

**Zeitschrift:** Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard  
**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern  
**Band:** 36 (1907)  
**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:** 30.01.2025

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

Nous avons encore à compléter les observations qui figuraient à cette même place dans notre dernier rapport de gestion.

La reconstruction de la portion de ligne détruite par la coulée du 20 mai 1906 sur le flanc du Rigi en amont d'Immensee s'est achevée en 1907; le coût de ces travaux, qui constituent une amélioration essentielle dans l'intérêt de l'exploitation, est compris dans les dépenses énumérées ci-dessus; d'autre part le coût des installations disparues a été amorti par fr. 28 603. 20 en faveur du compte de construction (voir page 48).

Quant aux renforcements de ponts, le seul encore inachevé est celui de la charpente métallique de la 1<sup>re</sup> voie du pont sur la Reuss près Inschi.

Les appareils d'enclenchement et de signaux fixes sont partout terminés; la totalité des gares et stations de notre réseau sont maintenant pourvues de ces appareils.

De même les travaux complémentaires de la gare internationale de Chiasso ont pu être terminés et mis en exploitation dans le courant de 1907.

Toutes les locomotives et voitures commandées ont été livrées en 1907 et mises en service (voir page 21 du rapport de 1906).

Nous avons fait une nouvelle commande de 8 locomotives compound de grande vitesse, à 4 cylindres, série A <sup>3</sup>/<sub>8</sub>.

## II. Exploitation.

### A. Tarifs.

1. *Service des voyageurs et des bagages.* En 1907, 6 tarifs et 24 suppléments ont été mis en vigueur.

Durant ce même exercice nous avons eu à traiter 1776 *réclamations*, chiffre qui comprend les 36 cas non liquidés au 1<sup>er</sup> janvier 1905; de ces 1776 réclamations 171 ont été écartées et 1605 reconnues intégralement ou partiellement fondées; la somme totale des remboursements consentis de ce chef est de fr. 25 534. 26; 24 réclamations pendantes à la fin de l'année ont dû être reportées à l'exercice suivant.

2. *Service des marchandises et des animaux.* En 1907 on a créé 13 tarifs et 58 suppléments.

Au cours du dernier exercice il nous est parvenu 4472 *demandes de détaxe* qui, ajoutées aux 617 cas pendants au 1<sup>er</sup> janvier 1907, forment le total de 5089, dont 4437 ont été liquidées et 652 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 Lucerne-Göschenen (7), Göschenen-Lucerne (8), Zoug-Goldau (551) et Goldau-Zug (556); ces quatre trains ont circulé durant toute la

période du service d'été, alors qu'en 1906 ils n'avaient marché que du 15 juillet au 30 septembre. En outre les trains 7 et 8 ont été prolongés jusqu'à Bellinzona où le train 7 correspondait directement au train 85 pour Locarno ainsi qu'au nouveau train 57 pour Chiasso substitué au train mixte 505 et comportant les trois classes de voitures. En 1907 également, le rapide 304/318, quittant Milan à 7 h. 10 du matin, a été doublé sur le parcours Milan-Goldau pendant l'intervalle du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre inclusivement.

En fait d'innovations importantes nous signalerons ce qui suit :

1<sup>o</sup> Sur l'ordre du Conseil fédéral nous avons intercalé un nouveau direct (172)—229—129 (Zurich)-Zoug-Goldau-Chiasso comportant les trois classes de voitures et coïncidant aux trains directs de l'Allemagne du nord et du sud atteignant Zurich entre 6 et 7 heures du matin. De Lucerne ce train est rejoint par le nouveau direct 129 Lucerne-Goldau. A Fluelen il correspond au bateau à vapeur et à Chiasso au nouveau direct 307 Chiasso-Milan.

En sens inverse nous avons créé le nouveau direct 132—232—(189) Chiasso-Goldau-Zoug-(Zurich) comportant aussi les trois classes de voitures et correspondant à Chiasso au nouveau direct 314 Milan-Chiasso, à Goldau au nouveau train 132 Goldau-Lucerne et à Zurich aux trains directs partant entre 11 heures et minuit pour l'Allemagne du sud et du nord.

Grâce aux nouveaux directs (172)—229—129 substitués sur le tronçon (Zurich)-Zoug-Goldau au direct (2138)—203, ainsi qu'aux nouveaux directs 132—232—(189), il a été possible de créer pour une part et d'améliorer pour une autre part les communications ci-dessous :

<i>Direction du sud.</i>		<i>Direction du nord.</i>	
Berlin via Iena-Probstzella	dép. 2 <sup>00</sup> soir	Milan	dép. 4 <sup>00</sup> soir
Nuremberg via Iena-Probstzella	arr. 9 <sup>35</sup> „	Chiasso	arr. 5 <sup>05</sup> „
Nuremberg via Crailsheim	dép. 9 <sup>43</sup> „	id.	dép. 5 <sup>30</sup> „
Stuttgart via Tubingen, Horb,		Lucerne	arr. 10 <sup>40</sup> „
Immendingen	dép. 12 <sup>58</sup> mat.	Zurich	arr. 11 <sup>12</sup> „
Zurich via Tubingen, Horb,		id. via Immendingen, Horb,	
Immendingen	arr. 6 <sup>25</sup> „	Tubingen	dép. 11 <sup>30</sup> „
Nuremberg via Treuchtlingen-		Stuttgart via Immendingen,	
Augsbourg	dép. 9 <sup>44</sup> soir	Horb, Tubingen	arr. 5 <sup>55</sup> mat.
Munich via Lindau, St-Mar-		Nuremberg via Crailsheim	arr. 9 <sup>05</sup> „
grethen, St-Gall	dép. 11 <sup>15</sup> „	Zurich via St-Gall, St-Mar-	
Zurich via Lindau, St-Mar-		grethen, Lindau	dép. 11 <sup>35</sup> soir
grethen, St-Gall	arr. 6 <sup>42</sup> mat.	Munich via St-Gall, St-Mar-	
id.	dép. 7 <sup>10</sup> „	grethen, Lindau	arr. 6 <sup>58</sup> mat.
Lucerne	dép. 7 <sup>41</sup> „	Nuremberg via Augsburg,	
Chiasso	arr. 1 <sup>05</sup> soir	Treuchtlingen	arr. 8 <sup>55</sup> „
id.	dép. 1 <sup>30</sup> „	Nuremberg via Probstzella, Iena	dép. 9 <sup>12</sup> „
Milan	arr. 2 <sup>35</sup> „	Berlin via Probstzella, Iena	arr. 4 <sup>41</sup> soir

2<sup>o</sup> Des voitures de 2<sup>e</sup> classe ont été adjointes aux rapides 103 Lucerne-Chiasso et 126 Chiasso-Lucerne, qui jusqu'alors ne comportaient que la 1<sup>re</sup> classe.

3° Le direct 122 Chiasso-Lucerne a été avancé de 15 minutes, ce qui établit à Bâle la correspondance au direct 9 de 7 h. 25 du soir pour Strasbourg-Bruxelles-Ostende ainsi qu'au train omnibus 765 de 7 h. 15 du soir pour Carlsruhe-Schwetzingen-Mannheim.

### 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 omnibus 7 Lucerne-Biasca et 8 Biasca-Lucerne, les voitures à voyageurs des trains de marchandises 551 Zoug-Goldau et 556 Goldau-Zoug et enfin le doublement du rapide 304/118 entre Milan et Goldau.

Aux trains 7 et 8 ont été respectivement substitués les trains de marchandises 511/509 Goldau-Biasca et 518 Biasca-Goldau, transportant tous deux aussi des voyageurs.

Nous avons encore à mentionner les innovations les plus importantes de l'horaire d'hiver :

1° Amélioration des communications entre Bâle et Zurich d'une part, Gênes et Rome d'autre part au moyen des deux nouveaux directs 71 Milan-Gênes et 68 Gênes-Milan qui circulent depuis le 15 novembre et correspondent à Milan au direct 105/71 Bâle-Milan dont il a fallu accélérer la marche sur la section Goeschenen-Chiasso, ainsi qu'au direct 68/128 Milan-Bâle.

Les communications obtenues à l'aide de ces deux nouveaux directs italiens 68 et 71 sont les suivantes :

<i>Direction du sud.</i>		<i>Direction du nord.</i>	
Bâle	dép. 7 <sup>25</sup> mat.	Rome	dép. 11 <sup>45</sup> soir
Lucerne	" 9 <sup>46</sup> "	Gênes	" 11 <sup>00</sup> mat.
Zurich	" 9 <sup>05</sup> "	Milan	" 2 <sup>25</sup> soir
Chiasso	arr. 3 <sup>18</sup> soir	Chiasso	arr. 3 <sup>55</sup> "
id.	dep. 3 <sup>43</sup> "	id.	dép. 3 <sup>49</sup> "
Milan	arr. 4 <sup>48</sup> "	Zurich	arr. 9 <sup>21</sup> "
Gênes	" 7 <sup>50</sup> "	Lucerne	" 8 <sup>47</sup> "
Rome	" 8 <sup>25</sup> mat.	Bâle	" 10 <sup>53</sup> "

2° Création d'une nouvelle correspondance du direct (172)—229—129 (Zurich)-Zoug-Lucerne-Chiasso et du rapide 103 Lucerne-Chiasso avec Bologne, Florence, Rome et Naples au moyen du nouveau direct 509 Milan-Rome coïncidant avec les directs 307 et 309 Chiasso-Milan et quittant Milan à 3 h. 40 soir pour atteindre Florence à 11 h. 22 soir, Rome à 7 h. 20 matin et Naples à 1 h. 25 soir.

3° Substitution du direct 301 Chiasso-Milan (arr. 6 h.02 matin) au train omnibus qui précédemment prenait la correspondance du direct de nuit 125 Lucerne-Chiasso.

En ce qui concerne l'horaire, il nous reste encore à rappeler qu'en 1907 également le transport des ouvriers italiens et tessinois émigrant au printemps et se rapatriant en automne, ainsi que des nombreux voyageurs venant du midi via Gothard en avril et en mai, a nécessité la mise en marche de trains directs supplémentaires; de même la densité extraordinaire du trafic nous a obligés à plusieurs reprises de faire marcher des trains supplémentaires de marchandises.

**C. Recettes et statistique du trafic.**

A. Recettes sur transports par chemin de fer :	1907 (276 kilomètres)				1906 (276 kilomètres)				Comparé à 1906			
									plus		moins	
	Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Pour cent		Fr.	C.	Fr.	C.
I. Voyageurs . . . . .	10 641 434	05	36,24	34,84	11 220 273	61	40,96	39,32			578 839	56
II. Bagages, animaux, marchandises (frais accessoires compris) :												
a) bagages . . . . .	952 496	38	3,24	3,12	1 031 971	51	3,77	3,62			79 475	13
b) animaux . . . . .	363 208	07	1,24	1,19	387 940	—	1,42	1,36			24 731	93
c) marchandises de toute nature . . . . .	17 407 041	56	59,28	56,99	14 750 624	01	53,88	51,69	2 656 417	55		
Ensemble	29 364 180	06	100,00		27 390 809	13	100,00		1 973 370	93		
B. Recettes diverses . . . . .	1 180 419	04		3,86	1 143 571	27		4,01	36 847	77		
Total des recettes	30 544 599	10		100,00	28 534 380	40		100,00	2 010 218	70		

La longueur exploitée du réseau, 276 km, n'a pas varié en 1907.

D'une manière générale on peut qualifier de satisfaisant le résultat de l'exercice 1907. Il est vrai que les recettes sur voyageurs, bagages et animaux ont diminué de fr. 683 046. 62, par contre les recettes-marchandises ont augmenté de fr. 2 656 417. 55. Si l'on réunit les quatre catégories de trafic, on obtient une plus-value de fr. 1 973 370. 93 = 7,20 % comparativement à 1906. Les recettes de transport comportent :

	1907	1906
par kilomètre-ligne	fr. 106 391. 96	fr. 99 242. 06
„ kilomètre-train	„ 6. 59	„ 6. 82
„ jour	„ 80 449. 81	„ 75 043. 31

Les quatre mois de janvier, mars, avril et mai ont une recette inférieure à celle de 1906 tandis que les 8 autres mois accusent une augmentation; c'est le mois d'octobre qui a la plus forte recette, fr. 3 016 260. 43 et le mois de janvier la plus faible, fr. 1 775 762. 08. La recette mensuelle moyenne se chiffre par fr. 2 447 015. — contre fr. 2 282 567. 43 en 1906.

Selon l'usage nous annexons à ce rapport 8 tableaux statistiques du trafic et des recettes (nos 1—8), dont les données nous suggèrent les observations ci-après.

**1. Voyageurs.**

En 1907 le mouvement des voyageurs a diminué par rapport à l'exercice précédent, ce qui d'ailleurs était à prévoir, étant donné l'influence de la voie du Simplon durant toute l'année (7 mois seulement en 1906) et en plus le fait que grâce à l'exposition internationale de Milan en 1906, le mouvement avec l'Italie avait pris de grandes proportions. La diminution la plus notable porte sur les billets de 1<sup>re</sup> classe simple course et sur les livrets combinables; pour les premiers elle s'explique en partie par l'adjonction de voitures de II<sup>e</sup> classe aux rapides 103 et 126. Le mouvement

local s'est encore développé. Le nombre total des personnes transportées est monté de 3 683 008 à 3 705 829, ramené toutefois à la longueur totale du réseau, il a baissé de 678 332 à 665 721; c'est aussi le cas du chiffre des kilomètres-voyageurs, 183 739 116 contre 187 219 846 en 1906; le chiffre moyen de kilomètres parcourus par un voyageur et de 49.58 (1906: 50.88). Quant à la proportion de l'utilisation des trois classes de voitures, il y a lieu de signaler une réduction de 1.44 % pour la I<sup>e</sup> classe, de 0.40 % pour la II<sup>e</sup> classe et une augmentation de 1.84 % pour la III<sup>e</sup> classe.

Chiffre des voyageurs transportés:

	1907	1906
I <sup>e</sup> classe	133 959 = 3,81 %	186 327 = 5,06 %
II <sup>e</sup> „	738 583 = 19,98 %	748 725 = 20,33 %
III <sup>e</sup> „	2 833 287 = 76,46 %	2 747 956 = 74,62 %

Chiffre des kilomètres-voyageurs:

	1907	1906
I <sup>e</sup> classe	13 368 564 = 7,28 %	18 426 557 = 9,84 %
II <sup>e</sup> „	51 659 117 = 28,11 %	51 702 142 = 27,62 %
III <sup>e</sup> „	118 711 435 = 64,61 %	117 091 147 = 62,54 %

Parcours moyen de chaque voyageur:

	1907	1906
I <sup>e</sup> classe	99,80 km	98,89 km
II <sup>e</sup> „	69,94 „	69,05 „
III <sup>e</sup> „	41,90 „	42,61 „

Chiffre moyen de voyageurs:

	1907	1906
par kilomètre-train de voyageurs	70,10	74,11
par kilomètre-essieu de voiture	4,56	4,86

Le produit du transport des voyageurs a reculé de fr. 11 220 273. 61 à fr. 10 641 434. 05, soit de fr. 578 839. 56 = 5,16 % et se répartit comme suit:

	1907	1906
I <sup>e</sup> classe	fr. 1 628 586 = 15,30 %	fr. 2 271 602 = 20,23 %
II <sup>e</sup> „	„ 3 777 461 = 35,50 %	„ 3 833 412 = 34,17 %
III <sup>e</sup> „	„ 5 235 387 = 49,20 %	„ 5 115 260 = 45,60 %

Taxe moyenne payée par chaque voyageur:

	1907	1906
I <sup>e</sup> classe	fr. 12. 16	fr. 12. 19
II <sup>e</sup> „	„ 5. 11	„ 5. 12
III <sup>e</sup> „	„ 1. 85	„ 1. 86

Recette par kilomètre-voyageur:

1907	1906
5,79 cts.	5,99 cts.

La recette-voyageurs kilométrique est descendue de fr. 40 653. 16 à fr. 38 555. 92.

## 2. Bagages.

La diminution sur le transport des bagages est approximativement proportionnelle à celle sur le mouvement des voyageurs. Le total des tonnes transportées a reculé de 10 973 à 10 470 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 4 951 à 4 559. La moins-value de recettes est de fr. 79 475. 13 = 7.70 %. Le recul porte principalement sur le mouvement avec l'Italie.

## 3. Animaux.

Les transports d'animaux vivants ont également diminué en 1907. Le total des animaux transportés a baissé de 148 332 à 97 758, soit un écart de 50 574; pour les recettes, la différence en moins est de fr. 24 731. 93 = 6.38 %. Les transports de bœufs sont en augmentation notable, tandis qu'il y a une forte diminution sur ceux de porcs et de moutons.

## 4. Marchandises.

Ce trafic a atteint en 1907 des proportions inconnues jusqu'ici; tous les articles principaux contribuent à cette augmentation. En chiffres ronds celle-ci comporte: 62 000 tonnes pour les fruits frais, 26 000 tonnes pour les vins, 30 000 tonnes pour les combustibles, 70 000 tonnes pour les produits de l'industrie métallurgique et 17 000 tonnes sur les cotons. Le total des tonnes transportées est monté de 1 473 375 à 1 737 214 et, ramené à la longueur totale du réseau, de 802 322 à 975 222. Quant aux kilomètres-tonnes, le chiffre en est de 269 161 200 (1906: 221 440 950). La distance moyenne de transport d'une tonne est de 154.94 km contre 150.30 km en 1906. Relativement aux poids des articles transportés, les denrées alimentaires et objets mobiliers occupent cette fois encore le premier rang avec 493 571 t = 28.41 %; viennent ensuite les produits métallurgiques avec 361 547 t = 20.81 % et les combustibles avec 278 548 t = 16.04 %.

Les quatre catégories principales de tarifs comportent les quantités suivantes:

	1907	1906
Grande vitesse	56 330 t = 3,24 %	54 532 t = 3,70 %
Expéditions partielles	68 950 t = 3,97 %	65 140 t = 4,42 %
Wagons complets (petite vitesse)	360 782 t = 20,76 %	335 699 t = 22,79 %
Tarifs exceptionnels	1 251 152 t = 72,08 %	1 018 004 t = 69,09 %

Les trafics principaux accusent les chiffres ci-après:

	1907	1906
Suisse-Italie	113 790 t	101 585 t
Italie-Suisse (y compris les céréales réexpédiées de Brunnen)	331 914 t	302 894 t
Allemagne, Belgique, Hollande, Angleterre et France-Italie	676 695 t	528 551 t
Italie-Allemagne, Belgique, Hollande et Angleterre	166 644 t	113 790 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 196 832 tonnes, savoir:

	1907	1906
A destination de Gênes . . . . .	22 606 t	19 857 t
En provenance de Gênes . . . . .	174 226 t	173 021 t

La recette du service des marchandises est montée de fr. 14 750 624.01 à fr. 17 407 041.56, donnant ainsi la plus-value considérable de fr. 2 656 417.55 = 18.01 %; la recette kilométrique est de fr. 63 068.99 contre fr. 53 444.29 l'exercice précédent. En revanche la recette par kilomètre-tonne est tombée de nouveau de 6.66 cts. à 6.47 cts.

Comparées à celles de 1906, les *recettes diverses d'exploitation* se décomposent comme suit:

	1907	1906
Loyers et affermages . . . . .	fr. 1 163 227.92	fr. 1 121 314.76
Produit de services auxiliaires . . . . .	" 8 533.42	" 14 511.04
Autres recettes . . . . .	" 8 657.70	" 7 745.47
<b>Total</b>	<b>fr. 1 180 419.04</b>	<b>fr. 1 143 571.27</b>

La plus-value de fr. 36 847.77 comparativement à 1906 provient essentiellement du loyer des wagons que nous avons cédés aux chemins de fer italiens de l'Etat pour les transports de céréales de Gênes vers la Suisse.

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

<i>Dépenses.</i>	1907			1906			Comparé à 1906			
	(276 kilomètres.)			(276 kilomètres.)			plus		moins	
	Fr.	C.	%	Fr.	C.	%	Fr.	C.	Fr.	C.
I. Administration générale . . . . .	747 730	51	3.70	714 511	69	4.15	33 218	82		
II. Surveillance et entretien de la ligne . . . . .	3 672 333	73	18.18	2 939 604	61	17.11	732 729	12		
III. Expédition et mouvement . . . . .	5 143 372	29	25.46	4 491 333	77	26.15	652 038	52		
IV. Traction . . . . .	8 267 166	55	40.92	6 870 119	19	40.00	1397047	36		
V. Dépenses diverses . . . . .	2 371 609	74	11.74	2 162 721	31	12.59	268 888	43		
<i>Total des dépenses</i>	20 202 212	82	100.00	17 178 290	57	100.00	3023922	25		

	1907	1906
La dépense s'élève: par kilomètre-ligne . . . . .	à fr. 73 196.42	fr. 62 240.18
"    "    -train . . . . .	"    "    4.5353	"    4.2792
"    "    -parcours utile . . . . .	"    "    3.4521	"    3.2910
"    "    -essieu de voitures et wagons . . . . .	"    "    0.1327	"    0.1267
"    "    -tonne (poids brut) . . . . .	"    "    0.0187	"    0.0184
en pour cent des recettes d'exploitation	66.14	60.20
"    "    "    "    "    sur transports	68.80	62.72



### I. Administration générale.

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

	1907	1906
A. Personnel . . . . .	fr. 619 281. 79	fr. 573 162. 29
B. Autres dépenses . . . . .	„ 128 448. 72	„ 141 349. 40
	<u>fr. 747 730. 51</u>	<u>fr. 714 511. 69</u>

L'excédent de 1907 sur la rubrique „personnel“ est de fr. 46 119. 50 et dérive du relèvement périodique des traitements ainsi que de celui pour cause de renchérissement de la vie. En revanche les „autres dépenses“ accusent une diminution de fr. 12 900. 68 qui provient essentiellement de la réduction des frais de publicité (en 1906 avait eu lieu l'exposition internationale de Milan).

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

La dépense de ce service se décompose comme suit :

	1907	1906
A. Personnel . . . . .	fr. 1 376 248. 66	fr. 1 257 329. 96
B. Entretien et réfections . . . . .	„ 2 223 788. 64	„ 1 596 245. 24
C. Autres dépenses . . . . .	„ 72 296. 43	„ 86 029. 41
Total	<u>fr. 3 672 333. 73</u>	<u>fr. 2 939 604. 61</u>
Plus	fr. 732 729. 12	

#### A. Personnel.

L'excédent pour cette rubrique est de fr. 118 918. 70 dont la majeure partie est due à l'amélioration du régime des salaires tant des agents réguliers que des journaliers (voir à ce sujet l'exposé des pages 13 à 15 du dernier rapport de gestion); nous indiquons ci-dessous les sommes pour lesquelles le personnel du service de surveillance et d'entretien participe à ces améliorations:

- fr. 84 500. — augmentations pour cause de renchérissement de la vie, augmentations périodiques de traitements et salaires, relèvements des allocations pour le service de nuit et la garde des tunnels;
- „ 15 600. — gratifications aux agents ayant 25 années de service consciencieux;
- „ 25 900. — augmentation du chiffre des jours de repos payés, un grand nombre d'ouvriers journaliers ayant été promus ouvriers réguliers.

Il convient de rappeler, en regard de ces sommes, les gratifications extraordinaires (fr. 47 790. —) accordées en 1906 (voir le rapport de gestion, page 29).

Le reste de l'excédent (fr. 40 700. — environ) concerne un surcroît de surveillance tant en pleine voie que dans les stations causé par l'augmentation du mouvement des trains.

**B. Entretien et réfections.**

Ce sous-chapitre se subdivise comme suit :

	1907	1906
1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris . . . . .	fr. 325 747. 39	fr. 386 848. 17
2. Entretien et réfection de la superstructure, y compris le coût des matériaux . . . . .	„ 1 345 649. 49	„ 835 730. 05
3. Entretien des bâtiments des gares et stations, ainsi que de la pleine voie . . . . .	„ 318 523. 01	„ 198 027. 57
4. Entretien du télégraphe, des signaux et des clôtures . . . . .	„ 128 212. 32	„ 109 124. 95
5. Enlèvement des neiges et de la glace . . . . .	„ 105 656. 43	„ 66 514. 50
	<u>fr. 2 223 788. 64</u>	<u>fr. 1 596 245. 24</u>
Plus	fr. 627 543. 40	

*Ad. 1. Entretien du corps de la voie et de ses dépendances, ballastage compris :*

Les frais afférents à cette sous-rubrique sont de fr. 61 100. 78. inférieurs à ceux de l'exercice précédent; en 1906 ces dépenses, influencées par la catastrophe sur le flanc du Rigi (voir page 30 du dernier rapport), avaient atteint un chiffre extraordinaire; en 1907 elles ont été moindres, quoique divers accidents aient occasionné des frais exceptionnels; ce sont la crue du Tessin inférieur des 7/8 novembre 1906, dont les dégâts n'ont pu être complètement réparés qu'en 1907 et les crues des torrents du Sotto-Cenere des 16/17 octobre 1907; les frais de ce chef se montent à fr. 9 586. 55.

Pour le reste les dépenses d'entretien du corps de la voie et de ses dépendances sont inférieures à celles de 1906 ou ne les dépassent que de peu, sauf cependant pour ce qui concerne le renouvellement du ballast qui, par suite de plus nombreuses réfections de la superstructure, a entraîné un surcroît de frais de fr. 35 341. 15.

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

	1907	1906
a) Coût des matériaux affectés à l'entretien et aux réfections moins: produit de la vente de vieux matériel retiré, valeur du matériel non utilisé et restitué . . . . .	fr. 1 016 246. 61	fr. 557 567. 85
Coût net des matériaux	<u>„ 173 569. 40</u>	<u>„ 126 984. 82</u>
b) Forfaits, main-d'œuvre et réparations (artisans et ateliers)	fr. 842 677. 21	fr. 430 583. 03
	<u>„ 502 972. 28</u>	<u>„ 405 147. 02</u>
Total	<u>fr. 1 345 649. 49</u>	<u>fr. 835 730. 05</u>
Plus	fr. 509 919. 44	

En 1907 26385 m de voie ont été réfectionnés, contre 13392 m en 1906, savoir:  
réfections totales, 16619 m (1906: 7112 m),  
remplacement de traverses 562 m (1906: 532 m),  
remplacement de rails 9204 m (1906: 5748 m).

On voit par les chiffres qui précèdent que les frais de réfection de la superstructure pour 1907 sont presque de 100 % plus élevés qu'en 1906.

Cette augmentation de dépenses s'explique par le fait que l'accroissement si intense ces dernières années de la circulation des trains et la fatigue plus considérable en résultant pour la superstructure ont nécessité des réfections de beaucoup plus étendues.

Selon l'usage nous ajoutons ici quelques détails sur ces travaux :

a) Réfections totales dans les longs tunnels :

voie gauche du tunnel du Pfaffensprung	432 m	
"    "    "    "    "    Leggistein	454 m	
"    "    "    "    "    Naxberg	253 m	
"    droite    "    "    "    "	1 146 m	
"    "    "    "    de Pianotondo	372 m	
"    "    "    "    "    Travi	144 m	2 801 m

b) Réfections totales de voies à ciel ouvert et dans les petits tunnels  
(900 m et moins) :

voie gauche, km 10,192—10,597	405 m	
"    "    "    13,101—13,776	675 m	
"    droite,    "    46,697—47,285	588 m	
"    "    "    47,883—48,420	537 m	
"    "    "    49,090—53,960	4 870 m	
"    gauche,    "    58,023—58,683	660 m	
"    droite,    "    58,694—59,098	404 m	
"    gauche,    "    59,100—59,850	250 m	
"    droite,    "    60,564—60,704	140 m	
"    "    "    62,852—63,108	256 m	
"    "    "    63,429—63,693	264 m	
"    gauche,    "    66,786—66,993	257 m	
"    "    "    86,482—87,508	1 026 m	
"    droite    "    101,023—101,433	410 m	
"    gauche du tunnel de La Lume	844 m	
tronçon    km 155,680—156,668	988 m	
"    "    179,724—180,192	468 m	
dans le tunnel du Paradiso	776 m	13 818 m

c) Remplacement de traverses fer par des traverses bois dans les  
longs tunnels :

dans le tunnel de l'Axenberg	168 m	
"    "    "    "    Massagno	394 m	562 m

d) Remplacement de rails dans les longs tunnels :

dans le tunnel de l'Oelberg	1680 m	
voie gauche du tunnel du Pfaffensprung	240 m	
"    "    "    "    de Wattingen	132 m	
"    droite    "    "    du Leggistein	204 m	
"    "    "    "    "    Naxberg	311 m	
"    gauche    "    "    "    Gothard	3 787 m	
"    droite    "    "    "    "	1 622 m	7 976 m

A reporter 25 157 m

	Report	25 157 m
e) Remplacement de rails à ciel ouvert et dans les petits tunnels (900 m et moins):		
dans le tunnel de Precassino	220 m	
tronçon km 195,495—196,011	516 m	
" " 200,736 - 201,228	492 m	1 228 m
	Total	26 385 m

La différence relativement faible du produit de la vente de vieux matériel pour les deux exercices comparés pourra peut-être surprendre; elle s'explique par la circonstance qu'une forte partie du matériel retiré lors des réfections par section a été réemployée à des réfections partielles, sans que le compte de construction ait été crédité de la valeur à l'état neuf réduite par le fait de l'usure et sans que le dit compte en ait été débité au moment du emploi des matériaux. En revanche et conformément au règlement du fonds de renouvellement, cette valeur réduite figure par fr. 79 751. 30 dans le calcul des prélèvements sur ce fonds.

En sus de ces réfections il a fallu remplacer 4 aiguilles simples.

Le surcroît de dépense pour forfaits, main-d'œuvre et réparations est connexe avec l'augmentation des réfections de voies.

Le tableau ci-dessous montre la répartition de notre superstructure selon ses différents types à la clôture des exercices 1907, 1906 et 1883:

	1907		1906		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	415 443	100	267 933	100
voies de rails fer	6 792	1,6	6 792	1,6	49 456	18,5
" " " acier, type I	8 296	2,0	9 304	2,2	16 488	6,2
" " " " " II	177 594	42,8	190 632	45,9	201 189	75,8
" " " " " III	—	—	240	0,1	—	—
" " " " " IV	222 761	53,6	208 475	50,2	—	—
voies sur traverses mélèze	—	—	—	—	88 975	33,2
" " " chêne et hêtre	149 548	36,0	154 467	37,2	168 103	62,8
" " " fer	265 895	64,0	260 976	62,8	10 855	4,0

La longueur du réseau n'a pas varié en 1907, elle est de 272 533 m, dont 142 910 m = 52,4 % à double voie.

Les voies accessoires et d'évitement avaient à fin 1907 un développement de 124 238 m contre 122 248 m en 1906; l'augmentation provient des nouvelles voies accessoires exécutées à Altdorf, Biasca, Giubiasco et Chiasso.

*Ad 3. L'entretien des bâtiments des gares et stations, ainsi que de la pleine voie a coûté en 1907 fr. 120 495. 44 de plus que l'année précédente; la dépense de cette rubrique se répartit comme suit:*

	1907	1906
a) Entretien du bâtiment d'administration à Lucerne . . . . .	fr. 38 249. 70	fr. 10 796. 15
b) Entretien courant des bâtiments . . . . .	„ 191 719. 13	„ 150 048. 12
c) Transformations, démolitions et reconstruction . . . . .	„ 67 565. 63	„ 37 183. 30
d) Hangars provisoires à céréales . . . . .	„ 20 988. 55	„ — . —
	<hr/>	<hr/>
Total	fr. 318 523. 01	fr. 198 027. 57
	<hr/>	<hr/>
Plus	fr. 120 495. 44	

L'entretien du bâtiment d'administration à Lucerne a absorbé en 1907 une somme de fr. 27 453. 55 plus élevée qu'en 1906; cet excédent provient de grandes réparations intérieures et notamment de la substitution d'appareils de chauffage dits radiateurs aux anciens tubes à ailettes qui ne répondaient plus aux exigences de l'hygiène.

En 1907 également les frais d'entretien des bâtiments des gares et stations, maisons de gardes, immeubles de service et d'habitation sont en augmentation; ici de même l'excédent (fr. 41 671. 01) est dû à d'importantes réparations qui ne pouvaient être différées plus longtemps, mais aussi et pour une fraction assez notable, au renchérissement de la main-d'œuvre et des matériaux.

Le surcroît de dépense sous lettre *c* dérive en partie d'agrandissements des bâtiments, en partie aussi de l'exécution à la gare internationale de Chiasso de diverses transformations importantes qui avaient été proposées par le service de l'exploitation.

*Ad d.* Comme on pouvait prévoir de nouveau pour 1907 un trafic des céréales plus intense, auquel les halles existantes n'auraient pas suffi, nous avons fait construire à Brunnen et à Altdorf des hangars provisoires d'une contenance de 850 wagons complets de 10 000 kg; le volume maximum des céréales entreposées a été de 5321 wagons contre 3917 durant la période correspondante de 1905/1906.

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

1907	1906
fr. 128 212. 32	fr. 109 124. 95
<hr/>	<hr/>
Plus fr. 19 087. 37	

L'excédent porte sur l'entretien des signaux fixes (fr. 6 556. 28) par suite de la réfection de la batterie des accumulateurs actionnant l'avertisseur à l'entrée du tunnel à Airolo, ainsi que sur l'entretien des clôtures (fr. 12 560. 01), en ce sens que les clôtures en bois ont nécessité un entretien plus considérable et qu'on a substitué des clôtures formées de fils de fer et de colonnettes en pierre aux haies vives ayant dépéri ou illégalement plantées.

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

1907	1906
fr. 105 656. 43	fr. 66 514. 50
<hr/>	<hr/>
Plus fr. 39 141. 93	

Ce surcroît de frais s'explique par le fait que les chutes de neige ont été fort abondantes du côté nord pendant la période hivernale et surtout durant les trois premiers mois de l'année.

**C. Autres dépenses.**

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
	fr. 72 296. 43	fr. 86 029. 41
Moins	fr. 13 732. 98	

Cette diminution de dépense provient de ce qu'en exécution d'une clause du mémoire des experts concernant le fonds de renouvellement, on a reporté au compte de construction une somme de fr. 22 536. 72 représentant les augmentations d'inventaire de 1894 à 1905.

A défaut de ce report, ce sous-chapitre accuserait par rapport à 1906 un excédent de dépense de fr. 8 803. 74, dû essentiellement à l'entretien de l'inventaire.

**III. Expédition et mouvement.**

La dépense totale de ce service se monte à fr. 5 143 372. 29, dépassant de fr. 652 038. 52 celle de l'exercice précédent, savoir fr. 635 777. 24 pour le „personnel“ et fr. 16 261. 28 les „autres dépenses“.

L'augmentation des frais de personnel provient du relèvement des salaires (fr. 216 301. — à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1907) pour cause de renchérissement de la vie, des gratifications (fr. 39 528. —) allouées à un grand nombre d'agents ayant 25 années de service, du renforcement de l'effectif motivé par le trafic intense des marchandises et des augmentations de traitements et de salaires accordées dans différents cas revêtant un caractère spécial.

Quant aux „autres dépenses“, l'excédent porte presque exclusivement sur les rubriques: fournitures de bureau, imprimés, horaires, éclairage et chauffage des stations et locaux de service; il est dû à l'augmentation du trafic et au renchérissement des matières.

**IV. Traction (matériel roulant).**

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

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
A. Personnel . . . . .	fr. 2 337 692. 87	fr. 2 070 975. 84
B. Matières consommées par le matériel roulant . . . . .	„ 3 876 448. 92	„ 3 078 462. 88
C. Entretien et réfection du matériel roulant . . . . .	„ 1 992 911. 15	„ 1 673 735. 46
D. Autres dépenses . . . . .	„ 60 113. 61	„ 46 945. 01
<b>Total</b>	<b>fr. 8 267 166. 55</b>	<b>fr. 6 870 119. 19</b>
<b>Plus</b>	<b>fr. 1 397 047. 36</b>	<b>= 20,88 %</b>

Les locomotives ont parcouru:

	Kilomètres-locomotives	Kilomètres-tonnes (poids brut)
En 1907	7 031 616	1 099 204 757
„ 1906	6 280 234	954 953 192
Augmentation pour 1907	751 382 = 11,96 %	144 251 565 = 15,11 %

Les dépenses se répartissent de la manière suivante:

**A. Personnel.**

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

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
	fr. 25 195. 89	fr. 71 989. 69
moins	„ 46 793. 80	

Cette diminution provient de ce qu'une fraction des dépenses de 1907 des bureaux du chef de la traction se rapporte à la confection des plans des 8 locomotives C <sup>4</sup>/<sub>5</sub> et des 18 voitures à 4 essieux, ainsi qu'à la surveillance de l'exécution de ce matériel neuf et a été par conséquent inscrite au compte de construction (voir au chapitre des Travaux neufs et complémentaires, chiffre III, page 15).

*2. Personnel des locomotives et visiteurs du matériel:*

*a) Chefs des dépôts et leurs aides :*

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
	fr. 105 768. 37	fr. 100 542. 91
plus	„ 5 225. 46	

*b) Mécaniciens et chauffeurs :*

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
	fr. 1 799 063. 69	fr. 1 548 934. 81
plus	„ 250 128. 88	

*c) Visiteurs du matériel:*

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
	fr. 109 642. 42	fr. 108 258. 15
plus	„ 1 384. 27	

*3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant (nettoyeurs de locomotives, voitures, fourgons et wagons):*

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
	fr. 298 022. 50	fr. 241 250. 28
plus	„ 56 772. 22	

L'excédent de fr. 313 510. 83 en total pour les positions IV. A. 2 et 3 provient du relèvement des traitements pour cause de renchérissement de la vie, ainsi que du renforcement de l'effectif nécessité par une nouvelle et considérable augmentation des parcours du matériel roulant.

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

*1. Combustibles :*

*a) Pour les locomotives :*

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
	fr. 3 613 697. 08	fr. 2 828 699. 83
plus	„ 784 997. 25	

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

	<b>1907</b>	<b>1906</b>
	fr. 7 703. 83	fr. 8 394. 61
moins	„ 690. 78	

2. *Graisses et huiles :*

a) *Pour les locomotives :*

	1907		1906
	fr. 103 753. 53	fr.	102 608. 90
plus	„ 1 144. 63		

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

	1907		1906
	fr. 8 962. 08	fr.	8 625. 50
plus	„ 336. 58		

3. *Matières pour éclairage :*

a) *Pour les locomotives :*

	1907		1906
	fr. 19 926. 53	fr.	18 223. 69
plus	„ 1 702. 84		

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

	1907		1906
	fr. 58 693. 25	fr.	64 912. 57
moins	„ 6 219. 32		

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

a) *Pour les locomotives :*

	1907		1906
	fr. 57 993. 03	fr.	41 893. 08
plus	„ 16 099. 95		

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

	1907		1906
	fr. 5 719. 59	fr.	5 104. 70
plus	„ 614. 89		

En regard de 1906, les frais pour les combustibles et matières figurant aux positions IV. B. 1 à 4 ont augmenté de fr. 803 944. 67 pour les locomotives et diminué de fr. 5 958. 63 pour les voitures, fourgons et wagons  
augmentation nette fr. 797 986. 04

L'excédent pour les locomotives est connexe à l'augmentation des parcours, au renchérissement des combustibles et à une plus forte consommation de charbon par kilomètre-tonne (poids brut). Le prix moyen des charbons a été en 1907 de fr. 30.03 la tonne contre fr. 28.65 en 1906. Les frais de combustibles pour les locomotives se sont accrus de 27.7 % par rapport à 1906, dont 15.1 % dérivant de l'augmentation des kilomètres-tonnes (poids brut) parcourus et le reste du renchérissement (4.8 %) des charbons ainsi que de l'augmentation (4.7 %) de la consommation de combustible par kilomètre-tonne (poids brut); ce dernier facteur doit être attribué au fait qu'il ne nous a plus été possible d'obtenir des charbons d'aussi bonne qualité qu'auparavant.

C. *Entretien et réfection du matériel roulant.*

1. *Locomotives et tenders :*

	1907		1906
	fr. 1 304 026. 80	fr.	1 086 642. 20
plus	„ 217 384. 60		



2. *Voitures:*

	1907	1906
fr.	359 517. 10	fr. 334 759. 59
plus „	24 757. 51	

3. *Fourgons et wagons:*

	1907	1906
fr.	329 367. 25	fr. 252 333. 67
plus „	77 033. 58	

L'entretien et la réfection du matériel roulant ont coûté fr. 319 175. 69 de plus qu'en 1906; cet excédent est dû en partie à l'augmentation des parcours, en partie aussi aux prix plus élevés soit des matières soit de la main-d'œuvre par suite du relèvement des salaires pour cause de renchérissement de la vie.

**D. Autres dépenses.**

La dépense afférente aux quatre sous-rubriques comporte:

	1907	1906
fr.	60 113. 61	fr. 46 945. 01
plus „	13 168. 60	

Cet excédent de frais provient d'un surcroît de consommation de matières pour les locaux de service et pour l'entretien de l'inventaire par suite de l'accroissement du trafic, comme aussi du renchérissement des matières.

**V. Dépenses diverses.**

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

	1907	1906
1. Pour gares et sections de ligne . . . . .	fr. 170 224. 88	fr. 171 640. 96
2. Pour matériel roulant (location) . . . . .	„ 1 007 928. 23	„ 854 731. 45
3. Pour loyers divers . . . . .	„ 16 544. 22	„ 8 299. 27
	<hr/> fr. 1 194 697. 33	<hr/> fr. 1 034 671. 68

L'excédent de fr. 153 196. 78 sur „matériel roulant (location)“ est dû principalement à la densité tout à fait extraordinaire du trafic des marchandises et à l'interruption de ce service durant un certain temps pour cause d'encombrement.

La rubrique „*pertes sur les services auxiliaires*“ accuse une dépense de fr. 5 938. 70 représentant les déchets constatés à la charge du compte des approvisionnements.

*Assurance-incendie.* Le 1<sup>er</sup> juin 1907 expiraient les contrats passés avec „L'Urbaine“ à Paris pour l'assurance contre les risques d'incendie des bâtiments de la ligne dans les cantons de Schwyz, Uri et Tessin ainsi que de la gare de Chiasso; ces contrats ont été prorogés, aux mêmes conditions, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1909. L'assurance des meubles n'a nécessité aucune mesure spéciale, en revanche les énormes arrivages de céréales dans les entrepôts de Brunnen, Fluelen et Altdorf nous ont obligés, vers la fin de l'année, de conclure de grosses polices complémentaires pour ces marchandises.

*Dommmages-intérêts pour accidents.* La dépense se monte à fr. 153 173. 53 contre fr. 97 626. 74 l'exercice précédent. Dans cette somme sont compris les montants payés aux chemins de fer fédéraux en vertu du contrat du 5 septembre 1885 sur la responsabilité collective; ces montants sont de fr. 29 778. 90 (fr. 688. 61 en 1906). Les accidents qui se sont produits sur notre réseau ont donc entraîné une dépense de fr. 123 394. 63 contre fr. 96 938. 13 en 1906.

Dans notre dernier rapport nous disions que le chiffre des dommages-intérêts n'était pas sensiblement plus élevé que celui de 1905, malgré l'accroissement notable de l'effectif des agents de l'exploitation et du nombre des voyageurs transportés; dans l'intervalle trafic et effectif ont encore progressé, pour ce dernier l'augmentation est de  $\frac{1}{4}$  environ comparativement à 1905 et les dommages-intérêts pour accidents ont aussi monté à peu près dans la même proportion.

La somme payée aux chemins de fer fédéraux (voir plus haut) se subdivise comme suit:

1 <sup>o</sup> Pour l'accident de Neuveville (2 septembre 1901)	fr. 3 090. 63
2 <sup>o</sup> „ „ „ Palézieux (21 novembre 1903)	„ 26 688. 27
	<hr/> fr. 29 778. 90

Les sommes que nous avons versées à cette assurance collective depuis son entrée en vigueur (1<sup>er</sup> octobre 1885) atteignent ainsi le chiffre de fr. 419 221. 83.

A la fin de 1907 il restait à liquider quatre procès remontant à plusieurs années et un qui nous a été intenté l'an dernier. Pour ce qui regarde un accident de 1906 et cinq autres de 1907, nous nous attendons à être actionnés, les tentatives de conciliation ayant échoué.

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 1907 à 12 481.

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. 29 045. —
„ dévoyés et transgression des délais de livraison	„ 31 513. 58
„ acquits à caution non déchargés et autres causes	„ 1 305. 96
	<hr/>
Total à notre charge	fr. 61 864. 54

*Droit de concession, impôts et contributions.* Le droit de concession à verser à la Confédération a été fixé pour 1907 à fr. 55 200. —, chiffre égal à celui de 1906.

*Allocations aux caisses de prévoyance, dons;* voir pages 35 et suiv.

Les „autres dépenses“, au montant de fr. 97 636. 80, sont de fr. 13 897. — supérieures à celles de 1906; cet excédent est dû principalement à la division en deux classes parallèles de la 1<sup>re</sup> et de la 2<sup>me</sup> classe de l'école primaire de Bellinzona et de la création dans cette ville d'une bibliothèque destinée aux enfants fréquentant les écoles de la Compagnie dans le canton du Tessin; ces dépenses comprennent entre autres les positions ci-dessous:

- fr. 21 637. 73 versements au magasin de consommation à Bellinzona;
- „ 14 734. 84 versements pour les buanderies et bains installés dans plusieurs gares et dans les ateliers centraux;
- „ 46 124. 29 versements en faveur des écoles particulières de la Compagnie.

## **E. Divers.**

### 1 Accidents.

En 1907 il s'est produit 202 accidents dans le service d'exploitation proprement dit, savoir :

1 <sup>o</sup> déraillements: en gare . . . . .	4
en pleine voie . . . . .	2
2 <sup>o</sup> collisions: en gare . . . . .	3
en pleine voie . . . . .	—
3 <sup>o</sup> accidents de personnes . . . . .	191
4 <sup>o</sup> accidents divers . . . . .	—
<b>Total</b>	<b>200</b>

Ces accidents ont eu les conséquences suivantes :

	tués	blessés
1 <sup>o</sup> par déraillements ou collisions:		
voyageurs . . . . .	—	—
employés . . . . .	—	—
autres personnes . . . . .	—	—
2 <sup>o</sup> par d'autres causes :		
voyageurs . . . . .	2	2
employés (* dont 2 employés postaux) . . . . .	7	177 *)
autres personnes . . . . .	1	2
	<hr/> 10	<hr/> 181

Suicides . . . . . 2

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

Le 11 janvier, le garde-freins auxiliaire Maggini Tito, de et à Biasca, voulait accoupler deux wagons, lorsqu'il fut pris entre les tampons et écrasé; la mort a été instantanée.

Le 20 janvier la nommée Claudia Chiesa, de Chiasso, qui s'était évadée de la maison d'aliénés de Mendrisio, a été tamponnée et tuée sur le coup par le train 104 au point kilométrique 199,700.

Le 22 février, le garde-freins provisoire Mattli Zacharias, de Wassen, desservait la grue d'alimentation pour la locomotive d'un train spécial de marchandises stationnant sur la voie I de la gare de Gurtellen, lorsqu'il fut tamponné par la locomotive du train 104 et projeté contre le train de marchandises. Mattli, grièvement blessé, a succombé pendant son transport à l'hôpital cantonal d'Altdorf.

Le 28 février, l'ouvrier régulier Grassi Luigi, de Copreno (province de Milan), qui faisait à titre de suppléant le service de veilleur de nuit, fut trouvé grièvement blessé dans le tunnel de Pianotondo et succomba peu après à une hémorragie interne. On suppose que la victime a été tamponnée et projetée de côté par la locomotive haut-le-pied 1009.

Le 10 avril, l'ouvrier régulier Otelli Francesco, d'Artogne (province de Brescia), faisant fonction de veilleur de nuit à la gare de Biasca, a été tamponné pendant une ronde par des wagons en manœuvre et tué sur le coup.

Le 15 juin, le garde-freins auxiliaire Gada-Barenco Valentino, de Daro, voulait probablement, à l'arrivée du train 528 en gare de Rivera-Bironico, quitter sa vigie pour se rendre de l'autre côté du train par le marche-pied de la tête du wagon, mais un faux pas le fit tomber entre les wagons qui lui passèrent sur le corps; la mort a été instantanée.

Le 17 juin, le nommé Lafferma Lorenzo, de Belluno (Italie), garde de la tête du tunnel à Gœschenen, était occupé à nettoyer l'aiguille 19, lorsqu'il fut tamponné et tué sur le coup probablement par le train 105.

Le 26 septembre, on découvrit dans le tunnel du Gothard (point kilom. 84,650) le cadavre du maçon Minessi Francesco, de Cussago (province de Brescia), domicilié à Andermatt; il est à présumer que la victime est tombée du train 129 ou du train 3.

Le 28 septembre, l'ouvrier régulier Ulrich Dominique, d'Arth, faisait le service de garde-voie entre Goldau et Immensee; il faut supposer qu'à l'approche du train C. F. F. 3976 Ulrich ne s'est pas suffisamment écarté, car il fut saisi par le train et si grièvement blessé qu'il expira au bout de quelques minutes.

Le 10 novembre, un voyageur du nom de Barzan Domenico, de Claut (province d'Udine), voulut, en gare de Bellinzona, sauter du train 128 déjà en marche, mais il tomba si malheureusement qu'il fut rejeté vers le train dont le wagon de queue l'écrasa; la mort a été instantanée.

## 2. Caisses de prévoyance.

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

L'effectif des membres a passé de 2426 à 2720 en augmentation de 294; le capital de couverture de fr. 9 311 692. 53 s'est accru de fr. 889 342. 21 et se monte à fr. 10 301 034. 74. Pour les détails nous vous renvoyons aux quatre tabelles ci-dessous.

Notre dernier rapport de gestion faisait mention du bilan technique d'assurance au 31 décembre 1904 prescrit par la loi, ainsi que des objections du département fédéral des postes et chemins de fer contre ce bilan et rappelait qu'un second calcul de notre expert ayant abouti à un bilan en déficit, nous avons fait à la caisse, au 31 décembre 1906, une allocation extraordinaire de fr. 50 036. 65. A nos explications contenues, comme le disait le rapport de gestion, dans notre mémoire du 15 novembre 1906 au département fédéral des postes et chemins de fer, celui-ci nous a répondu le 13 juin 1907 qu'il maintenait ses objections à l'égard aussi du second calcul de notre expert pour ce qui regarde tant les déductions des valeurs actuelles que le taux d'intérêt de 4 %. Dans une réplique datée du 16 juillet 1907 nous nous sommes de nouveau opposés au point de vue de l'autorité susnommée, laquelle nous fit savoir le 21 octobre que le Conseil fédéral avait accepté le compte et le bilan de la caisse „sous réserve de la mise au point ultérieure du compte du capital de couverture au 31 décembre 1904, compte qui n'est pas encore vérifié définitivement“. Cette attitude de l'autorité de surveillance nous a engagés à faire examiner par un autre mathématicien le mémoire et les calculs de notre expert.

**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
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	20	1	9	10	2232
1906	2232	256	18	4	21	19	2426
1907	2426	359	12	3	30	20	2720

**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			
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	
1907	7	314	8	37	1	2	—	—	3	1	2	2	5	12	346	

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
1897	fr. 3 443 950.52	fr. 106 954.54	fr. 226 114.58	fr. 152 671.61	fr. 485 740.73
1898	„ 3 833 065.13	„ 105 533.06	„ 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
1907	„ 9 311 692.53	„ 286 861.07	„ 626 926.35	„ 397 183.43	„ 1 310 970.85

†) Y compris l'allocation extraordinaire de fr. 50,086. 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				
1897	fr. 36 393.51	fr. 56 128.96	—	fr. 92 522.47	fr. 1 662.65	fr. 2 441.—	fr. 96 626.12	fr. 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	fr. 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
1907	„ 157 511.79	„ 149 601.55	„ 8 000.—	„ 315 113.34	„ 3 034.30	„ 3 481.—	„ 321 628.64	„ 10 301 034.74

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

Les tabelles qui suivent montrent que la morbidité des ouvriers assurés à ces caisses-maladie s'est encore accrue. La cause principale de ce phénomène est sans doute qu'une partie des sociétaires arrive successivement à l'âge où la morbidité est le double et le triple de celle de l'homme jeune. L'influence de ces membres est d'autant plus sensible que sans relâche de jeunes ouvriers avec risques minimales sont engagés comme agents réguliers et sortent des caisses-maladie pour être admis dans la caisse de secours des fonctionnaires et employés. Une autre circonstance, dont l'effet a été particulièrement nuisible, ce sont les cas d'influenza qui ont pris de nouveau en 1907 un caractère épidémique.

La caisse-maladie pour les ouvriers des *stations, magasins, dépôts et ateliers*, dont la situation était au 1<sup>er</sup> janvier 1907 de fr. 61 762. 15, n'a pu boucler par un solde de fr. 60 291. 45 que grâce à une allocation extraordinaire de la Compagnie de fr. 10 000. —. laissant donc encore un déficit de fr. 1 470. 80. Pour traitement et secours en espèces il a été dépensé de fr. 95 551. 40 contre fr. 67 210. 85 en 1906. Le coût de la journée de maladie est monté de fr. 3. 67 en 1906 à fr. 3. 96. Il ressort des tabelles que cet excédent de 29 cent. se répartit comme suit: 19 cent. pour les secours en espèces et 10 cent. pour les frais de traitement; l'augmentation notable sur les premiers n'est point due à un relèvement du secours par journée de maladie, mais uniquement au fait que durant la période du maximum de secours (les trois premiers mois de la maladie) les journées de maladie ont été relativement plus nombreuses qu'en 1906, ce qui provient essentiellement des cas d'influenza.

Quant à la caisse-maladie des ouvriers du *service de surveillance et d'entretien*, la Compagnie lui a alloué jusqu'à nouvel avis, comme en 1906, non plus le  $\frac{1}{6}$  mais le 70 % des cotisations régulières des membres. Cette caisse accuse un solde actif de fr. 84 549. 81 contre fr. 79 496. 01 l'année précédente; l'excédent est donc de fr. 5 053. 80 (1906: fr. 4 036. 85). Le traitement des malades et les secours en espèces ont absorbé une somme de fr. 26 242. 85 (1906: fr. 25 586. 65). La journée de maladie revient à fr. 2. 88 contre fr. 2. 86 en 1906. En comparant cette caisse-maladie avec l'autre, on voit que le coût de la journée de maladie est notablement plus faible, ce qui s'explique aisément par le fait que cette caisse, dont les membres paient des cotisations de beaucoup inférieures, alloue un secours-maladie relativement moindre; en revanche il pourra surprendre que cette caisse accuse des frais de traitement par jour plus élevés, différence qu'il faut attribuer à la circonstance que les médecins appelés à soigner les malades sont payés à raison de chaque cas de maladie, tandis que le groupe nombreux des ouvriers des ateliers est traité par un seul médecin qui ne reçoit pas d'honoraires pour chaque cas de maladie, mais touche un traitement annuel fixe.

## Données statistiques

concernant

### 1° la caisse-maladie des journaliers attachés aux services des stations, magasins, dépôts et ateliers.

Année	Chiffre des secours sur 100 assurés			Chiffre des journées de maladie pour 1 secours			Chiffre des journées de maladie pour 1 assuré (chiffre de morbidité)			Coût de la journée de maladie		
	Services des stations, magasins et dépôts	Service des ateliers	Calculé pour la caisse entière	Service des stations, magasins et dépôts	Service des ateliers	Calculé pour la caisse entière	Services des stations, magasins et dépôts	Service des ateliers	Calculé pour la caisse entière	Traitement	Secours en espèces	TOTAL
1906	49,64	73,39	65,57	22,90	21,47	21,82	11,87	15,75	14,81	Fr. 0.69	Fr. 2.98	Fr. 3.67
1907	52,49	76,04	67,56	22,86	22,08	22,17	11,74	16,79	14,98	0.79	3.17	3.96

### 2° la caisse-maladie des journaliers attachés au service de surveillance et d'entretien.

Année	Chiffre des secours sur 100 assurés				Chiffre des journées de maladie pour 1 secours				Chiffre des journées de maladie pour 1 assuré (chiffre de morbidité)				Coût de la journée de maladie		
	Ingénieur de la voie arrondissement			Calculé pour la caisse entière	Ingénieur de la voie arrondissement			Calculé pour la caisse entière	Ingénieur de la voie arrondissement			Calculé pour la caisse entière	Traitement	Secours en espèces	TOTAL
	I	II	III		I	II	III		I	II	III				
1906	42,96	54,29	64,84	50,55	10,13	21,86	23,49	19,59	4,35	11,87	15,23	9,90	Fr. 0.89	Fr. 1.97	Fr. 2.86
1907	49,88	42,86	50,31	47,72	13,84	21,46	25,93	21,71	6,83	9,20	13,05	10,12	0.88	2.00	2.88

### 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 alimenté de ses intérêts, soit de fr. 3 903. 88. Il en a été prélevé fr. 230. — pour diverses gratifications.

La situation en titres s'est accrue de fr. 5 000. — et comportait fin 1907 fr. 110 000. — (val. nom.) d'obligations 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux, qui figurent au compte respectif par fr. 109 862. 50.



## F. Services auxiliaires.

### 1. Ateliers.

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

total au 1 <sup>er</sup> janvier . . . . .	585
„ „ 31 décembre . . . . .	661

Le maximum d'une fin de mois a été de 662, le minimum de 584, savoir :

ajusteurs et aides . . . . .	233—218	peintres et aides . . . . .	22— 19
tourneurs et aides . . . . .	51— 42	selliers et aides . . . . .	19— 19
chaudronniers et aides . . . . .	5— 4	raboteurs, perceurs, fraiseurs . . . . .	14— 13
chaudronniers en cuivre et aides . . . . .	25— 18	chefs-manœuvres . . . . .	7— 7
ferblantier . . . . .	1— 1	démonteurs . . . . .	8— 8
fondeurs et aides . . . . .	5— 5	manœuvres . . . . .	147—117
forgerons et aides . . . . .	15— 13	veilleurs de nuit et suppléants . . . . .	4— 4
frappeurs . . . . .	11— 11	chauffeurs . . . . .	2— 2
menuisiers et aides . . . . .	46— 42	apprentis . . . . .	45— 39
vitrier et aide . . . . .	2— 2		

Les ateliers centraux ont réparé en tout: 152 locomotives, 899 voitures et 3169 wagons.

Le 1<sup>er</sup> janvier il y avait en réparation: 21 locomotives, 39 voitures et 42 wagons, le 31 décembre: 26 locomotives, 53 voitures et 67 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, aménagement de cabinets d'aisances dans une voiture B et 9 voitures AB, transformation de 6 wagons à charbon pour en augmenter la capacité de chargement, remplacement sur 13 locomotives et 319 voitures et fourgons du frein Westinghouse ordinaire par le frein à action rapide; 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 . . . . .	129
le 31 décembre à . . . . .	142

et a oscillé durant l'année entre 129 et 142.

Les ouvriers étaient répartis comme suit dans les trois dépôts :

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
chefs-ouvriers . . . . .	2	1	1
ajusteurs . . . . .	31—41	15—19	14—15
tourneur . . . . .	1	—	—
chaudronnier . . . . .	1	—	—
ferblantiers . . . . .	1	1	1
forgeron . . . . .	1	—	—

	Erstfeld	Biasca	Bellinzona
menuisier . . . . .	1	—	—
apprentis . . . . .	10—13	3—4	—
chauffeur de machine fixe . . . . .	1	—	—
manœuvres . . . . .	17	6—8	14—16

## 2. Usine à gaz.

<i>L'usine à gaz mixte de Bellinzona a produit en 1907</i>	62 294.000 m <sup>3</sup>
de gaz; la provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1907 était de	265.600 m <sup>3</sup>
	<hr/>
total	62 559.600 m <sup>3</sup>
dont la consommation se répartit comme suit:	
éclairage de voitures du Gothard . . . . .	32 879.088 m <sup>3</sup>
"    "    "    d'autres administrations . . . . .	24 846.562 m <sup>3</sup>
	<hr/>
fuites en 1907 . . . . .	4 505.950 m <sup>3</sup>
provision au 1 <sup>er</sup> janvier 1908 . . . . .	328.000 m <sup>3</sup>
	<hr/>
total comme ci-dessus	62 559.600 m <sup>3</sup>

Les fuites de gaz en 1907 proviennent d'un défaut d'étanchéité dans la conduite souterraine, qui a été réparée dès qu'on s'est aperçu de l'avarie.

## **G. Etat du personnel.**

### *Moyenne de l'année.*

#### 1. Administration générale.

	1907	1906
Secrétariat de la Direction (y compris 2 traducteurs et les expéditionnaires) . . . . .	19	17
Archives . . . . .	2	2
Bureau de revision des comptes . . . . .	8	8
Bureau de la comptabilité . . . . .	7	6
Caisse principale . . . . .	8	7
Bureau commercial . . . . .	17	15
Agents commerciaux . . . . .	1	2
Contrôle des recettes et bureau de la statistique . . . . .	51	48
Bureau des réclamations . . . . .	8	6
Inspectorat du télégraphe et télégraphistes . . . . .	5	5
Huissiers . . . . .	7	9
Ateliers de reliure et de lithographie, concierge et chauffeur . . . . .	8	8
Economat (y compris le magasin de consommation) . . . . .	61	52
Economat: ouvriers, etc. dans les magasins y compris celui de consommation . . . . .	72	56
Ecoles privées de la Compagnie, régents et régentes	17	15
A reporter	— 291	— 256

	1907	1906
Report	291	256
<b>2. Surveillance et entretien de la ligne.</b>		
Ingénieur en chef et bureau central . . . . .	27	24
Ingénieurs de la Voie et leurs bureaux . . . . .	18	18
Chefs de district et surveillants . . . . .	31	32
Chefs d'équipe, aides-chefs de district et aides-chefs d'équipe . . . . .	47	46
Gardes-voie . . . . .	147	146
Ouvriers réguliers et veilleurs de nuit . . . . .	203	187
Gardes-barrières (femmes) . . . . .	122	120
Employés divers . . . . .	21	19
Journaliers . . . . .	640	556
	— 1256	— 1148
<b>3. Expédition et mouvement.</b>		
Inspecteur principal de l'exploitation et son personnel de bureau . . . . .	23	21
Contrôle des voitures et wagons . . . . .	13	13
Inspecteurs de l'exploitation . . . . .	2	2
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 . . . . .	37	36
Commis de gare . . . . .	125	109
Receveurs aux voyageurs . . . . .	17	16
Receveurs aux bagages . . . . .	14	13
Remplaçants ambulants . . . . .	22	19
Télégraphistes . . . . .	31	24
Contrôleurs du matériel . . . . .	42	35
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 . . . . .	82	76
Gardes-marchandises . . . . .	32	31
Chefs-manœuvre . . . . .	29	20
Aides-chefs-manœuvre . . . . .	6	10
Portiers . . . . .	13	10
A reporter	551	498
	1547	1404

	1907	1906
Report	551	1547
Volontaires . . . . .	63	56
Gardes-station . . . . .	193	178
Chefs d'équipe (triage), réguliers . . . . .	13	13
Chefs-ouvriers aux transports, réguliers . . . . .	26	19
Manœuvres (triage), réguliers . . . . .	76	62
Ouvriers de station, réguliers . . . . .	81	62
Ouvriers de station, (420 avec salaire à la journée, 56 avec salaire au mois) . . . . .	476	354
Surveillants de l'éclairage . . . . .	5	6
Chefs de train principaux . . . . .	3	3
Chefs de train . . . . .	113	95
Conducteurs . . . . .	168	162
Gardes des wagons-lits . . . . .	3	3
Gardes-freins . . . . .	290	247
	— 2061 —	— 1758

#### 4. Traction.

Chef du service de la traction et son personnel de bureau . . . . .	23	21
Chefs des dépôts de locomotives et leur personnel de bureau (y compris 1 aide technique provisoire, 2 commis provisoires, 4 commissionnaires, 1 femme de service, 1 baigneur et 2 baigneuses) . . . . .	36	32
Mécaniciens . . . . .	174	158
Chauffeurs . . . . .	193	172
Chauffeurs provisoires . . . . .	83*)	61*)
Chefs-nettoyeurs et chefs-ouvriers . . . . .	4	3
Nettoyeurs de locomotives . . . . .	147	126
Lampistes . . . . .	5	5
Préposé à la surveillance des voitures et wagons . . . . .	1	1
Visiteurs des voitures et wagons . . . . .	28	29
Visiteurs provisoires . . . . .	7	4
Nettoyeurs, graisseurs et chauffeurs de voitures et wagons . . . . .	57	46
Surveillant de l'éclairage électrique des trains . . . . .	1	1
	— 759 —	— 663

#### 5. Service des ateliers.

##### *Ateliers centraux.*

Chef des ateliers et son personnel de bureau (y compris 1 commissionnaire) . . . . .	15	15
Contre-mâîtres (4) et aides-contre-mâîtres (6) . . . . .	9	9
Chefs-ouvriers . . . . .	14	14
A reporter	38	38
	4367	3825

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

	Report	1907	1906
Monteurs, chefs de groupe, serruriers, tourneurs, forgerons, peintres, selliers, fondeurs, ferblantiers, menuisiers, vitriers, raboteurs, perceurs, fraiseurs et chauffeurs de machines fixes . . . . .		38 4367	38 3825
		443	384
Manœuvres, veilleurs de nuit (4), chefs-manœuvres (7)		148	124
Apprentis . . . . .		41	42
<i>Ateliers des dépôts de locomotives.</i>			
Aide-contre-maître . . . . .		1	1
Chefs-ouvriers . . . . .		4	4
Serruriers, tourneurs, forgerons, ferblantiers, menuisiers et surveillants de machines fixes . . . . .		76	65
Manœuvres (y compris 1 commissionnaire) . . . . .		40	36
Apprentis . . . . .		14	13
		<u>805</u>	<u>707</u>
<b>6. Usine à gaz.</b>			
Contre-maître . . . . .		1	1
Aide-contre-maître . . . . .		—	—
Ouvriers . . . . .		6	6
		<u>7</u>	<u>7</u>
<b>Total</b>		<b>5179</b>	<b>4539</b>

### Récapitulation.

	1907	1906
Agents de l'exploitation . . . . .	2969, soit par kilom.-ligne 10,75	2608, soit par kilom.-ligne 9,44
Journaliers . . . . .	2210, " " " " 8,01	1931, " " " " 7,00
<i>Total</i>	5179, soit par kilom.-ligne 18,76	4539, soit par kilom.-ligne 16,44

### III. Finances.

En 1907 les ressources dont nous disposons grâce aux amortissements et aux versements dans le fonds de renouvellement, joints aux excédents d'exploitation non affectés au paiement des intérêts et du dividende, ont suffi à couvrir les frais des travaux neufs et des acquisitions de matériel roulant. Ces ressources se sont encore quelque peu accrues par le fait de la cession au fonds de la caisse de secours d'un certain nombre de titres provenant de nos propres effets et valeurs; d'autre part aussi nous avons acheté, en partie dans le même but, quelques nouvelles valeurs. Vu le taux élevé de l'intérêt, les capitaux à placer d'une façon temporaire ont pu l'être avantageusement en lettres de change à échéance plus ou moins longue.