	9	284	5	34	3	4	—	—	7	1	—	3	4	7	314

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 (Intérêts, etc.)	Total de l'année
1896	fr. 2 935 802.22	fr. 94 288.95	fr. 346 530.95††)	fr. 158 941.72†)	fr. 599 761.62
1897	„ 3 443 950.52	„ 106 954.54	„ 226 114.58	„ 152 671.61	„ 485 740.73
1898	„ 3 833 065.13	„ 105 533.42	„ 247 457.29	„ 164 666.06	„ 517 656.41
1899	„ 4 243 346.56	„ 122 144.27	„ 274 258.11	„ 177 374.38	„ 573 776.76
1900	„ 4 694 600.31	„ 151 655.39	„ 306 810.41	„ 205 437.50	„ 663 903.30
1901	„ 5 214 294.73	„ 156 367.22	„ 290 607.33	„ 222 867.25	„ 669 841.80
1902	„ 5 719 920.53	„ 160 985.20	„ 313 810.96	„ 257 757.46	„ 732 553.62
1903	„ 6 263 999.58	„ 202 437.92	„ 427 833.39	„ 262 887.10	„ 893 158.41
1904	„ 6 961 084.—	„ 198 525.46	„ 354 452.55	„ 305 808.57	„ 858 786.58
1905	„ 7 604 788.46	„ 212 736.10	„ 381 525.20	„ 317 613.85	„ 911 875.15
1906	„ 8 277 094.84	„ 247 386.34	„ 709 185.09†††)	„ 352 540.52	„ 1 309 111.95

†) Intérêts et bénéfices de cours.

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

†††) id. id. fr. 50,036. 65.

Dépenses.								
Année	Secours et pensions				Rem-boursements	Dépenses diverses	Total	Solde à reporter
	à des membres vivants	aux familles de membres décédés	Indemnités uniques	Total				
1896	fr. 32 710.05	fr. 44 846.92	fr. 8 470.—	fr. 86 026.97	fr. 3 108.80	fr. 2 477.55	fr. 91 613.32	fr. 3 443 950.52
1897	„ 36 393.51	„ 56 128.96	—	„ 92 522.47	„ 1 662.65	„ 2 441.—	„ 96 626.12	„ 3 833 065.13
1898	„ 39 989.31	„ 63 240.42	—	„ 103 229 73	„ 1 585.20	„ 2 560.05	„ 107 374.98	„ 4 243 346.56
1899	„ 47 238.36	„ 70 306.55	—	„ 117 544.91	„ 2 340.40	„ 2 637.70	„ 122 523.01	„ 4 694 600.31
1900	„ 51 804.72	„ 80 895.98	„ 4 000.—	„ 136 700.70	„ 4 859.33	„ 2 648.85	„ 144 208.88	„ 5 214 294.73
1901	„ 63 854.80	„ 91 049.55	—	„ 154 904.35	„ 6 744.10	„ 2 567.55	„ 164 216.—	„ 5 719 920.53
1902	„ 79 921.—	„ 96 253.27	„ 5 000.—	„ 181 174.27	„ 4 529.40	„ 2 770.90	„ 188 474.57	„ 6 263 999.58
1903	„ 83 898.44	„ 104 902.05	—	„ 188 800.49	„ 4 349.45	„ 2 924.05	„ 196 073.99	„ 6 961 084.—
1904	„ 94 946.24	„ 113 196.25	1 000.—	„ 209 142.49	„ 3 025.43	„ 2 914.20	„ 215 082.12	„ 7 604 788.46
1905	„ 105 281.14	„ 118 937.90	„ 4 000.—	„ 228 219.04	„ 7 881.33	„ 3 468.40	„ 239 568.77	„ 8 277 094.84
1906	„ 125 405.49	„ 129 442.45	„ 8 800.—	„ 263 647.94	„ 6 981.92	„ 3 884.40	„ 274 514.26	„ 9 311 692.53

**b. Caisses de secours-maladie pour les ouvriers.**

D'après le compte de la caisse de secours pour les ouvriers des stations, magasins, dépôts et ateliers, les recettes balancent les dépenses. Le solde à nouveau est de fr. 61 762. 25 (1905 : fr. 61 314. 85). L'équilibre de cette institution n'a donc été troublé pendant le dernier exercice non plus.

Quant à la caisse de secours pour les ouvriers du service de surveillance et d'entretien, les déficits successifs de 1903 (fr. 1 797. 50), 1904 (fr. 6 980. 80) et de 1905 (fr. 6 732. 73) avaient démontré l'insuffisance des recettes en regard des dépenses annuelles. Comme on ignorait toutefois si les dépenses des derniers exercices n'avaient pas été défavorablement influencées par des conditions sanitaires exceptionnelles et si l'on ne pourrait réduire les dépenses en exerçant un contrôle plus sévère sur certains membres malades, nous avons préféré ajourner encore le relèvement des cotisations des sociétaires, lequel n'aurait pu acquérir un caractère définitif que par une revision des statuts. En attendant nous sommes venus à l'aide de l'institution en lui allouant jusqu'à nouvel avis non plus le 1/6, mais le 70 % des cotisations régulières des membres. Cette mesure, approuvée par le département fédéral des chemins de fer, doit être regardée comme provisoire et si l'avenir venait à montrer qu'il convient d'augmenter les recettes d'une façon durable, nous aurons alors à étudier la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'imposer aux sociétaires également une légère augmentation de leurs cotisations. Le compte accuse un notable excédent de recettes et l'avoir de la caisse a passé de fr. 75 459. 16 à fr. 79 496. 01.

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

Pendant le dernier exercice, ce fonds s'est accru de fr. 3 774. 81, montant de ses intérêts. Il en a été prélevé fr. 230. — à titre de récompenses allouées à divers agents des services de surveillance, des expéditions et de la traction. La situation du fonds, fr. 105 000. — en obligations 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux, n'a pas varié en 1906.

**F. Services auxiliaires.**

**1. Ateliers.**

Le chiffre des employés définitifs s'est accru d'un adjoint administratif, d'un adjoint technique, d'un commis de bureau et d'un aide-contre-maître et s'est réduit d'un comptable et d'un dessinateur.

Le chiffre des ouvriers, répartis par catégories de métiers, a oscillé entre les limites ci-après :

total au 1 <sup>er</sup> janvier	533
„ „ 31 décembre	585

Le maximum d'une fin de mois a été de 585, le minimum de 517, savoir :

monteurs	11— 10	vitrier et aide	2— 2
chefs de groupe	4— 4	peintres et aides	18— 19
ajusteurs et aides	200—175	selliers et aides	19— 18
tourneurs et aides	40— 44	raboteurs, perceurs, fraiseurs	10— 11
chaudronniers et aides	5— 4	chefs-manœuvres	7— 6
chaudronniers en cuivre et aides	17— 9	démonteurs	8— 0
ferblantier	1— 1	manœuvres	123—104

fondeurs et aides . . . . .	5— 5	veilleurs de nuit et suppléants . . . . .	4— 4
forgerons et aides . . . . .	13— 11	chauffeurs . . . . .	2— 2
frappeurs . . . . .	11— 11	apprentis . . . . .	40— 39
menuisiers et aides . . . . .	41— 38		

Les ateliers centraux ont réparé en tout: 181 locomotives, 864 voitures et 2809 wagons.

Le 1<sup>er</sup> janvier il y avait en réparation: 23 locomotives, 27 voitures et 50 wagons, le 31 décembre: 21 locomotives, 39 voitures et 42 wagons.

En sus de ces réparations, les ateliers ont exécuté encore divers travaux spéciaux, tels que confection de pièces de rechange de tout genre pour le matériel roulant; adaptation à 13 locomotives des pompes lubrificatrices, système Friedmann; transformation de la machine n° 83 en locomotive à vapeur surchauffée, système Pielock, avec distribution par soupapes, système Lentz; remplacement sur 23 voitures et fourgons du frein Westinghouse ordinaire par le frein à action rapide; transformation de 92 wagons à charbon pour en augmenter la capacité de chargement; aménagement de cabinets d'aisances dans 2 voitures C<sup>4</sup> et 4 voitures B; installation de l'éclairage par dynamos, système Brown Boveri & Cie dans 19 voitures; fabrication de matériel pour l'Economat, savoir: écrous en bronze, composition, rondelles de serrage, laiton en barres, tuyaux de laiton, plombs de douane, etc.

Les ateliers des dépôts se sont essentiellement occupés des réparations courantes et du petit entretien des locomotives; ils ont exécuté en outre des travaux de tout genre pour les différentes branches de service.

Le chiffre des ouvriers attachés aux ateliers des dépôts s'élevait

le 1 <sup>er</sup> janvier à . . . . .	111
le 31 décembre à . . . . .	125

et a oscillé durant l'année entre 111 et 126.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts:

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
chefs-ouvriers . . . . .	2	1	1
ajusteurs . . . . .	27—35	13—15	13—16
tourneur . . . . .	1	—	—
chaudronnier . . . . .	1	—	—
ferblantier . . . . .	1	—	—
forgeron et frappeur . . . . .	1	—	—
menuisier . . . . .	1	—	—
apprentis . . . . .	8—9	3—4	—
chauffeur de machine fixe . . . . .	1	—	—
manœuvres . . . . .	13—17	6	15—16

## 2. Usine à gaz.

<i>L'usine à gaz mixte de Bellinzona</i> a produit en 1906 . . . . .		57 163.000 m <sup>3</sup>
de gaz; la provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1906 était de . . . . .		316.800 m <sup>3</sup>
		<hr/>
	total	57 479.800 m <sup>3</sup>
dont la consommation se répartit comme suit:		
éclairage de voitures du Gothard . . . . .	33 723.576 m <sup>3</sup>	
" " " d'autres administrations . . . . .	23 490.624 m <sup>3</sup>	57 214.200 m <sup>3</sup>
provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1907 . . . . .		265.600 m <sup>3</sup>
	total comme ci-dessus	<hr/> 57 479.800 m <sup>3</sup>



## G. Etat du personnel.

Moyenne de l'année.

### 1. Administration générale.

	1906	1905
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires) . . . . .	17	16
Archives . . . . .	2	2
Bureau de revision des comptes . . . . .	8	8
Bureau de la comptabilité . . . . .	6	6
Caisse principale . . . . .	7	6
Bureau commercial . . . . .	15	15
Agents commerciaux . . . . .	2	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique . . . . .	48	43
Bureau des réclamations . . . . .	6	4
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes . . . . .	5	4
Huissiers . . . . .	9	8
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et chauffeur . . . . .	8	7
Economat (y compris le magasin de consommation) . . . . .	52	42
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins y compris celui de consommation . . . . .	56	48
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes . . . . .	15	13
	— 256	— 224

### 2. Surveillance et entretien de la ligne.

Ingénieur en chef et bureau central . . . . .	24	22
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux . . . . .	18	19
Chefs de district et surveillants . . . . .	32	30
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe . . . . .	46	45
Gardes-voie . . . . .	146	103
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit . . . . .	187	222
Gardes-barrières (femmes) . . . . .	120	120
Employés divers . . . . .	19	16
Journaliers . . . . .	556	523
	— 1148	— 1100

### 3. Expédition et mouvement.

Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau . . . . .	21	20
Contrôle des voitures et wagons . . . . .	13	12
	— 34	— 32
A reporter	1404	1324

	Report	1906	1905
		34 1404	32 1324
Inspecteur de l'exploitation . . . . .		2	1
Représentant à Luino . . . . .		1	1
Chef des entrepôts de Brunnen . . . . .		1	1
Imprimeur des billets . . . . .		1	1
Chefs de gare . . . . .		8	8
Chefs de station . . . . .		36	36
Sous-chefs de gare . . . . .		36	23
Commis de gare . . . . .		109	104
Receveurs aux voyageurs . . . . .		16	16
Receveurs aux bagages . . . . .		13	10
Remplaçants ambulants . . . . .		19	16
Télégraphistes . . . . .		24	23
Contrôleurs du matériel . . . . .		35	29
Chefs des bureaux-marchandises de Chiasso et Luino		2	2
Adjoints desdits, comptables, receveurs aux marchan-			
dises, déclarants en douane à Chiasso et Luino,			
adjoint du chef des entrepôts . . . . .		8	8
Chefs des bureaux-marchandises d'Arth-Goldau, Biasca,			
Bellinzona, Lugano et Locarno (y compris les			
magasins à pétrole de Goldau) . . . . .		6	6
Commis des bureaux-marchandises . . . . .		76	72
Gardes-marchandises . . . . .		31	24
Chefs-manœuvre . . . . .		20	17
Aides-chefs-manœuvre . . . . .		10	10
Portiers . . . . .		10	11
Volontaires . . . . .		56	41
Gardes-station . . . . .		178	166
Chefs d'équipe (triage), réguliers . . . . .		13	7
Chefs-ouvriers aux transports, réguliers . . . . .		19	15
Manœuvres (triage), réguliers . . . . .		62	61
Ouvriers de station, réguliers . . . . .		62	57
Ouvriers de station, journaliers . . . . .		354	250
Surveillants de l'éclairage . . . . .		6	7
Chefs de train principaux . . . . .		3	2
Chefs de train . . . . .		95	79
Conducteurs . . . . .		162	149
Gardes des wagons-lits . . . . .		3	3
Gardes-freins . . . . .		247	193
		— 1758	— 1481

**4. Traction.**

Chef du service de la traction et son personnel de			
bureau . . . . .		21	20
		21	20
A reporter		21 3162	20 2805

	Report	1906	1905
		21 3162	20 2805
Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de bureau (y compris 1 aide technique provisoire, 2 commis provisoires, 4 commissionnaires et 1 femme de service) . . . . .		32	30
Mécaniciens . . . . .		158	146
Chauffeurs . . . . .		172	156
Chauffeurs provisoires . . . . .		61*)	45*)
Chefs-nettoyeurs . . . . .		3	3
Nettoyeurs de locomotives . . . . .		126	116
Lampistes . . . . .		5	5
Préposé à la surveillance des voitures et wagons . . . . .		1	1
Visiteurs des voitures et wagons . . . . .		29	29
Visiteurs provisoires . . . . .		4	4
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons . . . . .		46	43
Surveillant de l'éclairage électrique des trains . . . . .		1	1
Ouvriers de la station de chargement des accumulateurs . . . . .		4	4
		— 663	— 603

**5. Service des ateliers.**

*Ateliers centraux.*

Chef des ateliers et son personnel de bureau (y compris 1 commissionnaire) . . . . .	15	14
Contre-mâîtres (4) et aides-contre-mâîtres (6) . . . . .	9	8
Chefs-ouvriers . . . . .	14	14
Monteurs, chefs de groupe, serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, vitriers, raboteurs, perceurs, fraiseurs et chauffeurs de machines fixes . . . . .	384	375
Mancœuvres et veilleurs de nuit (4) . . . . .	124	119
Apprentis . . . . .	42	34

*Ateliers des dépôts de locomotives.*

Aide du contre-mâitre . . . . .	1	1
Chefs-ouvriers . . . . .	4	4
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes . . . . .	65	56
Mancœuvres (y compris 1 commissionnaire) . . . . .	36	33
Apprentis . . . . .	13	12
	— 707	— 670

**6. Usine à gaz.**

Contre-mâitre . . . . .	1	1
Aide-contre-mâitre . . . . .	—	—
Ouvriers . . . . .	6	6
	— 7	— 7
<b>Total</b>	<b>4539</b>	<b>4085</b>

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

### Récapitulation.

	1906	1905
Agents de l'exploitation . . . . .	2608, soit par kilom-ligne 9,44	2390, soit par kilom.-ligne 8,66
Journaliers . . . . .	1931, " " " " 7,00	1695, " " " " 6,14
<i>Total</i>	4539, soit par kilom.-ligne 16,44	4085, soit par kilom.-ligne 14,80

### III. Finances.

Les ressources dont nous disposons grâce aux amortissements votés et aux allocations au fonds de renouvellement nous ont permis de retirer et de rembourser intégralement les fr. 2 400 000. — d'obligation 4 % du Gothard qui avaient été allouées ces dernières années à la caisse de secours et de pensions et dont une fraction figurait, déjà depuis 1905 parmi les effets et valeurs de la Compagnie ; il s'ensuit que l'emprunt 4 % de 10 millions de francs, qui avait été contracté le 1<sup>er</sup> octobre 1899 en considération du faible cours des titres 3 1/2 %, est maintenant intact et ne figure que pour la forme au bilan. Au surplus nous avons profité des conjonctures favorables du marché monétaires pour acheter des obligations d'établissements financiers et des cédules hypothécaires qui pourront être utilisées plus tard comme placements de l'avoir de la caisse de secours. En outre les capitaux que nous devons réunir pour les besoins de la Compagnie ont été toujours placés à des conditions avantageuses en effets d'escompte.

#### Bilan annuel.

Le <i>capital-actions</i> au chiffre de . . . . .	fr. 50 000 000. —
ni le <i>capital-subventions</i> de . . . . .	fr. 119 000 000. —
n'ont varié.	

En revanche, le *capital-obligations* a diminué par suite notamment du remboursement sus-mentionné.

Situation à fin 1904 . . . . .	fr. 120 880 000. —
dont à déduire :	
remboursement des obligations 4 % émises . . . . .	fr. 2 400 000. —
"      "      "      3 1/2 % sorties au	
tirage de 1906 . . . . .	" 450 000. —
	<u>          " 2 850 000. —</u>
Restent en circulation	fr. 118 030 000. —

somme exclusivement composée d'obligations 3 1/2 %.

Les capitaux actions, obligations et subventions s'élevaient ainsi au	
31 décembre 1906 à . . . . .	fr. 287 030 000. —
formant avec le fonds spécial de construction, ci . . . . .	" 1 114 902. 25
le total de	fr. 288 144 902. 25