Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1919)

Artikel: Rapport présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale, sur la gestion pendant l'année 1919

Autor: Dinkelmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675972

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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

Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale,

sur la

gestion pendant l'année 1919.

(Du 26 mars 1920.)

Monsieur le président de la Confédération,
Messieurs les conseillers fédéraux,

Pour nous conformer à l'art. 17 de la loi fédérale sur le rachat, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion, ainsi que les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1919, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

* * *

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accuse à la fin de l'exercice 1919:

	Longueur réelle km	Longueur exploitée km
Ier arrondissement	698.108	713.221
IIe „	487.713	493.890
IIIe „	686.960	706.598
IVe „	473.893	479.529
Ve „	480.615	480.307
Total	2827.289	2873.545

En outre, les chemins de fer fédéraux ont exploité les chemins de fer secondaires Vevey-Chexbres, Bulle-Romont, Cossonay-gare—Cossonay-ville, Viège—Zermatt, Nyon—Crassier, avec la section de raccordement Crassier—Divonne-les-Bains, ainsi que les sections des lignes étrangères Koblenz *(milieu du Rhin)*—Waldshut, Les Verrières frontière—Pontarlier et Delle frontière—Delle. Toutes ces lignes ont une longueur exploitée de 84.885 km. Nous avons aussi effectué le service de la traction et des trains sur la ligne secondaire Pont—Brassus (13.259 km), sur la ligne Moutier—Longeau (12.979 km) de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne—Lœtschberg—Simplon, ainsi que sur les lignes Iselle—Domodossola (19.068 km) et Pino—Luino (14.639 km), qui appartiennent aux chemins de fer italiens de l'Etat.

A. Conseil d'administration.

La composition du Conseil d'administration a subi les modifications suivantes au cours de l'exercice:

a. Le Conseil du IIe arrondissement a élu M. *Wilhelm Preiswerk-Imhoff,* à Bâle, en remplacement de M. Reese, ancien conseiller d'Etat, décédé.

b. Le 1er avril, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville a désigné comme représentant de ce canton pour le reste de la période administrative en cours M. le Dr *A. Brenner,* conseiller d'Etat, en remplacement de M. le Dr F. Hauser, conseiller d'Etat, démissionnaire.

c. Le 13 mai, le Conseil fédéral a remplacé M. Léopold Dubois, démissionnaire, par M. *Henri Darbre,* inspecteur de la gare de Genève-Cornavin.

d. Le 9 août est décédé M. le colonel Paul Etier, président du Conseil d'Etat du canton de Vaud; il a été remplacé, comme représentant de ce canton, par M. *Alphonse Dubuis,* conseiller d'Etat.

M. Léopold Dubois a été remplacé à la *Commission permanente* par M. le conseiller national *Henri Calame,* président du Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel.

* * *

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 11 séances et la Commission permanente 24. Les principales affaires traitées ont été les suivantes:

1. *Projets présentés au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale:*

a. Rapport de gestion et comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1918.

Ces comptes, accusant un bilan de fr. 2 022 890 525. 78 et un solde passif du compte de profits et pertes de fr. 128 620 354. 98 à reporter à compte nouveau, de même que la gestion de l'administration pendant l'année 1918, ont été approuvés par les Chambres fédérales, le 18 septembre 1919. La couverture du solde passif fera l'objet d'une décision ultérieure de l'Assemblée fédérale.

b. Allocations de vie chère.

1. A teneur d'un arrêté fédéral du 4 février 1919, les fonctionnaires, employés et ouvriers permanents de la Confédération, y compris ceux des chemins de fer fédéraux, ont reçu les allocations de vie chère suivantes:

a. une allocation principale de 50 % jusques et y compris fr. 3600 de traitement, s'abaissant graduellement, à partir de ce chiffre, de 1 % par fr. 300 de traitement en plus ou fraction de cette somme, jusqu'à un minimum de 30 % du traitement; montant minimum de l'allocation principale fr. 1500;

b. une allocation de famille de fr. 250 pour les agents mariés, jusques et y compris fr. 4000 de traitement, réduite graduellement, à partir de ce chiffre, de fr. 15 par fr. 100 de traitement en plus ou par fraction de cette somme;

c. une allocation pour enfants de fr. 180 par an et par enfant; jusques et y compris fr. 4500 de traitement, réduite graduellement, à partir de ce chiffre, de fr. 9 par fr. 100 de traitement en plus ou par fraction de cette somme.

2. A sa séance du 7 octobre, le Conseil d'administration a pris connaissance d'un arrêté du Conseil fédéral du 29 septembre ordonnant de verser dans la première quinzaine d'octobre au personnel de la Confédération, y compris celui des chemins de fer fédéraux, en attendant que la question de l'octroi d'une allocation de renchérissement supplémentaire soit définitivement résolue, les avances de traitement suivantes à valoir sur cette allocation supplémentaire, savoir:

	aux agents mariés	aux célibataires avec ou sans charge de famille
	fr.	fr.
dans les localités comptant jusqu'à 5 000 habitants	200	100
„ „ „ „ plus de 5 000 jusqu'à 50 000 habitants .	250	125
„ „ „ „ „ „ 50 000 habitants	300	150

Par arrêté du 13 décembre 1919, ces allocations supplémentaires de renchérissement ont été fixées, conformément aux propositions du Conseil d'administration, aux chiffres ci-après:

	pour les agents mariés	pour les célibataires (les $^2/_3$)
	fr.	fr.
dans les localités de plus de 100 000 habitants	600	400
„ „ „ „ „ „ 50 000 „	500	335
„ „ „ „ „ „ 5 000 „	400	270
„ „ „ „ 5000 habitants au plus	300	200

3. A la date du 20 juin, l'Assemblée fédérale a accordé pour 1919 les subsides de guerre suivants aux anciens fonctionnaires, employés à poste fixe et ouvriers pensionnés des chemins de fer fédéraux, savoir:

fr. 450 par invalide,
„ 280 „ veuve,
„ 60 „ orphelin,
„ 360 „ ouvrier,

pour lesquels un crédit de fr. 2 662 000 nous a été ouvert à la charge du compte d'exploitation

c. Par arrêté fédéral du 5 avril, un crédit supplémentaire de fr. 4 500 000 destiné à l'acquisition anticipée e *matériel de lignes électriques* pour l'électrification du réseau se raccordant au tronçon de montagne du

St-Gothard a été accordé à l'administration des chemins de fer fédéraux, afin de permettre à celle-ci de contribuer à la *lutte contre le chômage* (décision du Conseil d'administration du 27 février).

d. Crédit pour l'acquisition de locomotives électriques.

Par arrêté du 1er octobre, l'Assemblée fédérale nous a accordé, pour une commande complémentaire de sept locomotives électriques, un crédit de fr. 5 000 000 à la charge du compte de construction, dont fr. 1 700 000 à titre de crédit supplémentaire à comprendre dans le budget de construction de 1919.

e. Budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1920.

Ce budget a été approuvé par arrêté fédéral du 12 décembre, conçu en ces termes:

„I. Les budgets suivants des chemins de fer fédéraux pour l'exercice 1920 sont approuvés, savoir:

1. le budget de construction pour 1920, s'élevant à 121 913 440 francs;
2. le budget d'exploitation pour 1920, s'élevant en recettes à 328 701 240 francs et en dépenses à 288 464 390 francs;
3. le budget du compte de profits et pertes pour 1920, se montant en recettes à 56 083 880 francs et en dépenses à 103 300 250 francs;
4. le budget des besoins de trésorerie pour 1920, s'élevant à 169 000 000 de francs.

II. Le Conseil fédéral est autorisé, d'entente avec les organes des chemins de fer fédéraux, à contracter, en temps opportun, des emprunts consolidés pour couvrir les dettes flottantes et les besoins de trésorerie en 1920."

2. *Tarifs.*

Par décision du 22 août, la Direction générale a été invitée à prendre, pour le 1er septembre, les dispositions nécessaires à la création d'un *parcours initial* de 35 kilomètres de tarif, pour lequel il serait payé la moitié de la *surtaxe pour trains directs* alors en vigueur pour 100 kilomètres de tarif, soit fr. 1 pour la Ire classe, 75 cts. pour la IIe et 50 cts. pour la IIIe.

3. *Electrification.*

a. Le 29 avril, le Conseil d'administration a approuvé le projet d'électrification des *lignes Erstfeld—Lucerne, Arth-Goldau—Zurich, Zoug—Lucerne et Immensee—Rothkreuz* (141 km), et il a voté un crédit de fr. 43 500 000 pour les installations fixes, ainsi que pour le mobilier et les ustensiles.

b. En vue de l'installation de la traction électrique sur les lignes de la Suisse occidentale, il a approuvé, à la même date, le projet de construction de l'*usine de Barberine*, canton du Valais, et voté pour son exécution un crédit de fr. 37 000 000.

c. Vu l'arrêté du Conseil fédéral du 11 juillet 1919 le Conseil d'administration a approuvé, par décision du 7 octobre, la convention conclue entre le Conseil d'Etat du canton d'Argovie et la Direction générale pour la *réquisition des forces hydrauliques de l'Aar* entre Aarau et Wildegg par les chemins de fer fédéraux.

4. *Projets de construction.*

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé les projets énumérés ci-après et accordé les crédits demandés pour leur exécution, savoir:

a. projet d'*agrandissement de la gare de Lenzbourg*, devisé à fr. 1 390 000, avec crédit de fr. 850 000 pour les travaux les plus nécessaires à exécuter pendant la première période de construction, plus fr. 15 500 pour des amortissements (décision du 27 février);

b. projet de *reconstruction du pont sur la Reuss*, à la Fluhmühle près de Lucerne, avec crédit de fr. 700 000 pour l'exécution des travaux, plus fr. 300 000 pour des amortissements (décision du 27 février);

c. projet d'*agrandissement de la gare de Nyon*, avec crédit de fr. 1 400 000 pour l'exécution des travaux, plus fr. 103 000 pour des amortissements (décision du 18 mars);

d. projet de *double voie de Rothenbourg à Emmenbrücke*, avec crédit de fr. 2 700 000, plus fr. 34 000 pour des amortissements (décision du 29 avril).

5. *Contrats de construction.*

L'approbation du Conseil d'administration a été demandée pour les contrats suivants:

a. contrats des 16/29 mai 1919 adjugeant l'exécution de la *galerie d'amenée de l'usine d'Amsteg* et le *captage du Fellibach*, à l'entrepreneur Seeberger, ingénieur à Frutigen, pour une somme devisée à fr. 855 000, à l'entreprise Broggi, Salis & Cie, à Zurich, pour une somme devisée à fr. 4 132 600, et à M. Jean Rüesch, à St. Gall, pour une somme devisée à fr. 4 228 898 (décision du 15 juillet);

b. contrat du 15 juin 1919 entre l'entreprise Bacciarini, Forni & Pelli, à Chiasso, et la Direction du Ve arrondissement, portant adjudication des *travaux d'infrastructure pour l'agrandissement de la gare de Chiasso,* pour la somme de fr. 1 441 062. 75 (décision du 16 juillet);

c. contrat du 27 juin 1919 portant adjudication, à M. Seeberger, ingénieur à Frutigen, de la construction du *mur de barrage à établir dans la gorge de la Reuss au Pfaffensprung,* près de la prise d'eau de l'usine d'Amsteg, pour une somme devisée à fr. 845 585 (décision du 22 août);

d. contrat du 18 juillet 1919 portant adjudication des travaux d'*infrastructure pour la conduite forcée et le funiculaire de l'usine de Barberine* à l'entreprise Dubuis, Dupont, Gianadda & Cie., à Finhaut, pour la somme devisée à fr. 1 442 271 (décision du 7 octobre).

6. *Marchés.*

Ont été approuvés par le Conseil d'administration:

a. les marchés des 15/20 novembre 1918 avec la maison Brown, Boveri & Cie., à Baden, et la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, pour la fourniture de *deux locomotives électriques à courant triphasé pour la ligne Sion-Brigue-Iselle,* avec allocation du crédit nécessaire de fr. 1 310 000 à la charge du compte de construction de 1919 (décision du 27 février);

b. les marchés du 17 janvier 1919

avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la fourniture de *120 wagons ouverts de la série L^6 et 140 wagons ouverts de la série M^7,* et

avec la Fabrique suisse de wagons S. A., à Schlieren, pour la fourniture de *240 wagons ouverts de la série L^6,*

avec allocation du crédit nécessaire de fr. 9 610 400 (décision du 27 février);

c. le marché des 21/27 février 1919 avec le Groupement charbonnier belge, à Bruxelles, pour la *fourniture mensuelle, pendant un trimestre, de 18 000 t de briquettes de houille pour le chauffage des locomotives* (décision du 29 avril);

d. le marché du 9 avril 1919 avec la S. A. Dorénaz, à Genève, pour la fourniture de *50 000 t de boulets d'anthracite pour le chauffage des locomotives* (décision du 29 avril);

e. les marchés avec la maison Brown, Boveri & Cie., à Baden, les Ateliers de construction d'Oerlikon, à Oerlikon, la S. A. des Ateliers de Sécheron, à Genève, et la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, pour la *fourniture de 23 locomotives électriques* des types 1BB1 (6 pièces), 1B1-1B1 (1 pièce), 1B1-B1 (6 pièces) et 1CC1 (10 pièces), avec allocation du crédit nécessaire de fr. 22 233 000 (y compris les frais d'équipement) à la charge des comptes de construction de 1919 et 1920 (soit fr. 7 351 000 pour 1919 et fr. 14 882 000 pour 1920) (décision du 15 juillet);

f. les marchés des 3 et 4 juillet avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, et avec la Fabrique suisse de wagons S. A., à Schlieren, pour la *fourniture, par chacune d'elles, de 30 voitures à deux essieux de la série C,* avec allocation du crédit nécessaire de fr. 55 000 par voiture (décision du 15 juillet);

g. les marchés passés:

1° avec les Ateliers de construction mécaniques de Vevey, à Vevey, pour la *fourniture de quatre turbines pour l'usine d'Amsteg,* d'une puissance de 10 000 kW chacune, au prix approximatif de fr. 1 173 600 ou fr. 1 022 420;

2° avec les Ateliers de construction d'Oerlikon, à Oerlikon, pour la *fourniture de quatre générateurs pour l'usine d'Amsteg,* de 10 000 kVA de puissance chacun, au prix d'environ fr. 3 681 800;

3° avec la S. A. des Ateliers de Sécheron, à Genève, pour la *fourniture de quatre transformateurs pour l'usine d'Amsteg,* de 10 000 kVA de puissance chacun, au prix d'environ fr. 1 161 050;

4° avec la S. A. Brown, Boveri & Cie., à Baden, pour la *fourniture d'un générateur* de 9000 kVA de puissance *pour l'usine de Ritom,* au prix d'environ fr. 911 300;

(décision du 15 juillet);

h. le marché des 20/23 juin 1919 avec la maison Staub & Cie., commerce de charbons à Zurich, pour la *fourniture de 120 000 t de houilles américaines pour locomotives* (décision du 16 juillet);

i. le marché des 20 juin/5 juillet 1919 avec la maison L. Chantrier & E. Dubi, à Malakoff (Seine), pour la *fourniture de 36 000 t de briquettes anglaises* (décision du 16 juillet);

k. le marché du 9 mai 1919 avec la Société anonyme d'Ougrée-Marihaye, à Ougrée (Belgique), pour la *fourniture de 10 000 t de rails,* au prix de fr. 5 000 000 (décision du 16 juillet);

l. le marché du 28 juin 1919 avec la Société des usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la *fourniture* du second lot d'*attaches de rails* pour l'année 1919 (décision du 22 août);

m. un marché avec le Groupement charbonnier belge pour la *fourniture mensuelle de 10 000 t de briquettes belges,* pour la période du 1er septembre au 31 décembre 1919 (décision du 6 octobre);

n. les marchés du 8 et du 23 août 1919 avec l'agence générale de Genève du Comptoir sidérurgique de France:

1° pour la *fourniture de 9000 t de rails,* pour le prix total de 4 669 200 francs français = 3 550 000 francs suisses;

2° pour la *fourniture de 3000 t de traverses de fer,* pour le prix total de 1 556 400 francs français = 1 136 200 francs suisses (décision du 7 octobre 1919);

o. le marché du 18 novembre 1919 avec la Société des usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la *fourniture d'attaches de rails,* du montant de fr. 1 122 381 (décision du 29 novembre);

p. le marché conclu avec M. Spœrri, ingénieur à Næfels, pour la *fourniture de la partie inférieure de la conduite forcée et de la conduite de distribution de l'usine d'Amsteg,* en tuyaux soudés, du poids d'environ 830 tonnes, ainsi que pour le *montage* de l'ensemble de la conduite, pour le prix total de fr. 886 150 (décision du 29 novembre).

7. *Contrats de jonction, de cojouissance et d'exploitation.*

La ratification du Conseil a été demandée pour:

a. le contrat conclu les 22/30 novembre 1918 avec la Direction du *chemin de fer Soleure—Niederbipp* pour la jonction de ce dernier à la station de Niederbipp et la cojouissance de cette station (décision du 26 février);

b. la convention passée les 17 septembre/4 octobre 1918 avec le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville, confiant aux chemins de fer fédéraux l'exploitation du *port du Rhin à Bâle-St. Jean* (décision du 26 février);

c. le contrat des 26 novembre/10 décembre 1918 avec la compagnie du *chemin de fer Martigny—Orsières* pour la jonction de ce chemin de fer à la station de Martigny et la cojouissance de cette dernière (décision du 29 avril);

d. les contrats conclus avec la Direction du *chemin de fer Soleure—Berne:*
les 25 mars/23 avril 1919 pour la jonction du E. S. B. à la gare principale de Soleure et la cojouissance de cette gare;
les 29 novembre/11 décembre 1918 pour la jonction du E. S. B. à la station de Schœnbühl;
les 24 septembre/23 octobre 1918 pour la jonction du E. S. B. à la station de Zollikofen et la cojouissance de cette dernière (décision du 15 juillet);

e. le contrat passé les 11 mars/22 mai 1919 avec la compagnie du *chemin de fer Nyon-St. Cergue-Morez* au sujet de l'entrée de ce chemin de fer en gare de Nyon et de la cojouissance de cette gare (décision du 15 juillet);

f. le contrat des 14/25 février 1919 avec la *compagnie suisse des wagons-restaurants,* à Berne, concernant l'exploitation de wagons-restaurants sur les lignes des chemins de fer fédéraux (décision du 15 juillet);

g. le contrat avec la *compagnie internationale des wagons-lits,* à Paris, concernant l'exploitation de wagons-lits, de wagons-restaurants et de trains de luxe sur le réseau des chemins de fer fédéraux (décision du 22 août).

8. *Organisation de l'administration.*

Par décision du 26 février, le Conseil d'administration a proposé au Conseil fédéral: 1° de s'abstenir provisoirement de repourvoir le poste de membre de la *Direction du Ier arrondissement,* devenu vacant le 11 janvier par suite du décès de M. Victor Duboux; 2° de désigner, pour la durée de cette vacance, M. Emile Paschoud, ingénieur en chef de la voie du Ier arrondissement, comme membre suppléant de cette Direction, en le chargeant, en cette qualité, de diriger le département des travaux et en lui conférant le droit de signature.

M. Joseph Stockmar, président de la Direction du Ier arrondissement, étant décédé sur ces entrefaites (28 juillet), il a été décidé, le 22 août, en dérogation à l'art. 33 de la loi sur le rachat, de ne pourvoir,

à titre d'essai, cette Direction que d'*un seul directeur*, et d'arrêter des dispositions spéciales pour la durée de cette organisation provisoire. Le Conseil d'administration a proposé au Conseil fédéral de désigner comme directeur d'arrondissement M. *Emile Gorjat,* alors vice-président de la Direction d'arrondissement. Par arrêtés du 14 mars et du 12 septembre, le Conseil fédéral a adopté les modifications provisoires à l'organisation de cette Direction proposées par le Conseil d'administration et a nommé M. Emile Gorjat directeur d'arrondissement. La nouvelle organisation provisoire fonctionne depuis le 15 septembre.

9. *Questions générales intéressant le personnel.*

a. A sa séance du 26 février, le Conseil d'administration a pris acte des mesures auxquelles l'administration avait déjà recouru, dans le rayon du réseau des chemins de fer fédéraux, pour procurer au personnel des *facilités en matière de logement,* et il a approuvé les dispositions que la Direction générale comptait encore prendre dans ce domaine. Par décision du 16 juillet, il a en outre autorisé la Direction générale à participer financièrement au *projet de construction de la Société coopérative immobilière du personnel fédéral de Zurich* (voir chap. C, Département des finances, p. 14).

b. Les *restrictions* opérées, en vertu de la décision du Conseil d'administration du 15 septembre 1917, en matière de *libre parcours* pour le personnel ont été *abrogées* le 22 août. La surtaxe entière continue à être perçue, comme précédemment, en cas d'utilisation de trains directs à surtaxe par les porteurs de billets d'employés (décision du 22 août).

c. Par décision du 29 novembre, les *indemnités pour voyages de service et en cas de transfert* ont été temporairement *augmentées,* rétroactivement dès le 1er janvier 1919, dans la mesure suivante: Les indemnités du tarif par classes prévues à l'art. 3, al. 1, du règlement nº 21 ont été élevées de fr. 2 pour la journée entière, de fr. 2 pour la nuit et de fr. 1 pour la demi-journée, et les maxima d'indemnités pour déménagements (art. 12 du règlement nº 21), déjà augmentés de 20 % par décision du 16 août 1918, ont été relevés de nouveau de 30 %.

d. L'indemnité de 20 cts. par heure fixée à l'art. 1er du règlement sur l'allocation d'une *indemnité pour service de nuit,* du 7 février 1914, a été rétroactivement portée à 40 cts. dès le 1er janvier 1919, et un crédit spécial de fr. 500 000 a été accordé dans ce but (décision du 22 août).

e. A la date du 7 octobre, le Conseil d'administration a décidé d'amender, avec effet rétroactif au 1er janvier 1919, sa décision du 16 août 1918 concernant l'*augmentation extraordinaire des allocations supplémentaires variables* du personnel des trains et des locomotives, en relevant de 40 à 60 cts. l'indemnité pour le premier déjeuner, de 70 cts. à fr. 1. 30 l'indemnité pour le repas de midi, et de 60 cts. à fr. 1. 10 l'indemnité pour le repas du soir. Le Conseil a accordé, dans ce but, un crédit supplémentaire de fr. 700 000 à prélever sur le compte d'exploitation.

f. A sa séance du 18 mars, le Conseil d'administration a approuvé la proposition de conciliation adoptée par la délégation du Conseil fédéral et les représentants de l'Union syndicale suisse, de la Fédération suisse des ouvriers métallurgistes et de l'Union des ouvriers des ateliers, proposition aux termes de laquelle l'*interdit prononcé sur les ateliers des chemins de fer fédéraux* serait *levé* pendant l'été 1919, si, pendant cette même période, les chemins de fer fédéraux *réduisaient de 54 à 51 heures par semaine la durée du travail* dans leurs ateliers de réparation, en les répartissant de telle manière que les ateliers demeurent fermés le samedi après-midi.

Depuis le 7 juillet 1919, la durée du travail a été réduite à *48 heures* pas semaine, et les ateliers sont fermés le samedi après-midi (décision du 15 juillet).

10. *Assurance du personnel.*

a. A la date du 16 juillet, le Conseil d'administration a adopté une proposition de la Direction générale mettant, *en cas d'invalidité,* les directeurs, fonctionnaires et agents à poste fixe qui ne font pas partie de la caisse de pensions et de secours en qualité d'assurés jouissant de la plénitude des droits, au bénéfice des prescriptions édictées par le Conseil fédéral (décisions du 29 juillet 1913 et du 4 mars 1919) en faveur des fonctionnaires invalides de l'administration générale de la Confédération. Cette décision a été approuvée, le 30 juillet, au nom du Conseil fédéral par le Département des postes et des chemins de fer.

b. A cette même séance, le Conseil d'administration a adopté le projet de *fusion de la caisse de pensions et de secours* des fonctionnaires et employés à poste fixe du *chemin de fer de la vallée de la Tœss* avec celle des chemins de fer fédéraux.

11. *Ratification de nominations.*

Le Conseil d'administration a ratifié les nominations suivantes de chefs de service faites par la Direction générale, au cours de l'exercice, savoir:

de M. *Max Weiss* aux fonctions d'ingénieur en chef de la traction à la Direction générale,
de M. *Emile Laube* aux fonctions de chef de l'économat du IIIe arrondissement, à Zurich,
de M. *Victor Gründler* aux fonctions de chef de l'économat du IVe arrondissement, à St-Gall,
de M. *Jean Hürlimann* aux fonctions de chef du bureau du contentieux du IIIe arrondissement, à Zurich,
de M. *Joseph Dolf* aux fonctions de chef du bureau de comptabilité du IVe arrondissement, à St-Gall,
de M. *Jacob Rœllin* aux fonctions de secrétaire de la Direction du Ve arrondissement, à Lucerne,

ces postes étant devenus vacants.

B. Conseils d'arrondissement.

Au cours de l'exercice, le Conseil du Ier arrondissement a tenu quatre séances, ceux du IIe et du Ve chacun trois, et ceux du IIIe et du IVe chacun deux.

Outre les affaires courantes: approbation des rapports trimestriels, des budgets et des comptes des arrondissements, les Conseils ont, sous forme de propositions, d'interpellations et de vœux, traité principalement des questions d'horaire et de constructions.

Il y a lieu de mentionner spécialement les affaires suivantes: organisation provisoire de la Direction du Ier arrondissement, réduction de la durée du travail et conséquences de cette mesure quant à l'augmentation du personnel,conséquences de la grève générale de 1918, questions de personnel, traité du St-Gothard, reconstructions de tunnels, courses d'automotrices à accumulateurs, chauffage des locomotives au bois, construction d'une gare de triage au Muttenzerfeld, pose de la double voie sur la ligne bâloise de raccordement.

C. Direction générale.

La Direction générale a tenu 122 séances, au cours desquelles elle a traité 2561 affaires. Outre la préparation des projets destinés au Conseil d'administration, nous citerons les questions ci-après comme les plus importantes:

Généralités.

1. Le Département des chemins de fer nous a fait parvenir, le 25 février, un projet prévoyant de nouvelles règles pour le *contrôle que ledit Département exerce sur les chemins de fer fédéraux.* En établissant ces nouvelles bases, le Département est parti de la considération que rien ne s'opposait à la simplification de la surveillance des chemins de fer fédéraux, dans tous les cas du moins où il s'agit simplement d'empêcher des actes contraires à la loi, tandis qu'à cet égard notre administration était, d'une manière générale, traitée jusqu'ici comme une entreprise privée. Le Département estime qu'une surveillance permanente des chemins de fer fédéraux dans le but indiqué peut être abolie avec d'autant moins d'hésitation, que l'exploitation nationale existe depuis assez longtemps pour avoir fait pénétrer définitivement dans l'esprit de tous les fonctionnaires de notre administration la conviction que la tâche des chemins de fer fédéraux consiste à servir les intérêts généraux du pays, conformément aux lois existantes.

Nous avons exprimé au Département des chemins de fer la vive satisfaction que nous a causée son projet. Nous voyons dans ce dernier un acheminement vers la solution de toute une série de questions très importantes qui occupent depuis nombre d'années les autorités fédérales et les organes des chemins de fer fédéraux, et qui touchent à la *réorganisation de notre administration* en vue d'une gestion plus simple et plus économique. Les détails de la mesure projetée répondent, dans les grandes lignes, à la solution que nous avions recommandée dans nos rapports des 7 août 1917 et 10 août 1918 sur la revision de la loi de rachat, bien que le remaniement provisoire dont il s'agit n'ait pas toute l'étendue de celui que nous avions proposé. Vu le caractère provisoire des nouvelles prescriptions, on s'est abstenu, pour le moment, de tout changement aux dispositions légales ou réglementaires existantes; en revanche, des modifications organiques ont dû être apportées à notre administration; elles font l'objet d'instructions, que nous avons élaborées d'accord avec l'autorité de surveillance, et qui sont entrées en vigueur le 1er octobre.

L'étude de la *revision de la loi sur le rachat* a suffisamment avancé, au cours de l'exercice, pour que la Commission permanente puisse soumettre la question à un premier débat aux séances qu'elle a tenues du 28 juillet au 1er août. A cette occasion, la Commission nous a invités, après s'être prononcée en principe, en pre-

mière lecture, pour le maintien des Directions d'arrondissement comme autorités administratives indépendantes, à compléter le projet en délimitant les attributions et les compétences de ces organes.

Conformément à la proposition des autorités supérieures des chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral a, par arrêté du 12 septembre, modifié pour le *Ier arrondissement* les art. 40 à 52 du règlement d'exécution de la loi sur le rachat, pour aussi longtemps que la Direction de cet arrondissement ne comprendrait qu'*un seul* directeur.

2. Le Département des chemins de fer nous a soumis pour préavis les *demandes de concession* suivantes:

a. pour des *chemins de fer électriques à voie étroite de Zwingen à Breitenbach et de Laufon à Breitenbach.* Comme il s'agit, dans l'un et l'autre cas, de lignes d'intérêt local ne faisant point concurrence à notre entreprise, mais qui, au contraire, lui amèneront du trafic, nous n'avons formulé aucune objection contre l'octroi des concessions requises;

b. pour une *ligne à écartement normal Lucerne-Altstadt—station d'Ebikon C. F. F.*

Dans ce cas non plus, nous n'avions pas d'objections à présenter sous le rapport de la concurrence. Mais nous avons cru devoir soulever la question de savoir si le but poursuivi par les requérants, c'est-à-dire le développement industriel des quartiers de la rive gauche de Lucerne et environs jusqu'au village d'Ebikon, ne pourrait pas être atteint tout aussi bien par l'établissement d'une voie de raccordement entre la station d'Ebikon C. F. F. et la vieille ville que par la création d'une entreprise publique de transport, dont la construction et l'exploitation sont à divers égards soumises à des obligations plus lourdes qu'une voie industrielle de raccordement;

c. pour un *tramway électrique Zurich—Kilchberg—Thalwil.*

Dans notre préavis, nous sommes arrivés à la conclusion que l'établissement de ce tramway ferait diminuer considérablement le nombre des voyageurs, surtout des promeneurs du dimanche et des excursionnistes, sur le tronçon Zurich—Thalwil des chemins de fer fédéraux. Mais étant donnés le but du tramway en question et les circonstances qui déterminent sa construction, nous avons, comme dans d'autres cas analogues, renoncé à nous opposer à l'octroi de cette concession;

d. pour des *chemins de fer électriques à voie étroite de Soleure à Granges et de Soleure à Recherswil.*

Nous sommes arrivés à la conclusion que, faisant concurrence à notre entreprise, ces deux chemins de fer à voie étroite en diminueraient, il est vrai, les recettes, mais que vu leur importance purement locale, ils n'en lèseraient pas les intérêts essentiels. Partant de ces considérations et suivant la ligne de conduite que nous avons observée dans des cas analogues, nous avons renoncé à nous opposer à l'octroi de ces concessions;

e. pour un *tramway électrique de Brigue à Viège.*

Nous avons contesté que l'établissement de cette ligne répondît à un besoin, et, envisageant le côté économique de la question, nous avons conclu que cette entreprise n'était pas rationnelle, car elle ne serait sans doute pas d'un rapport ruffisant. Mais, par la même occasion, nous nous sommes déclarés prêts, dans le cas où la concession serait refusée, à mieux adapter l'horaire des chemins de fer fédéraux aux nécessités de transport des ouvriers sur le tronçon Brigue—Viège et à créer de simples haltes à voyageurs à Gamsen et à Lalden;

f. pour un service de *transports par automobiles de la Béroche* (St. Aubin-Boudry et localités intermédiaires).

Comme la réalisation de ce service de transports par automobiles n'était pas de nature à nuire sensiblement aux intérêts de notre entreprise, nous n'avions pas de raisons pour nous opposer à l'octroi de cette concession;

g. de la Société coopérative de *transports par automobiles* Signau-Eggiwil-Rœthenbach, pour l'*extension de sa concession au parcours Schüpbach-Langnau.* Nous sommes arrivés à la conclusion que les transports par automobiles entre Schüpbach et Langnau concurrenceraient sans aucun doute les chemins de fer fédéraux sur le parcours Signau-Langnau et leur enlèveraient du trafic. Dans les circonstances actuelles, la perte qui en résulterait pour nous ne peut cependant pas être déterminée d'avance. En tout cas, on ne peut prétendre que la nouvelle entreprise léserait des intérêts importants des chemins de fer fédéraux; nous avons par conséquent déclaré ne pas avoir de motif suffisant pour prendre position contre l'extension de la concession.

3. Le Département des chemins de fer nous a soumis plusieurs *demandes de secours* présentées pendant l'exercice par des *entreprises de transport se trouvant dans une situation difficile,* et nous a invités à déclarer si nous envisagions comme désirable la reprise de leur exploitation par la Confédération, conformément à l'art. 6, alinéa 2, de l'arrêté fédéral du 18 décembre 1918. Notre attitude dans cette question a été dictée par la considération que les difficultés en matière de trafic et le renchérissement dont la guerre est cause frappent aussi durement les chemins de fer fédéraux que nombre d'entreprises privées. En présence de ces faits, nous avons estimé qu'il ne serait point équitable de demander à notre administration de se charger à perte de l'exploitation de chemins de fer privés se trouvant dans une mauvaise situation financière. En conséquence, nous avons déclaré ne pouvoir assumer l'exploitation de ces lignes que contre bonification de la différence entre les dépenses et

les recettes effectives d'exploitation, ou contre versement à forfait d'une indemnité suffisante. La Confédération n'aurait intérêt à remettre aux chemins de fer fédéraux l'exploitation des entreprises qui lui demandent de venir à leur secours que si des économies pouvaient être réalisées de cette manière dans l'exploitation, sans que le nombre des trains fût réduit et sans que notre administration elle-même eût un surcroît de dépenses. Partant de ces considérations générales, nous n'avons pu recommander la reprise de l'exploitation par la Confédération dans aucun des cas soumis à notre préavis, ni nous déclarer prêts à réduire l'indemnité contractuelle qui nous est due pour l'exploitation du Viège-Zermatt. Les pétitions que le Département des chemins de fer nous a transmises et qui tendaient à l'intervention de la Confédération dans le sens de l'arrêté fédéral précité émanaient des chemins de fer ci-après: *Sud-Est suisse, Oberland bernois, Ramsei-Sumiswald-Huttwil, la Furka, Viège-Zermatt, Nyon-Crassier, Régional-Saignelégier-Glovelier* et *Uerikon-Bauma.*

4. Le 14 février, nous avons fait rapport au Département des chemins de fer sur la *nationalisation du chemin de fer Kriens-Lucerne,* proposée au Conseil fédéral par le Conseil municipal de Lucerne, ainsi que sur la question de la reprise éventuelle de l'exploitation de cette ligne par notre administration. L'enquête à laquelle nous nous sommes livrés a démontré que le rachat de cette entreprise par la Confédération ne pouvait être conseillé, et que la reprise de l'exploitation de cette ligne par les chemins de fer fédéraux ne permettrait pas de réaliser une économie sur les dépenses d'exploitation.

5. Les chemins des fer fédéraux ont participé pour fr. 250 000 à la fondation d'une *Société coopérative suisse de navigation du Rhône au Rhin, à Bâle,* et ont souscrit des parts pour ce montant. Le Conseil d'administration y avait déjà donné son assentiment dans sa séance du 20 juillet 1914.

6. La *Délégation internationale pour les affaires du chemin de fer du Simplon* s'est réunie à Berne, les 24 et 25 septembre, pour discuter les questions d'horaire et de tarifs de la ligne du Simplon, ainsi que les comptes de construction et d'exploitation de 1918.

Le Conseil fédéral a élu membre de cette Délégation M. le directeur d'arrondissement *Emile Gorjat,* en remplacement de feu M. Victor Duboux.

7. En exécution du mandat qui nous avait été donné, nous avons présenté le 28 février au Département fédéral des finances nos propositions pour la *revision des traitements,* sous forme d'avant-projet de loi avec exposé des motifs à l'appui. Le 2 septembre a eu lieu, en présence des membres des Directions d'arrondissement, une deuxième conférence avec les délégués des sociétés du personnel au sujet de la revision de la loi. Elle a discuté les projets communiqués à la Direction générale, par les sociétés syndicales, sur la répartition du personnel dans les classes de traitements, ainsi que diverses questions de principe. Les 5 et 6 novembre a, en outre, eu lieu, sous la présidence du chef du Département fédéral des finances, une conférence à laquelle ont été examinées les grandes lignes de la revision des lois sur les traitements de l'administration générale de la Confédération et des chemins de fer fédéraux. A cette occasion, on a insisté à nouveau sur l'intérêt qu'il y aurait à adopter des principes uniformes pour la rétribution de l'ensemble du personnel fédéral, principes auxquels il ne devrait être dérogé que dans la mesure nécessitée par les circonstances particulières aux chemins de fer fédéraux ou aux diverses branches de l'administration fédérale.

S'appuyant sur les résultats de cette conférence, les quatre administrations de la Confédération — chemins de fer fédéraux, postes, télégraphes et douanes — ont adressé au Département fédéral des finances, à la date du 29 novembre, par un mémoire commun, leurs observations et leurs propositions relatives à son avant-projet de nouvelle loi. Elles lui ont soumis en même temps leur avant-projet pour l'échelle des traitements et le classement de toutes leurs catégories de fonctionnaires dans cette échelle.

Avant d'être soumis aux autorités administratives compétentes, les projets seront communiqués au personnel, et le temps voulu sera accordé à ce dernier pour présenter ses vœux.

8. Les statuts organiques provisoires pour la *transformation de la Commission du personnel* et la *création de services du personnel* ont été définitivement arrêtés le 21 mars et portés à la connaissance de tout le personnel par une communication générale de service du même jour.

La transformation de la commission du personnel a été opérée en vue surtout d'élargir le cercle des attributions de cet organe et de lui donner le droit de préaviser sur toutes les mesures d'ordre général qui rentrent dans le domaine social, économique ou juridique et qui intéressent le personnel. Telles sont en particulier les dispositions légales et réglementaires et les instructions ou modifications qui s'y rapportent, en tant qu'il s'agit des traitements et des salaires, des conditions d'avancement, des règles sur le classement, des allocations supplémentaires, des indemnités pour voyages de service et en cas de transfert, des gratifications pour ancienneté, des institutions pour le bien-être du personnel, de l'instruction professionnelle, etc.

En même temps qu'on a étendu le rayon de l'activité de la commission, on a modifié l'organisation de cette dernière en ce sens que le nombre de ses membres a été porté de 15 à 25 et que c'est le personnel lui-même qui les désigne. Enfin, il est institué des sous-commissions, dont la tâche est de traiter les questions techniques ou professionnelles dans le milieu plus restreint des représentants des diverses branches de service, et de se livrer à l'étude préparatoire des questions soumises à la commission. Afin de faciliter la marche des délibérations, l'administration délègue aux séances de la commission, auxquelles ils prennent part avec voix consultative, les chefs des „services du personnel". Dans le même but, l'administration se fait représenter aux séances des sous-commissions par des fonctionnaires spécialistes.

Les élections à la commission du personnel ont eu lieu dans le courant du mois de juin. Sont électeurs: tous fonctionnaires et employés à poste fixe nommés pour la période administrative, en outre, les employés et ouvriers provisoires ou occupés temporairement, à condition qu'ils aient vingt ans révolus et soient au service des chemins de fer fédéraux depuis six mois au moins. Est éligible comme membre ou suppléant de la commission, tout électeur qui est depuis deux ans au moins au service des chemins de fer fédéraux.

La Commission du personnel réorganisée a tenu sa première séance le 2 octobre, sous la présidence du président de la Direction générale. Elle a constitué ses trois sous-commissions et s'est occupée, en outre, des principales questions suivantes: tâches et buts de la Commission du personnel; organisation, mission et activité des services du personnel; application de l'arrêté du Conseil fédéral du 25 juin 1919 introduisant la journée de travail de huit heures; octroi de congés pour travaux agricoles; revision des règles sur l'instruction, l'engagement et la rétribution des apprentis; libre passage du personnel d'un arrondissement à l'autre; nettoyage des locaux de service.

En corrélation avec cette réorganisation de la commission du personnel, nous avons, le 1er mai, provisoirement modifié le système administratif en confiant, tant auprès de la Direction générale qu'auprès des Directions d'arrondissement, la solution des affaires intéressant le personnel à l'un des services existants, savoir: pour l'administration centrale au secrétariat général, pour le Ier arrondissement au bureau du contentieux, et pour les autres arrondissement au secrétariat de la Direction. La tâche des „*services du personnel*" consiste surtout à examiner les cas dans lesquels il s'agit des rapports des agents pris individuellement et de l'administration. Nous considérons cette mesure comme une garantie donnée au personnel que les requêtes, plaintes et recours, ayant leur origine dans les conditions générales du service, seront tranchés objectivement d'après des principes égaux pour tous. En supprimant les longueurs de la voie du service pour les plaintes et les recours et en instituant un nouveau mode de procéder, nous entendons que ces affaires soient réglées d'une manière simple et rapide. Enfin, en désignant des services du personnel et en leur donnant des attributions bien définies, nous voulons que le personnel puisse leur demander des conseils et des renseignements dans toutes les questions relatives à ses rapports de service avec l'administration.

Ces deux institutions ont un caractère provisoire, et nous nous réservons de régler définitivement la question plus tard, d'après les expériences qui auront été faites. Nous espérons que leur activité sera féconde et répondra au but que nous nous sommes proposé, qui est de raffermir la confiance mutuelle du personnel et de l'administration.

9. A sa séance du 24 octobre, le Conseil fédéral a arrêté sa réponse à la pétition de la direction du „cartel" des sociétés réunies du personnel des chemins de fer, du 14 mai 1919, demandant:

1° l'abrogation de l'arrêté du Conseil fédéral du 15 décembre 1898 *restreignant le droit de coalition du personnel de la Confédération;*

2° une *meilleure représentation des sociétés du personnel* au Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux.

En ce qui concerne le premier point, il maintient le principe que les fonctionnaires, employés et ouvriers doivent présenter eux-mêmes leurs requêtes, plaintes et recours d'ordre personnel à l'administration. Par conséquent, il n'abroge pas son arrêté du 15 décembre 1898. En revanche, il juge à propos de faire autant que possible une concession au personnel quant à l'application de cet arrêté, en lui donnant les assurances suivantes. Les sociétés corporatives sont admises à intervenir comme mandataires de fonctionnaires, d'une part, lorsque l'intéressé a tout d'abord suivi la voie de service et que sa requête ou plainte a été rejetée par les organes administratifs compétents pour statuer, et, en second lieu, dans les cas où elles démontrent qu'il s'agit d'une question de principe ou que, pour une raison quelconque, l'agent n'est pas en mesure de prendre lui-même la défense de ses intérêts.

Le Conseil fédéral déclare en outre qu'il est dans la nature des choses que les *services du personnel,* nouvellement institués, acceptent les mémoires des sociétés corporatives. Il fait au surplus remarquer que la question de la répresentation de fonctionnaires vis-à-vis de l'administration, dans les affaires individuelles, devra être définitivement réglée dans une loi sur le statut du personnel.

Quant au second point, le Conseil fédéral déclare, dans sa réponse, qu'il est désirable que le personnel soit intéressé aux délibérations du Conseil d'administration par un certain nombre de représentants, afin qu'il puisse se faire une idée de l'importance et de la portée des questions qui le concernent spécialement et assume ainsi une part de responsabilité dans les décisions des autorités administratives supérieures des chemins de fer fédéraux. Cela ne signifie pas qu'il faille accorder une délégation exclusivement aux sociétés syndicales, parce que celles-ci n'englobent pas la totalité du personnel. Il faut au contraire chercher à ce que les différentes branches du service soient représentées.

Nous avons informé l'ensemble du personnel, par une communication générale de service, de la manière de voir du Conseil fédéral relativement au droit de coalition.

10. Le secrétariat général de la Fédération suisse du personnel des chemins de fer et bateaux à vapeur nous a demandé de mettre à la charge de l'administration l'*impôt militaire* de tous les fonctionnaires, employés et ouvriers aptes au service actif, mais qui en sont dispensés dans l'intérêt du chemin de fer. En faisant droit à cette demande, nous verrions sans doute la partie du personnel qui est totalement exemptée du service pendant la durée de son engagement, conformément à l'ordonnance du Conseil fédéral concernant l'exemption du service personnel, et qui, par conséquent, est soumise à l'impôt, présenter immédiatement la même revendication, car il n'y a pas de motifs sérieux pour traiter plus libéralement les agents qui sont exemptés exceptionnellement du service militaire que ceux qui le sont une fois pour toutes pendant la durée de leurs fonctions. Pour ne pas établir de distinction entre les agents, nous avons donc été contraints de refuser de prendre à notre charge le paiement de l'impôt militaire en faveur de la catégorie d'employés pour lesquels la requête avait été présentée. Cette solution nous a paru d'autant plus logique que l'agent dispensé du service fait généralement l'économie de certaines dépenses, n'est pas exposé aux risques du service militaire tels que maladies, etc. et peut, en bonne équité, accomplir un petit sacrifice en payant l'impôt militaire.

11. Par lettre du 4 juillet, la Direction de l'instruction publique du canton du Tessin s'est déclarée prête a adopter pour sa *Scuola amministrazione,* section de l'*école cantonale de commerce à Bellinzone,* le *programme uniforme d'examens* dressé par nous pour les élèves sortant des écoles suisses de chemins de fer.

A la fin de l'année scolaire 1919/20, il y aura donc huit écoles publiques de chemins de fer (Genève, Lausanne, Bienne, Olten, Winterthour, St-Gall, Lucerne et Bellinzone) dont les examens spéciaux de sortie se feront conformément à notre règlement. Cela nous a engagés à porter de six à huit le nombre des membres de la commission chargée de collaborer à ces examens professionnels, en veillant tout particulièrement à ce que les trois langues nationales et les diverses branches du service des chemins de fer y soient dûment représentées.

Cette commission nous a fait rapport écrit sur les examens qui avaient eu lieu jusqu'à présent. Les expériences qu'elle a recueillies pendant les deux premières années lui ont, en particulier, permis de constater que le résultat de l'instruction professionnelle présente de grandes différences d'une école à l'autre, à cause des divergences considérables qu'offrent les plans d'études. La commission se propose, par conséquent, d'examiner si et, le cas échéant, de quelle manière il serait possible d'obtenir une plus grande unité dans les programmes d'études, tout en respectant l'organisation spéciale de chacune de ces écoles et en tenant compte des buts variés de leur enseignement. C'est à cette condition seulement que la commission sera en mesure d'appliquer autant que possible les mêmes normes à tous les examens et de faire reconnaître aux certificats de capacité toute la valeur qu'ils devraient avoir, dans l'intérêt des écoles elles-mêmes, aussi bien qu'en vue du recrutement de personnel par notre administration. Quand la commission nous aura fait parvenir ses propositions, nous verrons s'il y a lieu de modifier les prescriptions qui avaient été édictées provisoirement et, dans l'affirmative, comment cette question devra être résolue.

12. Il y a eu, au cours de l'exercice, trois *conférences des directeurs,* dans lesquelles ont été traités les principaux objets suivants:

principes à suivre pour la revision de la loi sur les traitements; transformation de la commission du personnel et création de services du personnel; simplification du système des rapports; travaux destinés à la lutte contre le chômage; abus des prestations de l'administration en cas de maladie; libre passage du personnel des C. F. F. d'un arrondissement à l'autre en ce qui concerne les promotions et les mutations; organisation des services de l'électrification et de la traction électrique; conditions d'engagement au service du chemin de fer quant à l'âge et à l'état de santé; examens médicaux des apprentis avant et après l'apprentissage, et importance de ces examens.

13. *Libre parcours.*

a. Au cours de l'exercice, nous avons délivré en tout 738 *cartes annuelles de libre circulation* sur le réseau entier des chemins de fer fédéraux, pour certains arrondissements ou pour des parcours déterminés, contre 668 en 1918. Les cartes établies par le Département suisse des chemins de fer, pour tout le réseau, à l'usage des membres du Conseil fédéral et de fonctionnaires du service technique de ce Département, ne sont pas comprises dans ce nombre.

b. Les fonctionnaires, employés et ouvriers de notre administration, ainsi que les membres de leur famille, ont reçu 282 162 permis pour courses isolées sur les lignes des chemins de fer fédéraux, contre 162 197 en 1918; les agents d'autres entreprises de chemins de fer et de navigation à vapeur, y compris les membres de leur famille, en ont reçu 12 783, contre 8 321 en 1918. L'augmentation est due à la décision prise par le Conseil d'administration, le 22 août 1919 (voir chap. A, ch. 9, lettre *b* ci-dessus), d'accorder de nouveau au personnel, pour l'année 1919, le nombre de permis réglementaire.

14. Le tableau qui figure dans les annexes statistiques jointes à ce rapport renseigne sur l'*état du personnel* de la Direction générale et des arrondissements.

Le nombre des fonctionnaires et employés à traitement fixe a atteint une moyenne annuelle de 26 427 unités, celui des employés à la journée 10 340, ce qui donne un total de 36 767 agents, contre 34 614 en 1918.

	Fonctionnaires touchant un traitement fixe	Employés engagés à la journée
à la Direction générale	798	72
au Ier arrondissement	5 677	2 024
„ IIe „	6 274	2 660
„ IIIe „	5 724	2 063
„ IVe „	3 672	1 439
„ Ve „	4 282	2 082
	26 427	10 340

I. Département des finances.

a. Comptes.

1. De même que l'année dernière, le *résultat des comptes* des chemins de fer fédéraux a été défavorablement influencé en 1919 par la situation économique engendrée par la guerre. L'énorme renchérissement qui s'est produit pendant celle-ci et qui, lorsqu'elle eut pris fin, s'est encore accentué par suite de la réduction de la production et des entraves mises au libre échange des marchandises, a pesé si lourdement sur l'exploitation des chemins de fer, qu'à défaut d'accroissement correspondant des recettes l'équilibre de nos finances devait forcément être rompu.

Ce sont les raisons pour lesquelles nos comptes de l'exercice écoulé soldent de nouveau par un déficit. Nous avons cependant la satisfaction de constater que, grâce à une importante augmentation des recettes d'exploitation, supérieure à celle des dépenses, le résultat est sensiblement meilleur que celui de 1918 et que les prévisions budgétaires.

2. L'*excédent des recettes* sur les dépenses d'exploitation est de fr. 50 854 675. 67 ; il dépasse de fr. 29 280 607 celui de 1918, et de fr. 43 762 096 les prévisions du budget. Il est cependant encore insuffisant en regard de la charge nette des intérêts du compte de profits et pertes, qui est d'environ 66 millions de francs et dont il ne représente que le 77 %.

Le coefficient d'exploitation accuse l'évolution suivante : de 66.94 en 1913, il a passé à 73.66 en 1914, à 71.21 en 1915, à 73.72 en 1916, à 78.88 en 1917 et à 90.98 en 1918, pour redescendre à 85.12 en 1919.

3. L'excédent des dépenses du *compte de profits et pertes* se monte pour cet exercice à fr. 30 844 064. 21 ; à fin 1918 il était de fr. 128 620 354. 98. Il s'élève ainsi au total, avec les charges d'intérêts, les amortissements et les versements aux fonds spéciaux, à la somme de fr. 159 464 419. 19 à fin 1919.

4. Notre compte d'exploitation a été tout particulièrement grevé par les *allocations de renchérissement* qui ont été payées au personnel et aux pensionnaires en vertu des arrêtés de l'Assemblée fédérale, et qui sont sensiblement plus élevées que celles de 1918. Elles ont occasionné, pour ces deux exercices, les dépenses suivantes :

	1918	1919
allocations versées mensuellement au personnel	fr. 27 982 155	fr. 73 418 642
allocations supplémentaires	„ 19 581 381	„ 13 781 283
	fr. 47 563 536	fr. 87 199 925
allocations aux pensionnaires	„ 1 942 128	„ 2 702 504
Total des dépenses pour allocations de renchérissement	fr. 49 505 664	fr. 89 902 429

La dépense de 1919 est donc de plus de 40 millions de francs supérieure à celle de 1918 (pour plus de détails, voir les observations relatives au compte d'exploitation, page 91).

5. Outre les dépenses pour le personnel, ce sont principalement les frais du *combustible pour le chauffage des locomotives* qui grèvent d'une façon extraordinaire notre compte d'exploitation. Ces frais atteignent, en chiffres ronds, fr. 67 900 000, soit environ fr. 16 500 000 de plus qu'en 1918. Le prix moyen par tonne est de fr. 157. 36, en regard de fr. 132. 72 l'année précédente. Nous renvoyons aux explications contenues dans le compte d'exploitation au sujet des dépenses du service de la traction.

6. L'*assurance obligatoire du personnel contre les accidents,* introduite le 1er avril 1918, a exercé ses effets, en 1919, sur les dépenses de l'année entière ; le surcroît de dépense en regard de 1918 est, en chiffres ronds, de fr. 570 000 pour les primes d'assurance et de fr. 220 000 pour les prestations supplémentaires payées en plus des prestations de la Caisse nationale.

7. De même que précédemment, nous avons passé dans les comptes annuels de 1919 toutes les *opérations* prévues par les lois sur la comptabilité et sur le rachat. Dans le solde passif du compte de profits et pertes sont ainsi comprises les sommes à affecter à l'amortissement annuel des dépenses de construction en soixante ans, à l'amortissement des installations disparues, aux versements aux fonds spéciaux, ainsi qu'au service des intérêts et à la couverture du déficit de la caisse de pensions et de secours.

Pour tous autres renseignements sur les résultats financiers, nous nous permettons de renvoyer aux comptes annuels et aux explications qui les accompagnent.

b. Caisse et service des titres.

1. Il a été procédé à *47 vérifications de caisses et de titres,* qui se répartissent comme suit:

Caisse principale et service des titres: 11.

Caisses d'arrondissement	I	II	III	IV	V
	12	4	5	8	7

En outre, le président de la commission de vérification des comptes de la Commission permanente a procédé à des vérifications le 14 janvier à la caisse du IIIe arrondissement à Zurich, et les 21 janvier et 30 décembre à celle du IVe arrondissement à St-Gall.

Ces vérifications n'ont donné lieu à aucune observation.

2. Nous avons soit continué, soit commencé *le renouvellement de la feuille de coupons* des emprunts suivants:

	Feuilles délivrées jusqu'au 31 déc. 1919	Feuilles restant à renouveler
3½ % C. F. F. 1899/1902	483 157	2 043
3 % différé C. F. F. 1903	278 759	7 231
3½ % Gothard 1895	151 675	3 725
4 % Union-Suisse, Ire hyp.	23 209	1 136
4 % „ „ IIe „	10 000	317
4 % Central suisse 1880	11 804	4 551

3. D'entente avec le Conseil fédéral et la Banque Nationale Suisse, il a été contracté, le 27 janvier 1919, avec un consortium de banques composé du „Cartel" de banques suisses et de l'Union des banques cantonales, un nouvel *emprunt 5 % des chemins de fer fédéraux de fr. 100 000 000* destiné à consolider notre dette flottante.

Les modalités de cet emprunt correspondent à celles de l'emprunt de 1918: taux 5 %; coupons semestriels aux 31 mai et 30 novembre, coupons et titres échus payables en monnaie suisse; remboursement, sans avis préalable, le 30 novembre 1928: les titres au porteur, en coupures de 100, 500, 1000 et 5000 francs, peuvent être déposés, sans frais, à la Direction générale contre des certificats nominatifs; toutefois, ces dépôts ne peuvent être inférieurs à fr. 1000 de capital nominal.

Cours de prise 95½ %, cours d'émission 97 %. Cet emprunt a obtenu un plein succès, d'autant plus appréciable qu'il avait été souscrit peu de temps auparavant des bons de caisse de la Confédération pour un montant de fr. 186 millions.

Dans le courant du mois de juillet, les titres définitifs de cet emprunt ont été mis à la disposition des domiciles de souscription pour l'échange contre les certificats provisoires. A la fin de l'année, l'échange était à peu près terminé.

4. Les fr. 140 000 000 de *rescriptions émises* jusqu'au 31 décembre 1918, pour faire face à nos besoins de trésorerie, ainsi que les nouvelles rescriptions souscrites ultérieurement, ont été remboursées sur le produit de l'emprunt 5 % de 1919 jusqu'au montant de fr. 76 000 000. Depuis lors, nous en avons émis de nouvelles pour un montant de fr. 102 000 000, de sorte qu'à la fin de l'année le montant total des rescriptions s'élevait à fr. 178 000 000. Le taux d'escompte de la Banque Nationale Suisse ayant été réduit de 5½ % à 5 % à partir du 21 août 1919, c'est à ce dernier taux que les rescriptions renouvelées, ainsi que celles nouvellement émises, ont été escomptées. Le coût de ces opérations est d'ailleurs atténué par une bonification de la Banque Nationale sur les rescriptions réescomptées.

5. Notre participation au capital social de la Société coopérative suisse des charbons, à Bâle, se monte à fr. 2 660 000, dont le 50 % a été versé. Les parts sociales reçues en échange ont été attribuées au *portefeuille de fonds publics.*

6. Pendant l'année, nous avons attribué à la caisse de pensions et de secours, en remploi de ses fonds disponibles, fr. 13 662 000 de *bons de dépôt des chemins de fer fédéraux.* A fin décembre 1919, elle avait de ces bons en portefeuille pour un montant total de fr. 147 770 000. Le taux d'intérêt a été de 4 ¾ % du 1er janvier au 1er octobre et de 5 % dès cette dernière date.

7. Nous avons accordé à des fonctionnaires et employés de notre administration, pour le compte de la caisse de pensions et de secours, *61 prêts hypothécaires,* en 1er rang, pour un montant de fr. 788 550. Ces prêts sont garantis par des immeubles habités par les débiteurs. Le taux d'intérêt est de 4½ % pour les nouvelles constructions et de 5 % pour les immeubles acquis.

Nous avons repris de la Société coopérative de construction des employés de chemins de fer à St-Gall deux cédules hypothécaires à 4¼ % de fr. 18 300 et fr. 8 100. Nous avons accordé à la Société coopérative immobilière du personnel fédéral à Zurich un prêt hypothécaire de fr. 564 900 à 4¼ %, plus ½ % d'amortissement annuel. De plus, nous avons consenti à prendre des parts sociales pour un montant de fr. 287 350, dont fr. 75 600 représentant la valeur du terrain que nous lui avons cédé. Nous avons également consenti à la Société coopérative de construction du personnel des chemins de fer à Bulach un prêt hypothécaire de fr. 108 500 aux mêmes conditions. En outre, nous avons pris pour fr. 25 000 de parts sociales de cette société. Nous avons promis à la Société coopérative de construction du personnel des chemins de fer à Berne un prêt hypothécaire de fr. 3 020 445, à la condition que les subsides et prêts de la Confédération et du canton soient assurés. Les promesses de prêts en faveur des sociétés de Zurich, Berne et Bulach ont été faites aux Conditions générales du 28 avril 1911, auxquelles des prêts hypothécaires sont accordés, pour le compte de la caisse de pensions et de secours, aux sociétés de construction du personnel des chemins de fer fédéraux, avec cette différence qu'il s'agit de prêts hypothécaires en 1er rang, au lieu de 2e rang.

8. Nous avons procédé à *11 tirages au sort de titres* de nos différents emprunts pour un total de 11 282 titres. Le montant des obligations remboursées pendant l'année se trouve au compte de capital, page 133.

9. A la fin de l'année, les *sûretés* déposées à la caisse principale comprenaient pour fr. 8 559 175. 60 de sûretés en titres, et 1326 cautionnements pour un montant total de fr. 16 136 696. 85 (1918: fr. 8 304 135 de sûretés en titres, et 1477 cautionnements pour un montant de fr. 15 421 750).

10. *Les obligations* des chemins de fer fédéraux et des anciens chemins de fer nationalisés *qui peuvent être déposées,* sans frais, par des tiers à la caisse principale, accusent au 31 décembre 1919 un montant de fr. 76 001 200. Comparé à l'année précédente, ce chiffre est en augmentation de fr. 7 320 800.

c. Service de publicité.

On comptait que l'exercice se signalerait par une vigoureuse reprise du mouvement des étrangers, mais cet espoir ne s'est réalisé que pendant la saison d'hiver, et cela encore dans une faible mesure seulement. Les retards qu'ont subi la conclusion et la ratification des traités de paix, ainsi que le maintien, dans toute sa rigueur, du contrôle des étrangers, qui n'a été simplifié et atténué que vers la fin de l'année, ont empêché le mouvement international des voyageurs de se développer à nouveau comme on l'espérait; la situation défavorable des changes a également joué un rôle dans ce domaine. Nos agences de Paris, de Londres et de New York ont néanmoins travaillé d'une façon très satisfaisante.

II. Département commercial.

a. Généralités.

1. L'augmentation de diverses taxes du *tarif des frais accessoires,* décidée par la Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic, dans sa séance du 27 novembre 1918, est entrée en vigueur le 15 janvier.

2. Les compétences d'expédition des stations suivantes ont été étendues:

pour *Quartino,* aux envois isolés du tarif exceptionnel n° 4, pain, beurre frais, etc., à partir du 1er février;

„ *Bowil,* aux expéditions partielles en grande et en petite vitesse, ainsi qu'aux envois isolés de petit bétail, à partir du 15 mai;

„ *Gléresse,* au trafic-marchandises par wagons complets, à partir du 20 juin.

3. Le 1er juillet, il a été fait droit à une demande des autorités communales de Bischofszell et de nombreuses maisons intéressées, tendant à remplacer le nom de la station de «Bischofszell» par «*Bischofszell-Stadt*» et celui de la station de «Sitterthal» par «*Bischofszell-Nord*».

4. La *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a tenu sa 17e séance le 10 octobre, et la 18e le 11 décembre. La 17e s'est occupée, en particulier, de la nouvelle réglementation du calcul des frais de transport pour marchandises encombrantes, de l'extension au samedi après-midi des jours non compris dans les délais de chargement et de déchargement des wagons complets et dans le délai d'enlèvement des expéditions partielles, ainsi que de la fusion des tarifs exceptionnels suisses nos 3 et 4 pour denrées alimentaires.

La 18e séance a été principalement consacrée à la réorganisation de la Conférence commerciale, à la réduction des heures d'ouverture des guichets des entreprises de transport, et à la revision du mode de calcul des taxes pour le transport des métaux et objets précieux (art. 17 des prescriptions générales de tarif).

b. Service des voyageurs.

1. Le *tarif pour les agents des trains* contenant les taxes-voyageurs à percevoir en cours de route a été réédité, sous une forme simplifiée, pour le 1er janvier 1920.

2. Pour le 7 juillet, date du rétablissement des trains directs à surtaxe, les dispositions et prescriptions édictées précédemment au sujet de la *surtaxe pour trains directs*, ainsi que les taxes y relatives, ont été réunies dans une «instruction» spéciale.

Afin de tenir compte de vœux nombreux manifestés à cet égard, on a réduit, le 1er septembre, les surtaxes en question pour les distances de 1 à 35 kilomètres aux taux suivants: Ire classe, fr. 1.—; IIe classe, fr. 0,75.—; IIIe classe, fr. 0,50.—, et l'instruction précitée a été rééditée pour cette date.

3. Le règlement concernant les *facilités de transport accordées aux sœurs de charité et aux gardes-malades appartenant à des établissements de diaconesses et à des institutions de la Croix-Rouge* a été réédité le 1er juin.

4. Un nouveau règlement sur les *facilités de transport accordées aux indigents* est entré en vigueur le 1er octobre.

5. La faculté de restituer ou de déposer leurs abonnements, qui avait été accordée aux porteurs d'*abonnements généraux et* d'*abonnements donnant droit à des demi-billets* émis antérieurement au 2 décembre 1918 (v. rapport annuel de 1918, p. 21), a été abrogée pour la date de la mise en vigueur du nouveau 4e horaire réduit (7 juillet), les raisons qui l'avaient motivée (suppression du service du dimanche et des trains directs) ayant cessé d'exister.

6. Le nombre des *abonnements généraux* de trois mois, vendus en 1919, s'est élevé à 13 608 au total pour les trois classes. Les recettes en résultant se sont élevées à fr. 4 835 695, dont fr. 4 075 263 représentent la part des C. F. F.

7. En 1919, il a été vendu en tout 1156 *abonnements donnant droit à des demi-billets* pour une somme de fr. 130 350, dont fr. 107 992 représentent la part des C. F. F.

8. Le Conseil fédéral ayant rapporté, le 16 juin, l'interdiction de délivrer certains billets à prix réduits, des réductions de taxes ont été introduites le 7 juillet, en faveur des sociétés, écoles, corps de cadets et colonies de vacances, pour les distances d'au moins 15 km.

9. Vu la grande misère qui règne dans certains milieux, nous avons décidé d'accorder aux *enfants pauvres* que des sociétés de bienfaisance, etc. font venir en Suisse *de l'étranger* (Allemagne et Autriche) avec l'assentiment des autorités politiques pour une cure gratuite, les mêmes facilités de transport qu'aux enfants suisses des colonies de vacances.

10. Les taxes pour la location de *voitures et de fourgons* ont été relevées. Cette augmentation, commandée par les circonstances, est entrée en vigueur le 1er avril.

11. A notre demande, le Conseil fédéral a, par arrêté du 19 décembre, rapporté pour le 10 janvier 1920 son arrêté concernant l'application du quart de taxe aux *transports militaires.*

12. Les prescriptions restrictives édictées précédemment pour le transport des *bagages* et des *colis express* (voir rapp. annuel de 1918, p. 20, lettre *a*, ch. 3) ont été abrogées le 22 octobre. Ces catégories de trafic sont par conséquent de nouveau régies par les prescriptions de transport normales.

13. Par mesure de simplification tant dans l'intérêt des voyageurs que de l'administration, les gares et stations des chemins de fer fédéraux ont été autorisées, à partir du 1er février et jusqu'à nouvel ordre, à liquider de leur propre chef les demandes de *remboursement de taxes-voyageurs et bagages* dans certaines conditions déterminées.

14. Un service direct des voyageurs, des bagages et des colis express a été institué, le 9 juillet, avec le *chemin de fer du Sæntis.*

A la demande de la Direction de l'exploitation du chemin de fer *Gléresse-Montagne de Diesse,* le service direct des voyageurs avec ce chemin de fer a été suspendu, le 15 août, jusqu'à nouvel ordre, vu les fréquents changements du prix des billets.

15. Par suite de l'installation de la traction électrique, l'horaire de la ligne Berne-Münsingen-Thoune a subi d'importantes améliorations. Les mesures provisoires mentionnées dans le rapport annuel de 1917, page 19, chiffre 4, et relatives à l'*utilisation au choix des routes de Münsingen ou de Belp* pour le service des voyageurs et des bagages Berne transit—Thoune loco et transit, ont été supprimées.

16. De nouvelles mesures tarifaires provisoires sont appliquées dès le 1er avril dans le *service de navigation du lac de Constance;* elles consistent en une augmentation générale des taxes-voyageurs (20 à 30 %) et des taxes pour bagages, colis express et cercueils (50 %).

En décembre a eu lieu, à Bregenz, une conférence extraordinaire de l'Union des *entreprises de navigation à vapeur du Lac de Constance.* Nous nous y sommes fait représenter. Elle a discuté l'élévation des taxes pour le transport des voyageurs, des bagages, des colis express, des cercueils, des véhicules et des animaux sur le Lac de Constance. Ces relèvements entreront en vigueur en 1920.

17. La *ligne bâloise de raccordement* a été rouverte, le 14 septembre, au service des voyageurs et des bagages, qui était interrompu depuis le début de la guerre, en 1914. A la même date a été réintroduite l'expédition directe des voyageurs, des bagages et des colis express en trafic avec la gare badoise de Bâle, ainsi que celle des bagages en service avec des stations allemandes via Bâle.

18. Le service direct des voyageurs et des bagages, qui avait été interrompu, a été rétabli successivement dans une mesure restreinte, à l'aide de mesures pour la plupart provisoires:

a. entre la *Suisse* et la *France,* par *Delle*;
b. entre la *Suisse,* d'une part, l'*Alsace-Lorraine,* la *Belgique*, les *Pays-Bas* et *Londres,* d'autre part;
c. entre la *France* et l'*Italie* par *Vallorbe* et le *Simplon*;
d. entre l'*Alsace-Lorraine,* la *Belgique*, les *Pays-Bas*, d'une part, et l'*Italie,* d'autre part.

Lors de l'établissement et de l'application de tarifs directs avec l'étranger pour les voyageurs et les bagages, il est, autant que possible, tenu compte des conditions extraordinaires du change.

19. En juillet, octobre et novembre, il y a eu à Paris et à Milan des conférences pour la discussion de questions de principe concernant la nouvelle réglementation du service direct des voyageurs et des bagages entre l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique, l'Alsace-Lorraine, d'une part, et la Suisse ainsi que l'Italie, d'autre part. Nous nous y sommes fait représenter.

20. L'émission des *billets combinables du service international,* dits du service de l'Union, qui avait été suspendue à partir du 1er avril 1917 pour le trafic en provenance et à destination de Suisse, a été entièrement abolie le 1er avril 1919, et n'a, par conséquent, plus lieu dans le service interne allemand non plus.

21. La vente des billets pour des parcours C. F. F. par des *agences de voyages particulières* a, de nouveau, considérablement augmenté. La recette totale s'est élevée à fr. 1 019 151 contre fr. 171 199 en 1918. Les ventes opérées par *nos agences de Londres et de Paris* se sont aussi sensiblement accrues. Cette circonstance, et le fait qu'au cours de l'exercice de nombreuses entreprises de voyages nous ont demandé l'autorisation de vendre des billets, permettent d'espérer que le mouvement des voyageurs venant de l'étranger en Suisse va reprendre.

23. Les principales entreprises de chemins de fer d'*Allemagne,* d'*Autriche,* de *France* et d'*Italie ont* de nouveau *relevé dans de fortes proportions leurs tarifs-voyageurs et bagages* ou sont sur le point de le faire.

c. Service des animaux.

1. Une convention, entrée en vigueur le 1er août, a été conclue avec le *chemin de fer Rhétique* au sujet du service des animaux sur le parcours Landquart-Coire. Elle prévoit que le trafic de Maienfeld et au delà

pour Felsberg et au delà est acheminé jusqu'à Coire par la ligne des C. F. F., et le trafic en sens inverse par la ligne du chemin de fer Rhétique jusqu'à Landquart.

2. Le supplément spécial de 150 % sur le tarif du 22 octobre 1917, pour le *bétail d'exportation*, introduit le 1er janvier 1919 avec l'autorisation du Conseil fédéral, a été abrogé le 5 novembre, conformément à un arrêté de cette autorité du 22 octobre. Il s'ensuit que le bétail d'exportation est dès lors soumis au supplément applicable d'une manière générale au transport des animaux en service interne suisse.

3. Un nouveau mode d'expédition et de taxation a été mis en vigueur, le 1er janvier 1920, pour les transports de *chiens accompagnant des voyageurs*. Ces transports s'effectuent, par les trains omnibus et directs, sur présentation de billets de IIIe classe à la taxe entière, y compris le supplément de guerre, mais sans la surtaxe pour trains directs. Cette innovation donne satisfaction, en ce qui concerne ce mode d'expédition, à une demande présentée déjà à plusieurs reprises, notamment par les chasseurs.

d. Service des marchandises.

1. Conformément à la décision du Conseil fédéral du 17 janvier 1919, le *format des lettres de voiture prescrit par le règlement de transport suisse* (annexes VI *a* et *b*) *a été réduit de moitié* pour le trafic suisse en vue d'économiser le papier. Cette mesure provisoire est entrée en vigueur le 15 février.

Le chiffre XXXII de l'annexe V au règlement de transport a été modifié à partir du 1er avril, en ce sens que *les os frais ne répandant pas de mauvaises odeurs* sont désormais acceptés au transport dans des *paniers d'osier* en bon état, pourvus d'au moins deux poignées et fermés au moyen de toile d'emballage, et non plus seulement comme autrefois dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides et hermétiquement clos.

2. *L'indemnité de retard pour wagons,* qui avait été élevée à fr. 10 par arrêtés du Conseil fédéral des 17 et 31 décembre 1915, a de nouveau été réduite jusqu'à nouvel avis, par arrêté du 18 juillet, à fr. 7 par wagon et par jour dès le 1er août.

3. Les frais généraux des camionneurs officiels des C. F. F. ayant encore augmenté, lesdits camionneurs ont été autorisés à percevoir en plus des taxes minima des *tarifs de camionnage*, à partir du 19 février mais à titre provisoire seulement, un supplément de 20 cts. pour la première et la deuxième zone et de 40 cts. pour chaque zone suivante, au lieu d'un supplément de 10 cts. ou de 20 cts. comme précédemment (voir rapport annuel de 1918, page 23, chiffre 5).

Vu, également, le nouvel accroissement des frais généraux des camionneurs, le supplément de guerre (voir rapport annuel de 1918, page 23, chiffre 5) établi sur les taxes du tarif de camionnage pour Zurich, gare principale, et Zurich Tiefenbrunnen, a été porté dès le 15 mai à 100 %, tant pour les taxes au poids que pour les taxes minima.

De nouveaux tarifs de camionnage ont été établis pour les stations de Bulle, Wald et Weinfelden.

4. Le 15 avril, il a été édité une collection des *prescriptions sur l'expédition des marchandises* pour des stations d'entreprises de transport suisses pour lesquelles il n'existe pas de tarifs-marchandises directs.

5. Pour tenir compte des circonstances créées par la marche des événements politiques, nous avons, en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 16 juin 1919, abrogé, à dater du 1er juillet 1919, les *surtaxes frappant les marchandises destinées à l'exportation.* Cette mesure est de nature à faciliter considérablement l'exportation.

6. En raison du but de bienfaisance poursuivi, nous avons concédé la *franchise de port* sur nos lignes, des stations collectrices aux points frontières, pour les *dons* de toute nature expédiés par les comités suisses de secours aux populations étrangères dans le besoin.

7. Dans le trafic avec la *France,* les tarifs suivants ont été abolis le 31 mars et n'ont pas été remplacés:

a. Tarif spécial commun international G. V. No 200 pour petits animaux vivants, articles de messageries et denrées Paris et Belfort—Bâle C. F. F. et Bâle-St. Jean via Delle ou Petit-Croix, du 1er avril 1911;

b. Tarif pour denrées alimentaires (beurre, viande, etc.) en G. V. stations suisses—Paris, via Delle ou Petit-Croix, du 1er août 1906;

c. Tarif spécial commun international G. V. No 215, pour finances et métaux précieux Est français—C. F. F., via Delle, des 1er janvier et 1er décembre 1909.

Cette mesure a été prise parce que, d'une part, les bases sur lesquelles ces tarifs étaient établis ne répondaient plus aux circonstances actuelles et que, d'autre part, depuis la guerre ces trafics étaient devenus insignifiants.

8. Dans le trafic-marchandises *allemand-suisse*, les tarifs directs avec l'Alsace-Lorraine, le chemin de fer Guillaume-Luxembourg, le chemin de fer Prince-Henri et le réseau de Sarrebruck, qui n'étaient plus utilisés depuis l'occupation des territoires en question par les Alliés, ont été abolis le 31 mars et n'ont pas été remplacés pour le moment.

Par suite du nouveau supplément de 60 %, appliqué par l'Allemagne à partir du 1er avril, il a fallu transformer pour cette date divers tarifs directs, en particulier ceux pour le *charbon* et le *carbure de calcium*.

Depuis le *11 juillet,* les ports en marks afférents aux parcours allemands ne sont plus convertis en francs au cours normal de 81 Mk. pour fr. 100 appliqué pour l'établissement des tarifs directs, comme cela se pratiquait depuis le 24 mars 1916 (v. rapp. annuel de 1916, ch. 11, p. 15), mais bien à un taux correspondant à peu près à la cote du jour. De ce fait, tous les tarifs directs germano-suisses contenant des taxes exprimées en francs sont devenus inutilisables. Leur application a été suspendue dès la date ci-dessus. Plus tard, soit le 31 août, ils ont été abrogés, sans être remplacés.

D'autre part, les décisions prises par le gouvernement allemand le 1er avril 1916 et en vertu desquelles les ports devaient être exclusivement payés en Suisse, et les envois en port dû de Suisse en Allemagne étaient soumis à des restrictions (voir rapport annuel de 1916, page 15, chiffre 11) ont été rapportées, la première le 23 juillet et la seconde le 8 octobre.

Le 1er octobre, les tarifs-marchandises des chemins de fer allemands ont tous été relevés de 50 %.

9. Le 31 mars, toutes les taxes encore en vigueur des tarifs de l'*Union austro-hongroise—suisse* ont été abolies et n'ont pas été remplacées.

A cette même date, la IIe partie du *tarif pour le trafic-marchandises sud-austro-hongrois—allemand,* qui comprenait entre autres les stations suisses-badoises de Bâle, Constance, Schaffhouse et Singen (Hohentwil), a été abolie; elle n'a pas été remplacée.

De même, tous les tarifs *austro-hongrois—français* (trafic avec les chemins de fer français de l'Est et le chemin de fer français du Nord) et *austro-hongrois—sud français,* dont l'application était devenue impossible depuis le début de la guerre, ont été abolis le 28 février et n'ont pas été remplacés.

Le 15 octobre, *les chemins de fer autrichiens* ont relevé leurs tarifs-marchandises de 150 %, et le 1er janvier, 1920 ils ont fait subir aux tarifs ainsi relevés une nouvelle majoration de 150 %.

10. Le tarif pour le *trafic entre la frontière russe et le Vorarlberg, ainsi que les stations des rives du Lac de Constance,* dont l'application n'avait plus pu avoir lieu depuis le début de la guerre, a été définitivement abrogé le 20 mai.

11. Les droits prévus dans le *tarif-marchandises italo-suisse* pour l'exécution des formalités en douane dans les bureaux italiens ont été augmentés de 100 %, le 1er juin.

Les stations les plus importantes des anciens territoires autrichiens attribués à l'Italie ont été admises dans les *tarifs italo-suisses* le 1er juillet et le 16 août. Il en a été de même, le 19 novembre, pour les stations des ports francs de Trieste, à la demande des intéressés suisses.

D'autre part, le tarif italien de transit spécial, qui était suspendu depuis le mois de mars 1917, a été remis en vigueur le 1er octobre pour le trafic entre les stations maritimes de Gênes et de Savone et les points frontières de Pino transit et Iselle transit. Il comporte, surtout pour les articles d'exportation suisses de valeur (chocolat, lait condensé, etc.), de notables réductions de taxes en regard du tarif général appliqué jusqu'alors.

12. Les barèmes et prescriptions d'acheminement pour le trafic-marchandises entre l'*Italie* et l'*Allemagne* n'avaient plus pu être appliqués depuis l'entrée en guerre de l'Italie; ils ont été définitivement supprimés à fin février, car il y a tout lieu d'admettre que, même lorsque les relations commerciales directes seront reprises entre ces deux pays, les bases sur lesquelles les barèmes et les prescriptions d'acheminement étaient établis seront toutes différentes.

Le *trafic des marchandises entre l'Allemagne et l'Italie* au moyen des lettres de voitures internationales prévues dans la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer a été repris dans le courant du mois d'août. Jusqu'à nouvel ordre, les envois sont soumis à réinscription aux stations frontières *germano-suisses.* Pour les parcours allemands, il est fait application des tarifs internes, tandis que sur

les parcours suisses et italiens, les transports s'effectuent aux conditions et taxes en vigueur pour le trafic italo-suisse.

13. A partir du 1er août, il est perçu, en outre des taxes non-italiennes des tarifs-marchandises directs entre la France et l'Italie (tarifs P. L. M.-Italien et Franco-Italien) un supplément de 31,25 % ou de 37,5 %, suivant la nature de la marchandise.

14. Les tarifs pour le trafic-marchandises direct entre l'*Allemagne*, d'une part et le *P. L. M.* et les *chemins de fer d'Orléans et du Midi,* d'autre part, ont été définitivement supprimés le 28 février 1919, leur application étant restée suspendue depuis le commencement de la guerre.

15. La *tarification des marchandises* a été *contrôlée* pendant l'exercice dans 13 gares et 78 stations.

e. Contrôle des recettes et décompte.

1. Afin d'éviter autant que possible le mouvement des espèces, nous avons *ouvert des comptes de chèques et de virements postaux pour les grands services-marchandises* et établi les prescriptions nécessaires pour leur utilisation. Cette mesure ne s'applique pour le moment qu'aux services-marchandises des localités où il existe des bureaux de chèques postaux et sert, d'une part, au versement du port des envois destinés à la réexpédition (disposition), des différences de port, etc. et, d'autre part, au paiement de remboursements échus et de sommes dues sur les comptes courants, au remboursement de différences de port et de dépôts, ainsi qu'à l'acquittement de détaxes, etc.

2. L'adoption des surtaxes de guerre nous a engagés à élever de fr. 5 à fr. 10 le montant jusqu'auquel les envois de marchandises peuvent être affranchis à l'aide de *timbres-quittances,* afin de compenser la diminution d'envois de ce genre que les surtaxes avaient produite et de permettre qu'un grand nombre d'expéditions se fassent à l'aide de ce système d'affranchissement à la fois simple et commode.

3. Le 1er juillet, nous avons édicté une „*Instruction à l'usage des stations sur le mode d'expédition, la tenue de caisses et de livres, ainsi que sur l'établissement de la comptabilité*", dans laquelle sont contenues, systématiquement classées par matières et en grande partie remaniées, les prescriptions qui, de 1902 à 1918, ont paru sous ce titre.

4. Afin que *les vérifications des caisses et des livres de comptabilité* puissent s'opérer avec plus de liberté, la prescription selon laquelle chaque caisse de station ou d'entrepôt devait être vérifiée au moins deux fois par an a été modifiée en ce sens que désormais une seule vérification est obligatoire.

5. Il a été opéré dans les stations, les entrepôts et sur les bateaux du lac de Constance *1696 vérifications de caisses et de livres* se répartissant comme suit:

Arrondissements	I	II	III	IV	V
	488	270	409	330	199

Un chef de station et deux commis ont été congédiés pour cause d'irrégularités dans la tenue de la caisse et des livres.

6. Dans l'*état des crédits pour frais de transport,* il s'est produit les changements suivants:

	Arrondissements					
	I	II	III	IV	V	Total
a. Nouveaux crédits . . .	58	96	65	32	29	280
b. Crédits modifiés . . .	62	85	116	52	25	340
c. Crédits supprimés . . .	45	43	29	12	8	137
	165	224	210	96	62	757

Etat au 31 décembre: 2447 crédits.

7. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux, navigation à vapeur sur le lac de Constance comprise, pour les années 1918 et 1919, et renvoyons à l'explication qui fait suite à ce tableau en ce qui concerne les fluctuations du trafic.

Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1918 Fr.	1918 %	*A. Trafic du chemin de fer.*	1919 2882 km Fr.	1919 %	Comparées à 1918 en plus Fr.	Comparées à 1918 en moins Fr.
74 016 223	32.83	I. Produit du transport des voyageurs	99 726 666	30.31	25 710 443	—
		II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:				
7 150 303	3.17	1. transport des bagages . .	9 375 379	2.85	2 225 076	—
5 519 838	2.45	2. „ „ animaux .	5 685 127	1.73	165 289	—
136 405 142	60.51	3. „ „ marchandises	211 381 046	64.24	74 975 904	—
149 075 283	66.13		226 441 552	68.82	77 366 269	—
2 333 247	1.04	III. Produit des transports postaux	2 881 095	0.87	547 848	—
225 424 753	100.00	Total	329 049 313	100.00	103 624 560	—
Fr.	%	*B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.*	Fr.	%	Fr.	Fr.
41 251	27.85	I. Transport des voyageurs	100 894	33.28	59 643	—
4 404	2.97	II. „ „ bagages .	6 241	2.06	1 837	—
2 882	1.94	III. „ „ animaux .	408	0.13	—	2 474
97 046	65.49	IV. „ „ marchandises . .	192 985	63.67	95 939	—
2 600	1.75	V. Transports postaux . .	2 600	0.86	—	—
148 183	100.00	Total	303 128	100.00	154 945	—

Dans le tableau ci-dessus, lettre *A*, les recettes suivantes provenant de transports extraordinaires sont comprises sous la rubrique des recettes d'exploitation:

a. pour les transports militaires effectués de décembre 1918 à décembre 1919 et qui sont à la charge de la Confédération . . . . . fr. 2 365 129

b. pour les transports d'évacués et de blessés en transit par la Suisse, de décembre 1918 à décembre 1919 . . . . . „ 893 624

c. pour le transport, de novembre 1918 à décembre 1919, des prisonniers de guerre internés en Suisse . . . . . „ 291 163

d. pour le transport des prisonniers de guerre en transit par la Suisse, de novembre 1918 à décembre 1919 . . . . . „ 1 547 381

Les surtaxes pour trains directs perçues depuis que ces derniers circulent de nouveau, c'est-à-dire depuis le 7 juillet, ont produit jusqu'au 31 décembre la somme de . . . . „ 3 932 882

Comparativement à 1918, les diverses catégories de transport accusent les différences suivantes exprimées en pour-cent:

Voyageurs	+ 34.73 %	(en 1918: + 5.84 %)
Bagages	+ 31.11 %	(„ 1918: + 5.01 %)
Animaux	+ 2.99 %	(„ 1918: + 33.70 %)
Marchandises	+ 54.96 %	(„ 1918: + 22.03 %)

La comparaison des recettes de chaque mois avec celles du mois correspondant de l'exercice précédent donne les différences suivantes:

	Service des voyageurs	Service des marchandises (bagages et animaux compris		Service des voyageurs	Service des marchandises (bagages et animaux compris)
Janvier .	+ fr. 523 576	+ fr. 1 779 995	Juillet . .	+ fr. 2 977 584	+ fr. 8 168 436
Février .	— „ 241 165	+ „ 2 178 563	Août . .	+ „ 4 853 456	+ „ 6 629 036
Mars . .	+ „ 604 345	+ „ 5 311 104	Septembre .	+ „ 3 079 598	+ „ 6 659 981
Avril . .	+ „ 2 080 119	+ „ 7 474 047	Octobre . .	+ „ 3 336 202	+ „ 6 508 708
Mai . .	+ „ 1 189 917	+ „ 7 775 406	Novembre .	+ „ 3 217 839	+ „ 10 163 979
Juin . .	+ „ 1 010 972	+ „ 5 678 862	Décembre .	+ „ 3 078 000	+ „ 9 586 000

Il y a lieu de remarquer encore ce qui suit à propos des résultats ci-dessus:

Service des voyageurs.

Le nombre des voyageurs transportés a passé de 68 585 180 en 1918 à 74 307 776; il a donc augmenté de 5 722 796, soit 8.34 %. Les recettes, de leur côté, se sont accrues de fr. 25 710 443, soit 34.73 %. Cette proportion plus forte provient du fait que les suppléments de taxes entrés en vigueur le 1er juin 1918 ont été appliqués pendant toute l'année 1919. C'est aussi pour cette raison que la recette moyenne par voyageur a de nouveau augmenté: tandis qu'elle était de fr. 1. 08 en 1918, elle s'est élevée à fr. 1. 34 en 1919.

Les recettes de la section en tunnel Brigue-Iselle, qui n'étaient que de fr. 22 440 en 1918, ont atteint fr. 476 212. Cette amélioration est due non seulement au fait que la situation en général s'est modifiée à la frontière, mais surtout au rétablissement du Simplon-Orient-Express depuis avril 1919.

Service des marchandises (bagages et animaux compris).

Quantitativement le trafic est resté le même qu'en 1918; la légère augmentation du nombre des tonnes transportées (13 342 684 en 1919 contre 13 268 554 en 1918, soit 74 130 en plus), n'est que de 0.55 %. En revanche, les recettes se sont accrues de fr. 77 914 117 ou 51.45 % par suite de la majoration des suppléments de taxes pour le service marchandises entrée en vigueur le 1er janvier 1919. La recette moyenne par tonne a été de 17.18 contre 11.41 en 1918.

Sur la section en tunnel Brigue-Iselle, la recette produite par les bagages, animaux et marchandises a atteint fr. 2 576 141 contre fr. 628 984 en 1918.

Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

Le trafic a un peu repris et les recettes totales, qui n'avaient été que de fr. 148 183 en 1918, sont montées à fr. 303 128 en 1919. Elles ont donc un peu plus que doublé, mais sont encore inférieures de fr. 500 000 à celles de la dernière année normale (1913).

f. Détaxes.

Nouvelles affaires en 1919:

3 895 demandes de restitution de taxes-voyageurs (y compris 272 demandes de détaxes portant sur des abonnements généraux);

8 484 réclamations concernant des taxes de transport, frais accessoires et fourvoiements (erreurs d'acheminement) en trafic direct suisse et international des marchandises et animaux.

Il a été liquidé:

3 853 demandes de restitution de taxes-voyageurs;

7 616 réclamations portant sur des taxes-marchandises, des frais accessoires, des fourvoiements (52 938 envois au total).

III. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Le ravitaillement du pays en charbon s'étant un peu amélioré, on a pu, le 27 avril, rétablir le *service des voyageurs les dimanches et jours de fête générale,* lequel était suspendu depuis le 8 décembre 1918. L'ancien *IVe horaire réduit,* du 1er mars 1918, a remplacé celui que sous la pression des circonstances on avait provisoirement adopté le 2 décembre 1918. Le nouvel horaire, sensiblement amélioré et complété, est entré en vigueur le 7 juillet 1919. L'augmentation des prestations kilométriques, comparativement à l'horaire du 1er mars 1918, a été de 160 774 km. de trains de voyageurs par mois.

Le 16 avril 1919 on a, pour la première fois depuis le début des hostilités, institué de nouveau une correspondance directe en trafic régulier, le *Simplon-Orient-Express* par Vallorbe-Brigue.

Le 11 octobre 1919, les *parcours ont encore été augmentés* par suite de l'établissement d'une correspondance directe entre la Hollande, ainsi que la Belgique et l'Italie par Strasbourg-Bâle-Gothard, d'une autre Paris-Delle-Bâle et d'une troisième Paris-Lœtschberg-Milan, et par suite de la création d'un plus grand nombre de trains d'abonnés en raison du changement des heures de travail dans les établissements industriels.

Pour faire face au *trafic à destination et en provenance des stations de sports d'hiver de l'Engadine et de l'Oberland bernois,* on a fait circuler, à partir du 20 décembre 1919, des trains express spéciaux correspondant avec les trains étrangers pendant un certain temps tous les jours, puis trois fois par semaine.

2. Après de longues négociations entre les autorités politiques intéressées, la *gare badoise de Bâle a été rouverte à l'ensemble du trafic le 14 septembre.*

3. Le *point frontière de Luino,* qui avait été fermé pendant assez longtemps, a *été rouvert* le 5 mars 1919 au *trafic par wagons complets* Gênes-Suisse, le 10 avril à l'ensemble du *trafic-marchandises,* et, enfin, le 11 octobre 1919 au *trafic-voyageurs, bagages et animaux.*

4. Par circulaire adressée le 10 septembre 1919 aux entreprises de transport, le Département des postes et des chemins de fer les a informées qu'à partir du prochain horaire d'été, c'est-à-dire dès le 1er juin 1920, *la notation des heures devra se faire de 0 à 24.*

5. Pour les conditions *d'échange des wagons entre l'Allemagne et l'Italie* par la Suisse, ainsi *qu'entre la Suisse et l'Italie, à partir du 1er janvier 1920*, il a été convenu que le Règlement germano-italien pour l'usage réciproque des wagons (I. W. R.), dénoncé par l'Italie pour le 31 décembre 1919, continuerait à rester en vigueur, sauf quelques modifications, jusqu'à l'application d'une nouvelle convention actuellement à l'étude. Pour l'échange des wagons entre *les administrations de l'Association allemande et les chemins de fer suisses,* c'est la convention pour l'utilisation réciproque du matériel (V. W. U.) qui continue à faire règle.

6. Il a été conclu avec les chemins de fer italiens de l'Etat, en vue d'une réduction mutuelle des transports, une convention d'après laquelle des *charbons américains* arrivant à Gênes pour les C. F. F. sont *échangés* contre une quantité équivalente de *charbons allemands* à destination de l'Italie.

7. Nous avons passé avec la compagnie suisse des wagons-restaurants un nouveau contrat relatif à *l'exploitation des wagons-restaurants*, et avec la compagnie internationale des wagons-lits, à Paris, une autre convention du même genre pour *l'exploitation de wagons-restaurants, de wagons-lits et de trains de luxe sur le réseau des chemins de fer fédéraux.* Ces deux conventions ont été ratifiées par le Conseil d'administration et sont entrées en vigueur le 1er janvier 1919 pour une durée de quinze ans.

8. Il a été institué une commission de fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale et des arrondissements pour *étudier la question des effectifs du personnel et des conditions du service dans l'exploitation,* en particulier dans les gares et les grandes stations.

9. L'arrêté du Conseil fédéral, du 25 juin 1919, ordonnant la *réduction provisoire de la durée du travail* dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport *(journée de 8 heures)*, est entré en vigueur le 7 juillet 1919, date de l'application du IVe horaire réduit. Cette innovation nécessite, comme nous l'avions prévu, une importante augmentation du personnel et des dépenses en conséquence. En exécution de l'arrêté en question du Conseil fédéral, les prescriptions sur le *travail supplémentaire* ont été modifiées pour cette même date et éditées à nouveau.

10. *L'indemnité pour travail de nuit,* qui était de vingt centimes l'heure, a été portée à quarante centimes à partir du 1er janvier 1919.

11. Les *suppléments aux allocations variables du personnel des trains et des locomotives,* versés depuis le 1er janvier 1918, sous forme de contribution aux frais de repas pris hors du lieu de domicile, ont été augmentés avec effet rétroactif au 1er janvier 1919. Cette augmentation est de fr. 1. 30 par jour, c'est-à-dire de 76,5 % des montants alloués précédemment.

b. Service des gares et conduite des trains.

1. Ensuite d'une pétition de l'Association du personnel des gares, nous avons partiellement modifié et complété les *prescriptions relatives à l'avancement* et invité les Directions d'arrondissement à revoir les *promotions du personnel des gares* au 1er avril 1918, pour les mettre en harmonie avec lesdites prescriptions. Il a effectivement été procédé à de nouvelles promotions et accordé, après coup, des augmentations extraordinaires pour avancement dans les cas où elles paraissaient justifiées.

2. Les *règles à suivre pour le classement des gares et stations et des bureaux d'expédition des marchandises* ont été discutées par une commission comprenant aussi des délégués du personnel intéressé. Nous avons approuvé les modifications proposées par cette commission et procédé aux promotions en résultant. Outre celles qui ont été promues dans la classe supérieure, en vertu des anciennes règles, les gares et stations suivantes ont en conséquence reçu de l'avancement, savoir: 6 stations desservies par des gardes, 43 stations de IIIe classe, 39 stations de IIe classe, 12 stations de Ire classe, 4 gares de IIe classe, 5 bureaux de marchandises avec chef de bureau, 6 bureaux de marchandises de IIIe classe et 2 de IIe classe, au total 117.

3. Nous avons décidé de ne *pas mettre de boissons alcooliques en vente dans les réfectoires* qui seront installés à l'avenir et appliqué ce principe à celui qui vient d'être ouvert à la gare de triage de Bienne.

c. Service des télégraphes et installations électriques.

Rien à signaler.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Le budget prévoyait pour 1919 *les acquisition suivantes de matériel roulant:*

51 locomotives électriques,
65 voitures,
800 wagons et
10 wagons de chauffage.

Sur les *51 locomotives électriques,* 20 avaient déjà été commandées pour 1918 comme l'indique le rapport de l'année passée. Au lieu des 26 locomotives électriques de ligne et des 5 locomotives de manœuvre qui restaient à commander d'après le budget, nous avons adjugé 23 locomotives électriques de ligne et plus tard, grâce à un crédit supplémentaire voté par l'Assemblée fédérale, encore 7 locomotives électriques de ligne en plus, soit en tout 30, aux maisons suivantes: Ateliers de construction d'Oerlikon, à Oerlikon, S. A. Brown, Boveri & Cie, à Baden, et Ateliers de Sécheron, à Genève, pour la partie électrique, et Fabrique de locomotives et de machines à Winterthour, pour la partie mécanique. Nous avons par contre renoncé à la commande de locomotives électriques de manœuvre. En outre, nous avons acheté à la S. A. Brown, Boveri & Cie, à Baden, une locomotive électrique qu'elle nous avait remise à l'essai.

A la fin de l'exercice de 1919, nous disposions en tout de:

12 locomotives électriques de ligne
6 locomotives à accumulateurs
6 automotrices plates-formes à accumulateurs } pour le service des manœuvres.
1 tracteur électrique

Nous comptons qu'il nous sera livré 32 locomotives électriques de ligne en 1920.

Sur les *65 voitures* prévues, il en restait encore 60, 5 ayant déjà été commandées pour 1917. La commande de ces 60 voitures de IIIe classe a été répartie également entre les fabriques suisses de wagons à Neuhausen et à Schlieren.

Les *800 wagons* ont aussi été commandés à ces deux maisons suisses avec une légère modification des séries. 410 ont été adjugés à Neuhausen et 390 à Schlieren.

En outre, nous avons fait l'acquisition de *20 wagons privés,* qui ont été attribués à la série M^3^. Enfin, nous avons confié à nos ateliers de Coire la construction de *6 trucs transporteurs* pour la ligne du Brunig.

En ce qui concerne les *améliorations et modifications apportées à notre parc de wagons,* il y a lieu de noter ce qui suit:

a) construction de 70 wagons pour le transport du ciment, série O, 58 wagons à long bois, série N, 1 wagon série M^8^ et transformation de 29 châssis de voitures, wagons et ambulants postaux mis au rebut, en wagons charbonniers de la série L;

b) remplacement de l'éclairage au pétrole par l'éclairage électrique dans 30 voitures de l'ancien chemin de fer de la vallée de la Tœss.

Une partie de ces transformations ne seront terminées qu'en 1920.

Sur le compte des *10 wagons de chauffage* prévus au budget, nous avons, pour le moment, commandé 2 chaudières à électrodes et fait transformer en wagon de chauffage une petite locomotive qui n'était plus guère utilisablé.

2. Comme en 1918, nous avons, en 1919, vu la situation favorable du marché et les travaux d'électrification, vendu *3 vieilles locomotives à vapeur* qui ne répondaient plus aux exigences actuelles et ne pouvaient par conséquent être utilisées que dans une mesure restreinte.

3. Nous avons passé avec les maisons suisses qui nous fournissent des locomotives électriques *une convention relativement à l'exécution des courses d'essai des machines en question.*

4. Nous avons conclu avec le *P. L. M.* un contrat en vertu duquel *quelques-uns de nos ateliers réparent des voitures et wagons* de cette compagnie. Précédemment nous avons déjà passé avec le P. L. M. et avec les chemins de fer allemands des conventions pour la réparation de locomotives.

5. A la demande des *chemins de fer de l'Etat de Bade,* nous nous sommes, au printemps, déclarés prêts à *laisser à leur disposition* jusqu'à ce qu'ils puissent en fournir eux-mêmes, *10 d'entre les locomotives que nous leur avions louées.* Ces machines serviront à la traction des trains charbonniers à destination de la Suisse. Ces locomotives, sauf trois, nous ont été rendues dès lors. Vers la fin de l'année, c'est-à-dire au moment où commencèrent les grands transports de houille américaine et anglaise à partir des places de transbordement situées sur le Rhin supérieur, nous avons de nouveau donné en location aux chemins de fer badois, qui nous en avaient fait la demande, 30 locomotives.

6. Les conventions passées avec les chemins de fer de l'Etat de Bade pour *la traction des trains sur le tronçon Constance-Villingen* et pour *le service des manœuvres à la gare de Schaffhouse, ainsi qu'à la gare badoise de Bâle,* à l'aide de locomotives et de personnel des C. F. F., ont cessé de déployer leurs effets le 1er juin, car les chemins de fer badois se sont de nouveau chargés de ces services à partir de cette date.

7. En vue d'éviter des accidents, nous avons muni *d'une commande de sifflet* le poste du chauffeur sur les grandes locomotives à vapeur faisant le service des lignes.

8. Il a été promulgué des prescriptions uniformes:

a) sur *l'utilisation, le service et l'entretien des tracteurs à accumulateurs;*

b) sur *les installations pour la traction électrique.*

9. La *centralisation de l'achat de divers matériaux* par le service de la traction et des ateliers, telle qu'elle a été instituée en 1915, a de nouveau permis, grâce à des achats en gros, de réaliser d'importantes économies et a, en outre, procuré maints autres avantages.

Il a été *commandé les objets et matériaux suivants:*

1 batterie d'accumulateurs pour locomotive à accumulateurs,
diverses pièces de rechange pour locomotives électriques etc.,
40 radiateurs électriques, raccordements et interrupteurs pour l'éclairage électrique,
60 dynamos pour l'éclairage des trains avec pièces de rechange et courroies,
14 000 lampes à incandescence,
60 tachymètres „Téloc",
64 vérins fixes et à chariot,
diverses garnitures de freins,
39 essieux coudés, essieux de locomotives, de tenders et de wagons,
20 roues pleines,
76 corps de roues à rayons,
806 bandages de roues,
662 boîtes d'essieux ou pièces pour boîtes d'essieux,
6 668 ressorts divers et feuilles de ressorts,
1 103 tampons, boîtes de tampons et plateaux de tampons,
28 270 pièces diverses d'appareils de choc et de traction,
980 t. de sabots de freins et barreaux de grille,
227 t. de fer profilé, tôles et tuyaux divers,
180 800 kg. matériel de cuivre,
27 000 „ d'étain
520 000 „ de pétrole,
43 000 „ d'huile de lin,
17 150 „ d'autres huiles,
6 300 „ de désinfectants,
25 000 „ de savon noir,
40 000 „ de soude,
100 t. de houille de forge,
165 t. d'anthracite et coke de ménage,
6 300 t. de tourbe,
4 000 t. de menus charbons français pour la fabrication de briquettes.

10. La *vente des vieux matériaux des ateliers* a produit fr. 673 791 pendant l'exercice.

11. La S. A. Centrale du charbon, à Bâle, s'étant dissoute, il a été créé à Bâle, pour le ravitaillement du pays, une *Société suisse coopérative du charbon.* Le chef du département de l'exploitation à la Direction générale a été nommé membre du Conseil d'administration de cette Coopérative à l'assemblée générale constituante du 17 mars 1919.

12. Quant au *ravitaillement en charbon,* qui n'avait jamais encore été aussi difficile, il y a lieu de noter ce qui suit:

a) Après l'armistice du 11 novembre 1918 et les troubles qui éclatèrent ensuite en Allemagne, les arrivages de charbon allemand cessèrent complètement, et nos stocks déjà si réduits se mirent à décroître rapidement; aussi avons-nous, au commencement de janvier, envoyé un fonctionnaire en Belgique dans le but d'obtenir de ce pays le combustible nécessaire à nos locomotives. Après de nombreuses démarches et non sans avoir dû écarter beaucoup d'obstacles et vaincre de grandes difficultés de transport, nous réussîmes à nous assurer de la houille belge. Un contrat de trois mois pour la livraison mensuelle de 18 000 t. à partir de février fut conclu avec le Groupement charbonnier belge, à Bruxelles. Cette convention fut renouvelée pour trois autres mois et le contingent mensuel porté à 21 000 t., puis même à 42 000 t. pour les mois de juin et juillet par des conventions additionnelles. L'exécution de ces marchés fut temporairement (août 1919) rendue impossible par suite d'une interdiction d'exportation édictée par la Belgique. Mais, entre temps, une convention économique entre la Suisse et la Belgique avait été conclue pour les mois de septembre à décembre; elle prévoyait la fourniture de 30 000 t. de charbon par mois à la Suisse dont, conformément au troisième marché passé avec le Groupement charbonnier belge, 10 000 t. devaient, si possible, être remises mensuellement aux C. F. F. sous forme de briquettes. Le grand besoin de charbon qui se fit sentir en Belgique et les grèves qui éclatèrent en décembre dans les mines de ce pays firent toutefois diminuer considérablement ces livraisons pendant les deux derniers mois de l'année, et à fin 1919 il restait encore 65 140 t. environ d'arriéré. Dès lors, nous avons reçu de petites quantités sur ce solde. Il nous a été fourni en tout 133 860 t. de briquettes belges, sur lesquelles toutefois la Coopérative du charbon a prélevé 19 207 t. pour d'autres entreprises de transport. En outre, nous avons obtenu par l'entremise de la Coopérative du charbon 11 927 t. de tout-venant belge.

b) Au commencement de l'année, il a été conclu entre les autorités fédérales et les autorités allemandes compétentes un accord en vertu duquel l'autorisation d'exportation à destination de la Suisse était accordée par l'Allemagne pour 30 000 t. de houille de la Ruhr, à titre de compensation pour les livraisons qui auraient encore dû nous être faites, conformément à l'accord économique d'avril 1918. Une partie de ce combustible a été fournie aux C. F. F. par l'entremise de la Coopérative du charbon, grâce à des conventions spéciales. Les fournitures de la Ruhr ont eu lieu surtout pendant la seconde moitié de l'année.

c) La livraison de charbon de la Sarre a duré jusqu'au commencement d'avril puis a cessé presque complètement pour reprendre un peu vers la mi-juin jusqu'à la mi-août, et retomber ensuite au minimum et ne plus se relever jusqu'à la fin de l'année.

d) Vers le milieu de l'année, nous avons commencé à recevoir de la houille et des briquettes anglaises par l'entremise de la Coopérative du charbon. Les 20 juin et 5 juillet, nous avons conclu avec la maison

Chentrier & Dubi un marché pour l'achat de 36 000 t. de briquettes anglaises. Par suite de grèves et d'autres difficultés, une partie de ce contrat ne pourra être exécutée qu'en 1920. Les briquettes sont livrées à Anvers et, faute de wagons, transportées par voie d'eau, moyen de locomotion lent et coûteux, jusqu'à une place de transbordement sur le Rhin supérieur. La baisse du niveau de l'eau, puis les grandes crues, ont rendu ces transports très difficiles.

e) Comme notre ravitaillement en combustible européen était manifestement insuffisant, nous avons dû chercher à nous procurer de la houille américaine. Ces livraisons, comme celles qui provenaient d'Angleterre, ont commencé vers le milieu de l'année. Outre les quantités de houille qui nous ont été fournies par l'entremise de la Coopérative du charbon, nous devons recevoir en tout 120 000 t. en vertu d'un marché passé avec la maison Staub & Cie, de Zurich. Ces arrivages ont commencé. Ledit charbon d'origine américaine est débarqué à Gênes, Anvers et Rotterdam. Pour les transports partant des ports de la mer du Nord, nous renvoyons à ce qui vient d'être dit sous *d)*.

f) En avril, nous avons conclu avec la Fabrique de briquettes Dorénaz, à Vernayaz, un contrat portant sur la commande de 50 000 t. de boulets (anthracite du Valais mélangé à du poussier étranger). Enfin, nous avons, à titre d'essai et par petites quantités, fait agglomérer dans quelques fabriques suisses de briquettes des escarbilles avec du poussier étranger.

En résumé, voici quelles ont été ***nos importations totales de combustible fossile pour le chauffage des locomotives :***

Belgique	126 580 t.
Sarre	77 612 t.
Ruhr	49 952 t.
Angleterre	22 608 t.
Amérique	153 983 t.
Charbon du pays et divers . .	16 108 t.
Total	446 843 t.

A fin décembre 1919, nos stocks s'élevaient à 107 855 t. contre 63 416 t. à fin décembre 1918.

13. Pour parer à la pénurie de charbon, nous avons, après les résultats satisfaisants des essais faits avec ce mode de chauffage et dont il a été question dans notre précédent rapport, procédé en grand au ***chauffage des locomotives au bois,*** c'est-à-dire bois et charbon mêlés. Le but de cette innovation était de faire durer nos stocks de houille. Au cours de l'exercice, nous avons reçu 314 809 stères de bois dur et de bois tendre qui, frais de manutention, de charriage, de transport par chemin de fer et autres compris, nous ont coûté *fr. 10 444 000* en chiffre rond, ou fr. 33. 17 environ le stère. La consommation totale a été de 235 722 stères, et il nous restait donc 79 087 stères à fin 1919. Elle aurait été plus intense encore si nous avions eu du bois en suffisance pendant les mois d'hiver, qui se prêtent mieux à ce mode de chauffage. Quant à la valeur calorifique, on peut considérer que 6 stères de bois mêlés correspondent à 1000 kg. de houille ; les 235 722 stères que nous avons employés nous ont par conséquent permis d'économiser en tout 39 287 t. de houille. Le danger d'incendie résultant de la projection des étincelles nous à obligés à suspendre complètement le chauffage au bois dès le commencement de l'été dans la traction sur les lignes.

14. La ***durée du travail dans les ateliers,*** qui était de 54 heures par semaine, a été réduite à 51 heures par semaine à partir du 1er avril 1919, et les salaires relevés proportionnellement. En outre, les 51 heures ont été reparties sur la semaine de manière que tous les ateliers pussent être fermés le samedi après-midi. Cette mesure avait pour but de fournir aux ouvriers la possibilité de s'occuper plus activement de la production agricole et potagère pour leurs propres besoins. Le 7 juillet, la durée du travail a de nouveau été réduite avec augmentation proportionnelle du salaire. De 51 heures qu'elle était, elle a été abaissée à 48 heures par semaine. Ces réductions de la durée du travail, qui s'élèvent à 6 heures en tout par semaine, trouvent en particulier leur expression dans un accroissement sensible des frais d'entretien du matériel roulant.

Au cours de l'exercice, nous avons donné des instructions uniformes sur la manière dont doivent être portés en compte les samedis après-midi, ainsi que les dimanches et autres jours fériés, sur les vacances des ouvriers des ateliers.

15. Il a été ***accordé aux ouvriers des ateliers des augmentations de salaire dépassant le maximum ordinaire*** et représentant une somme annuelle totale de fr. 116 700.

16. L'***effectif des ouvriers des ateliers,*** leur ***répartition par classes*** et le ***chiffre du salaire*** moyen par heure au 1er juin 1919 et au 1er mai 1918 sont indiqués dans le tableau ci-contre.

Nombre et répartition par classe des ouvriers des ateliers, et salaires moyens par heure au 1er juin 1919 et 1er mai 1918.

Ateliers		Ouvriers classés — Nombre par classe de salaire I	II	III	Total	Ouvriers non classés	Apprentis	Nombre total des ouvriers et apprentis	Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire — Nombre par classe de salaire I	II	III	Total	%	Salaire moyen par heure dans les trois classes* I Ct.	II Ct.	III Ct.	Total Ct.
Yverdon	1919	213	110	66	389	1	24	414	188	106	42	336	86,38	87,90	73,26	60,24	79,07
	1918	*216*	*115*	*56*	*387*	*1*	*22*	*410*	*172*	*97*	*33*	*302*	*78,04*	*81,09*	*66,90*	*57,39*	*73,41*
Fribourg	1919	66	31	18	115	—	6	121	42	31	16	89	77,39	81,70	72,61	64,39	76,54
	1918	*72*	*33*	*16*	*121*	—	*5*	*126*	*39*	*26*	*9*	*74*	*61,16*	*76,99*	*67,36*	*59,44*	*72,04*
Bienne	1919	183	163	18	364	—	22	386	164	157	14	335	92,03	92,02	76,06	67,17	83,64
	1918	*206*	*169*	*20*	*395*	—	*17*	*412*	*169*	*144*	*12*	*325*	*82,28*	*84,45*	*70,11*	*61,00*	*77,12*
Olten	1919	357	291	40	688	5	59	752	323	277	36	636	92,42	89,83	78,12	67,07	83,56
	1918	*380*	*291*	*48*	*719*	*6*	*51*	*776*	*285*	*244*	*35*	*564*	*78,44*	*81,77*	*68,14*	*62,25*	*74,95*
Zurich	1919	404	126	70	600	13	21	634	352	118	68	538	89,67	90,31	77,01	68,63	84,99
	1918	*445*	*134*	*83*	*662*	*5*	*12*	*679*	*315*	*102*	*48*	*465*	*70,25*	*82,82*	*70,48*	*62,42*	*77,77*
Romanshorn	1919	37	13	13	63	5	2	70	33	11	9	53	84,13	87,70	69,15	59,77	78,11
	1918	*37*	*11*	*16*	*64*	*5*	*2*	*71*	*29*	*8*	*4*	*41*	*64,06*	*80,54*	*64,45*	*56,12*	*71,67*
Rorschach	1919	127	77	42	246	12	22	280	108	75	41	224	91,06	88,12	74,44	66,69	80,18
	1918	*136*	*76*	*46*	*258*	*3*	*20*	*281*	*101*	*63*	*31*	*195*	*75,58*	*79,95*	*68,51*	*60,80*	*73,17*
Coire	1919	125	95	17	237	5	9	251	120	92	16	228	96,20	87,27	70,65	65,82	79,07
	1918	*129*	*77*	*21*	*227*	*14*	*9*	*250*	*116*	*72*	*17*	*205*	*90,31*	*80,95*	*66,82*	*60,43*	*74,26*
Bellinzone	1919	305	106	63	474	2	25	501	256	104	62	422	89,03	86,66	73,47	65,60	80,91
	1918	*317*	*107*	*67*	*491*	—	*22*	*513*	*203*	*87*	*54*	*344*	*70,06*	*80,07*	*67,20*	*60,37*	*74,58*
Total et moyenne	1919	1817	1012	347	3176	43	190	3409	1586	971	304	2861	90,08	88,77	75,37	65,30	81,93
	1918	*1938*	*1013*	*373*	*3324*	*34*	*160*	*3518*	*1429*	*843*	*243*	*2515*	*75,66*	*81,56*	*68,49*	*60,49*	*75,18*

* Les salaires par heure sont basés sur la journée de $8^1/_2$ heures (51 heures par semaine). Le 7 juillet 1919, la journée de 8 heures à été mise en vigueur.
En admettant, pour 1919, 305 journées de $8^1/_2$ heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne:

a. à fr. 2 301. 36 ($305 \times 8^1/_2 \times 88{,}77$) pour la Ire classe de salaire,
b. „ „ 1 953. 96 ($305 \times 8^1/_2 \times 75{,}37$) „ „ IIe „ „ „ ,
c. „ „ 1 692. 90 ($305 \times 8^1/_2 \times 65{,}30$) „ „ IIIe „ „ „ ,

à fr. 2 124. 04 ($305 \times 8^1/_2 \times 81{,}93$) en moyenne totale pour 1919,
„ „ 2 063. 69 ($305 \times 9 \times 75{,}18$) „ „ „ „ 1918,
ainsi augmentation du revenu annuel moyen = fr. 60,35.

L'augmentation du revenu annuel moyen représente pour les 3176 ouvriers classés dont mention ci-dessus un surcroît de dépense de $3176 \times$ fr. 60,35 = fr. 191 671. 60.
Pour ceux qui travaillent à la tâche, le revenu annuel est plus élevé.
En plus des montants susmentionnés, il a été payé aux ouvriers des ateliers pour 1919 une indemnité de vie chère de fr. 2 428 en moyenne par agent.

IV. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Nous basant sur l'arrêté du Conseil fédéral du 25 juin 1919, concernant la *réduction provisoire de la durée du travail,* nous avons édicté le 1er juillet les prescriptions ci-après:

„La durée du travail est fixée à quarante-huit heures par semaine pour les ouvriers du service d'entretien de la voie.

Le temps nécessaire pour se rendre au travail et pour en revenir, tant le matin que l'après-midi, n'est pas compris dans cette durée.

Les Directions d'arrondissement, soit leurs organes exécutifs, ingénieurs en chef, ingénieurs de la voie ou chefs de district, fixent la durée journalière de travail en tenant compte de la course des trains qui doivent être pris par les ouvriers de la voie et, autant que possible, des désirs de ceux-ci. Si les travaux le permettent, le samedi après-midi peut être déclaré férié, mais le nombre d'heures prescrit pour chaque semaine doit néanmoins être accompli.

La rétribution pour travail supplémentaire sera versée quand la durée de travail fixée pour les divers jours de la semaine, en vertu des prescriptions ci-dessus, par les Directions d'arrondissement ou les services compétents qui en dépendent, sera dépassée.

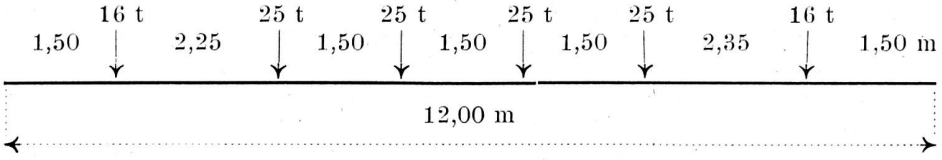
Si des ouvriers de la voie ont à faire du service comme remplaçants de garde-voie, d'aiguilleurs ou de garde-barrières hommes et femmes, il ne sera accordé de rétribution pour travail supplémentaire que lorsque la durée de travail dépassera la moyenne quotidienne permise pour le poste en question.

Ces prescriptions entrent en vigueur le 7 juillet 1919 et remplacent la prescription générale de service du 7 juin 1918 sur la fixation des heures de travail au service d'entretien de la voie."

2. Nous avons édicté, le 1er novembre, des prescriptions uniformes fixant les *allocations pour les travaux dans les longs tunnels.*

3. Les prescriptions du 15 février 1911 concernant les *allocations* au personnel de la voie et des télégraphes *pour les travaux extraordinaires de nuit* ont été modifiées à partir du 1er octobre, en raison de la situation actuelle.

4. Etant donné que, dans tous les pays, les charges par essieu des locomotives et wagons, ainsi que les poids par mètre courant deviennent toujours plus considérables, et vu les expériences que nous avons faites lors de la construction des locomotives électriques d'essai, nous avons décidé d'établir le *calcul des nouveaux ponts* de chemin de fer sur la base d'un train d'essai composé d'un nombre illimité de locomotives. Ces locomotives doivent correspondre au barème des charges ci-après:



Comparativement au barème des charges de l'ordonnance pour le calcul des ponts, de 1913, les charges par essieu ont été portées de 20 à 25 t. et le poids par mètre courant de 10 à 11 t.

b. Travaux.

1. L'activité de notre administration en matière de construction a été beaucoup plus intensive qu'en 1918. Les dépenses à la charge du compte de construction ont atteint la somme de fr. 93 095 961. Comparativement aux prévisions budgétaires, de fr. 91 279 300, elles accusent un dépassement de fr. 1 816 661 et sont de fr. 29 802 597 plus élevées qu'en 1918.

Comme nous l'avions déjà annoncé dans notre dernier rapport, les travaux ont été entravés en 1918 par le manque de matériaux de construction et de main-d'œuvre. Le nombre de bras disponibles s'accrut toutefois vers la fin de 1918, par suite du licenciement des troupes préposées à la garde des frontières et de l'arrêt de la fabrication de matériel de guerre et de munition. Cette augmentation se traduisit en 1919 par un chômage forcé qui s'étendit à toute la Suisse. Le manque persistant de matières premières et de charbon pour les usines, comme aussi le défaut d'impulsion dans la construction privée, résultant des prix élevés des matériaux et des salaires, rendirent la lutte contre le chômage des plus difficultueuses. Nous avons participé dans la mesure de nos moyens à cette lutte. Toute une série de constructions qui, en raison de leur caractère, auraient très bien

pu être renvoyées de plusieurs années ont été mises en chantier. En outre, des travaux déjà en voie d'exécution ont été accélérés autant que possible, et on a entrepris des constructions dont la procédure d'approbation était terminée et pour lesquels des crédits avaient été approuvés.

Le chiffre élevé des dépenses de construction de 1919 ne doit pas être exclusivement attribué à un surcroît d'activité dans le domaine de la construction, mais en partie aussi au renchérissement des matériaux et des salaires qui s'est fait sentir depuis le début de la guerre, et pendant tout l'exercice. Ce renchérissement a été la cause, dans bien des cas, que les crédits alloués en vertu de devis établis les années antérieures ont été dépassés; c'est aussi pour cette raison que les dépassements ont atteint un chiffre si élevé.

Nous avons tout particulièrement veillé à ce que les travaux d'électrification fussent conduits avec énergie.

2. Durant cet exercice, nous avons de nouveau reçu des livraisons de rails et de traverses neufs, mais en quantité insuffisante pour couvrir nos besoins et répondre à nos ordres de livraison.

3. La double voie Daillens-Eclépens a été mise en service le 26 mai. Le tronçon Eclépens-Chavornay est à peu près achevé, tandis que celui de Chavornay à Ependes, le dernier, a été adjugé. Les travaux de la double voie Siviriez-Romont, avec agrandissement de la gare de Romont, ont été poursuivis. Pour parer au manque de travail sur la place de Bâle, nous avons dû adjuger les travaux d'infrastructure de la double voie de la ligne de raccordement entre la gare principale et la gare badoise. Le projet de double voie Rothenbourg-Emmenbrücke a été achevé et soumis à la procédure d'approbation. Le 17 février, les trains ont été détournés par la deuxième et nouvelle voie du tronçon Kiesen-Uttigen, et, le 31 mars, par celle d'Uttigen à Thoune. Les deux voies de ce dernier tronçon ont été mises en service le 31 juillet. Le deuxième pont de l'Aar, à Uttigen, a aussi été adjugé, de sorte que le service en double voie pourra être introduit sur le tronçon Kiesen-Uttigen dès son achèvement. Le manque de matériel de superstructure n'a pas permis de mettre en service cette année la double voie Longeau-Mâche. La procédure d'approbation du projet de double voie Thalwil-Richterswil n'a pas encore été menée complètement à chef. Seuls, les travaux d'agrandissement de la gare de Thalwil, et du passage inférieur de la Dorfstrasse, ont pu être entrepris. Le projet de double voie Winterthour-Ræterschen a été présenté au Département fédéral des chemins de fer. Préalablement à l'approbation du projet général de double voie Schwarzenbach-Uzwil, ce Département s'est déclaré d'accord que l'on entreprenne, pour occuper des sans-travail, l'élargissement de la tranchée à l'ouest de la station d'Uzwil en vue de l'agrandissement futur de cette station. Les terrassements de la double voie Rheineck-Ste. Marguerite ont été achevés. La procédure d'approbation a été en outre ouverte au sujet du tronçon Giubiasco-Al Sasso de la double voie Giubiasco-Lugano, et on a poursuivi l'étude de projet de tronçon Taverne- Lugano.

4. La halte de Giornico, après l'ouverture de laquelle la station actuelle de Giornico sera supprimée, ainsi que la halte de Pollegio entre Bodio et Biasca, pourront être mises en service en 1920.

5. Les travaux d'achèvement du IIe tunnel du Simplon ont repris au cours de l'été. Ils ont toutefois consisté simplement à entretenir et à compléter les installations. Mais les travaux d'achèvement proprement dits vont être poursuivis; on commencera l'établissement de la superstructure et le montage de la ligne électrique de contact. A fin 1919, il restait 1863 m de galerie à percer et à maçonner.

6. Des dépenses assez importantes ont été faites pour l'extension et l'amélioration des voies et installations de chargement dans diverses gares et stations. Les appareils centraux et les signaux ont été complétés et transformés dans une large mesure. Divers passages à niveau ont été remplacés par des passages supérieurs ou inférieurs.

7. On a continué à renforcer les ponts métalliques sur la ligne du Gothard ou à les remplacer par des ponts en pierre ou des ponts à poutrelles métalliques ou rails bétonnés, ces travaux étant rendus nécessaires par l'emploi des lourdes locomotives électriques. Au cours de l'exercice les superstructures métalliques de 40 ponts ont été renforcées; 19 ponts métalliques ont été remplacés par des ponts en pierre, et 33 ponts et ponceaux métalliques par des constructions en poutrelles métalliques ou rails avec revêtement de béton.

8. On a commencé à construire une maison d'habitation pour employés à la gare de Sargans et une à la station d'Etzwilen, une grande pénurie de logements régnant dans ces deux localités. En outre, on a établi des appartements et des chambres dans quelques bâtiments de service.

9. Dans diverses gares et stations, l'éclairage au gaz ou au pétrole a été remplacé par l'éclairage électrique. En plusieurs endroits où ce dernier existait déjà, il a été complété et étendu aux signaux. De plus, l'éclairage électrique a été installé dans nombre de maisons de garde, ainsi qu'à des passages à niveau. Une grande quantité de logements ont été munis de prises de courant pour appareils électriques de cuisson ou de chauffage et pour fers à repasser.

c. Entretien de la voie.

Nos observations figurent à la suite du compte d'exploitation.

d. Electrification.

1. L'Assemblée fédérale a voté un crédit de fr. 4 500 000 pour l'acquisition de matériel destiné à l'électrification, le but de ces commandes étant de nous permettre de contribuer à la lutte contre le chômage.

La Direction du Ve arrondissement a pris les mesures nécessaires pour l'utilisation de ce crédit. Ainsi que nous l'avons dit dans notre rapport sur cet objet et que cela ressort du chiffre 17 ci-dessous, l'adjudication de fondations pour charpentes métalliques, de charpentes métalliques et de pièces de lignes a eu lieu, grâce à ce crédit, plus tôt que le programme de construction ne l'exigeait.

2. Le Conseil d'administration a approuvé les projets ci-après et voté les crédits y relatifs, savoir:

a. Projet d'électrification des lignes Erstfeld-Lucerne, Arth-Goldau-Zurich, Zoug-Lucerne et Immensee-Rothkreuz (141 km), pour le prix estimatif de fr. 43 500 000.

b. Projet d'usine à Barberine (Valais), pour le prix estimatif de fr. 37 000 000.

3. Le Département fédéral des postes et des chemins de fer nous a demandé de préaviser sur le „postulat" présenté par M. le conseiller aux Etats Wettstein et tendant à ce que la période prévue pour l'électrification fût réduite à 10 ou 15 ans. Nous sommes arrivés aux conclusions suivantes:

a. Il ne serait pas avantageux de réduire à 10 ou 15 ans le délai prévu pour l'électrification du réseau des chemins de fer fédéraux, délai qui avait été fixé à 30 ans; par contre, il serait possible de le réduire à 20 ans.

b. Ce résultat pourrait être obtenu sans qu'on électrifiât pendant la première dizaine d'années (1919—1928) plus de lignes que n'en renferme le Ier groupe du programme. Il est nécessaire que durant les dix premières années le budget annuel de construction des chemins de fer fédéraux atteigne la somme de fr. 125 000 000, en chiffre rond.

c. Si, ensuite, la même allure peut être conservée pour l'électrification des IIe et IIIe groupes et qu'il soit permis de maintenir à fr. 125 000 000 le budget annuel de construction, l'électrification du reste des lignes s'effectuera en 10 ans au lieu de 20. Mais il serait prématuré de prendre dès maintenant une décision à cet égard. Il semble plus rationnel, au contraire, d'attendre que la première période soit à peu près achevée pour se prononcer définitivement. C'est de la situation à ce moment-là que doit dépendre la question de savoir dans quel délai les lignes du IIe et du IIIe groupe pourront être électrifiées.

4. Le Département des chemins de fer nous a transmis pour préavis une pétition du Conseil d'Etat du canton d'Argovie touchant la résolution prise le 30 novembre 1918 par une assemblée tenue à Kœlliken, et au cours de laquelle l'électrification des lignes Zofingue-Aarau et Suhr-Lenzbourg-Wettingen a été réclamée comme conséquence de l'exploitation électrique de la ligne du Seetal. Nous avons répondu que nous devions refuser l'*électrification immédiate* de ces lignes comme suite de l'application de la traction électrique sur la ligne du Seetal, car le système employé par ce chemin de fer est tout différent du nôtre. Si notre administration faisait droit à cette demande, elle se verrait obligée de procéder à des acquisitions (automotrices, etc.) et à des installations qui, plus tard, c'est-à-dire lors de l'électrification d'après le système et le programme des chemins de fer fédéraux, seraient en grande partie sans valeur et devraient être amorties.

5. Nous avons conclu avec la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon une convention pour la cojouissance des voies Scherzligen-Spiez comme ligne de retour de courant pour l'exploitation électrique du tronçon Scherzligen-Berne.

6. Sur demande de la Commission de direction du chemin de fer du Sud-Est, à Wædenswil, nous lui avons fait une offre pour la fourniture d'énergie électrique à l'usage de la traction des trains, le courant devant provenir tout d'abord de notre sous-station de Steinen, puis de l'usine de l'Etzel.

7. Nous avons commandé pour l'usine d'Amsteg un groupe de machines produisant du courant triphasé, ce qui nous permettra de tirer parti de nos excédents d'énergie, et conclu avec la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité, à Berne, un contrat par lequel nous lui avons vendu ces excédents.

8. Le Conseil d'Etat du canton d'Uri nous a demandé le 4 octobre de céder au commerce et à l'industrie, au cours des premières années d'exploitation, les *excédents d'énergie* de notre *usine d'Amsteg*. Nous lui avons répondu négativement, en lui recommandant de s'adresser à la S. A. suisse pour le transport et la distribution d'électricité, qui s'en est rendue acquéreur, et qui sera sans doute en mesure de lui donner satisfaction.

9. Nous avons informé le Département fédéral des chemins de fer que nous ne sommes pas en mesure de prendre à notre charge les frais d'installation d'une station de transformation pour l'exploitation automatique

de la sous-station du *chemin de fer du Seetal,* à Beinwil, parce que le système de traction appliqué à cette ligne ne s'accorde pas avec le nôtre. Une décision devra être prise d'ici à quelques années au sujet du changement de système de traction de cette entreprise, à cause des stations communes d'Emmenbrücke, Lenzbourg et Wildegg.

10. L'usine électrique de la Lonza nous ayant demandé si nous lui céderions l'excédent d'énergie de l'*usine de Barberine,* nous lui avons répondu qu'en effet nous mettrions à la disposition des usines électriques privées l'énergie de nos propres usines dont nous n'aurions pas l'emploi. Nous lui avons en outre déclaré que nous étions prêts à créer des installations temporaires pour la production et la distribution d'énergie supplémentaire, à condition que le rapport justifiât les dépenses.

11. A l'usage du personnel de l'exploitation, nous avons publié une description générale des installations pour la traction électrique, ainsi que des prescriptions générales sur la matière.

12. Nous avons adopté des prescriptions concernant le signalement des *avaries* des lignes d'alimentation et des autres canalisations pour la traction électrique, et le *paiement de primes* pour la découverte de semblables dommages.

13. On profitera de la construction des radiers voûtés du tunnel de base du Hauenstein pour poser les boulons porteurs de la ligne de contact électrique.

14. En vue de l'utilisation des eaux du *Kærstelenbach,* du *Brunnibach* et de l'*Etzlibach,* dans le canton d'Uri, nous avons chargé M. le Dr J. Hug, géologue, à Zurich, de dresser un rapport sur les possibilités de construction d'un bassin d'accumulation sur le plateau de Brunni et Hufi.

En outre, nous avons fait exécuter des levés de terrain par le bureau d'ingénieur du Dr Helbling, à Flums, et il a été établi des stations de mesure et de limnigraphie par le service fédéral des eaux sur le Brunnibach à Hinterbalm et sur le Kærstelenbach à Bristen.

15. Nous avons créé à Aarau un bureau pour l'établissement des projets concernant l'usine de Rupperswil (section de l'Aar entre Aarau et Wildegg) et pour l'exécution des travaux y relatifs.

16. *Travaux.*

a. Tronçon Erstfeld-Bellinzone.

A la fin de l'année, l'état des travaux sur les chantiers et dans les fabriques permettait de compter que l'inspection et le commencement des essais pourraient avoir lieu aux dates suivantes:

15 janvier 1920: tunnel du St. Gothard avec les stations d'Airolo et de Gœschenen, celle-ci provisoirement par suite de sa transformation, et tronçon Airolo Ambri;

30 avril 1920: usine de Ritom, dans la mesure nécessaire pour la traction électrique d'Airolo à Gœschenen et retour;

31 juillet 1920: tronçon Gœschenen-Erstfeld et partie correspondante de l'usine de Ritom; ligne de transport d'énergie depuis celle-ci jusques et y compris la sous-station de Gœschenen;

31 octobre 1920: tronçon Ambri-Piotta-Biasca, usine de Ritom complète, ligne de transport d'énergie depuis celle-ci jusques et y compris la sous-station de Giornico;

en décembre 1920: tronçon Biasca-Bellinzone; ligne de transport d'énergie depuis la sous-station de Giornico jusques et y compris la sous-station de Giubiasco.

Usine de Ritom. Sauf la quatrième conduite tubulaire, inférieure, commandée après coup, il n'y a plus à achever, pour la partie hydraulique, que quelques petites parties de la galerie pour la conduite forcée, du château d'eau et de la conduite forcée. Le bâtiment est terminé. Deux groupes de machines, deux transformateurs principaux et une partie de l'installation intérieure des conducteurs et appareils sont montés. Le troisième groupe de machines est en partie monté.

Usine d'Amsteg. Le tunnel pour la dérivation de la Reuss est achevé. Des installations importantes ont été établies pour le barrage dit du Pfaffensprung dans les gorges de la Reuss. Les piédroits latéraux du mur ont été mis à nu, et on a creusé l'amorce de la galerie de décharge du fond. La galerie d'amenée a été attaquée à partir de la prise d'eau, et les travaux d'excavation sont en cours dans les six galeries latérales. L'infrastructure de la conduite forcée et du funiculaire est achevée. Les fouilles pour les fondations du bâtiment des machines sont exécutées aux deux tiers, et on a commencé le bétonnage des fondations des machines.

Les turbines, génératrices, transformateurs et l'installation de distribution sont commandés.

Ligne de contact. La ligne de contact est presque achevée depuis Erstfeld, cette station exceptée, jusqu'à Lavorgo; elle l'est complètement depuis Erstfeld jusqu'à Amsteg et depuis Gœschenen jusqu'à Airolo. De Lavorgo jusqu'au delà de Castione, sauf dans deux tunnels de rebroussement, presque toutes les charpentes métalliques

sont montées; il en est de même des câbles porteurs, fils de suspension et lignes de contact dans la plupart des stations. En revanche, les isolateurs ne nous sont pas encore parvenus d'Allemagne; nous avons pris des dispositions pour en recevoir d'Amérique.

Dans le tunnel du St. Gothard, les câbles sont posés. La pose des câbles à haute tension de l'usine de Ritom à la sous-station, et l'installation des postes d'appareils sectionneurs sont encore en retard.

b. Tronçon Bellinzone-Chiasso.

Tous les boulons porteurs sont scellés dans les tunnels. Les fondations des charpentes métalliques sont établies dans quatre stations et sur toutes les sections, celle de Melide-Bissone exceptée. La moitié environ des charpentes métalliques est répartie sur les chantiers, l'autre moitié est dans les entrepôts ou en voie de fabrication. Le matériel de ligne est presque complètement fourni; les petites pièces sont en travail.

c. Tronçon Erstfeld-Lucerne.

Dans les tunnels, tous les boulons porteurs de la ligne de contact sont scellés. Les fondations des charpentes métalliques sont établies, sauf dans les stations de Schwyz, Arth-Goldau et Lucerne. Les charpentes métalliques sont en partie entreposées sur la ligne, en partie en voie de fabrication.

d. Tronçons Arth-Goldau-Zurich et Zoug-Lucerne.

Une grande partie des fondations des charpentes métalliques est construite. Les charpentes elles-mêmes et les petites pièces de la ligne sont en travail.

e. Quant au *tronçon (Lucerne-) Sentimatt-Aarbourg (-Olten)*, dont l'électrification doit encore faire l'objet d'un projet et d'une demande de crédit, on a utilisé le crédit mentionné sous 1 pour établir des fondations de charpentes métalliques et faire fabriquer des charpentes de type normal.

f. Tronçon Scherzligen-Thoune-Berne.

La section Scherzligen-Thoune a déjà été ouverte à l'exploitation régulière en décembre 1918. La section Thoune-Ostermundigen l'a été en mai 1919 et celle d'Ostermundigen à Berne en juillet 1919. Dans la gare de Berne, les lignes de contact nécessaires pour l'utilisation du dépôt de l'Aebigut par les locomotives électriques et pour l'installation de la traction électrique sur la ligne de la vallée de la Gurbe ont été posées.

g. Tronçon Brigue-Sion.

Au commencement de juillet, on a inauguré l'exploitation régulière à l'électricité dans les proportions compatibles avec l'énergie et le nombre de locomotives électriques dont on disposait.

h. Tronçon Sion-Lausanne.

Utilisant le crédit mentionné sous 1, nous avons commandé des charpentes métalliques et de petites pièces de ligne pour ce tronçon, le tout de type normal. Les travaux d'électrification proprement dits commenceront au printemps de 1920 sous forme d'établissement du rapport à l'appui de la demande de crédit et d'élaboration des plans d'exécution.

i. Usine de Barberine.

Les maisons de service sont à peu près terminées dans leur gros œuvre. Les travaux d'infrastructure de la conduite forcée et du funiculaire et ceux de construction de la route conduisant au barrage sont commencés. L'exécution du barrage de la galerie d'amenée et du château d'eau a été mise en adjudication publique.

k. Usine de Rupperswil. Le projet de construction est en préparation. Des sondages ont été opérés en divers points de barrage, près de la halle aux machines, et dans la zone du canal de fuite. Des études faites jusqu'ici, il est résulté deux projets principaux dont nous examinons actuellement les détails, pour partie avec la collaboration de la maison Locher & Cie, de Zurich, savoir:

1° captage de l'Aar à l'embouchure de la Suhr, canal d'amont jusqu'à Rupperswil, halle aux machines en cet endroit et canal d'aval jusqu'à Wildegg;

2° bassin d'accumulation entre Aarau et Rupperswil, halle aux machines à Rupperswil et canal d'aval jusqu'à Wildegg.

Ci-après nous donnons le relevé des dépenses de construction occasionnées par l'électrification jusqu'à fin 1919.

Frais pour l'installation de la traction électrique de 1907 à 1919.

	Dépenses en 1919				Dépenses totales jusqu'à fin 1919			
	Compte Travaux en cours d'exécution	Dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitat.	Dépenses portées au compte de construction	Total	Compte Travaux en cours d'exécution	Dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitat.	Dépenses portées au compte de construction	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Installation de la traction électrique:								
Levés de plans et études de projets	—	—	375 376. 71	375 376. 71	—	576. 50	919 607. 81	920 184. 31
Acquisition de forces hydrauliques:								
a. Bassin de la Reuss (cant. d'Uri)	—	§ 72 000. —	—	72 000. —	265 704. 75	§ 720 000. —	—	985 704. 75
b. Haute Levantine (ct. du Tessin)	—	§ 95 000. —	—	95 000. —	314 205. 05	§1 045 000. —	—	1 359 205. 05
c. Forces hydrauliques du Rhône entre Fiesch et Mœrel * . .	—	—	—	—	—	§ 146 111. 10	130 586. 85	276 697. 95
d. Forces hydraul. de la Binna *	—	—	—	—	—	§ 23 215. 65	45 023. 15	68 238. 80
e. Barberine, Eau-Noire et Trient	19 573. 60	§ 9 500. —	—	29 073. 60	390 203. 85	§ 28 000. —	—	418 203. 85
f. Lac de Lucendro	—	—	—	—	300. —	—	—	300. —
g. Usine de l'Etzel	—	—	—	—	220 000. —	—	—	220 000. —
Equipement électrique des lignes:								
a. Erstfeld—Bellinzone . . .	16 970 910. 74	47 939. 20	—	17 018 849. 94	26 606 607. 12	60 159. 25	—	26 666 766. 37
b. Bellinzone—Chiasso	403 280. 65	1 126, —	—	404 406. 65	403 280. 65	1 126. —	—	404 406. 65
c. Erstfeld—Lucerne et Immensee—Rothkreuz	445 401. 30	3 954. 90	—	449 356. 20	445 401. 30	3 954. 90	—	449 356. 20
d. Arth-Goldau—Zurich et Zoug—Lucerne	112 051. 35	—	—	112 051. 35	112 051. 35	—	—	112 051. 35
e. Brigue—Sion	2 364 791. 89	138 199. 90	—	2 502 991. 79	4 907 532. 45	211 248. 20	—	5 118 780. 65
f. Scherzligen—Berne	1 865 172. 15	245 913. 65	—	2 111 085. 80	4 797 679. 73	325 691. 17	—	5 123 370. 90
g. Lucerne—Olten—Bâle . . .	67 221. 45	181. 50	—	67 402. 95	67 221. 45	181. 50	—	67 402. 95
h. Steinen—Rupperswil, ligne de contact	3 536. 90	—	—	3 536. 90	3 536. 90	—	—	3 536. 90
Construction d'usines:								
a. Transformation de l'usine de Brigue	—	—	—	—	—	—	1 490 632. 63	1 490 632. 63
b. Usine d'Amsteg	6 718 067. 06	—	—	6 718 067. 06	10 503 261. 90	—	—	10 503 261. 90
c. Usine de Ritom	5 822 655. 87	—	—	5 822 655. 87	15 645 275. 84	1 450. 70	—	15 646 726. 54
d. Usine de Barberine. . . .	671 202. 85	—	—	671 202. 85	677 778. 45	—	—	677 778. 45
e. Usine de Rupperswil . . .	180 449. 26	—	—	180 449. 26	180 449. 26	—	—	180 449. 26
Travaux d'extension:								
a. Ateliers de Bellinzone . . .	1 033 169. 35	20 585. —	—	1 053 754. 35	1 082 156. 95	20 585. —	—	1 102 741. 95
b. Dépôts d'Erstfeld—Bellinzone	9 262. 60	85. 60	—	9 348. 20	9 262. 60	85. 60	—	9 348. 20
Total	36 686 747. 02	634 485. 75	375 376. 71	37 696 609. 48	66 631 909. 60	2 587 385. 57	2 585 850. 44	71 805 145. 61

* Conformément au contrat de sous-concession conclu avec la S. A. de la Lonza, les redevances pour l'utilisation de l'eau sont, depuis le 1er janvier 1917, à la charge de cette Société.

§ Redevances annuelles.

e. Administration du matériel de la voie.

1. La *vente de vieux matériaux de superstructure* a produit fr. 1 555 866. 43.

Depuis la signature de l'armistice en novembre 1918, le prix des vieux matériaux de superstructure n'a fait que baisser. Des rails usagés et du vieux fer ont été offerts à bon marché par les pays qui nous entourent, en particulier par l'Allemagne et l'Autriche. Le faible cours du change de ces deux pays a grandement favorisé l'importation en Suisse. La demande de matériel usagé de superstructure pour l'établissement de voies industrielles a été moins forte que les années passées. Vu le maintien de l'interdiction d'exportation du vieux fer et notamment des grosses rognures offertes par les administrations de chemins de fer, il a été impossible de tirer parti de ces matériaux à l'étranger. D'autre part, les usines suisses travaillant le vieux fer avaient eu soin de s'en approvisionner largement; la demande a donc été très faible pendant toute l'année, et les prix sont restés très bas. Les stock de vieux matériaux dont nous pouvions nous passer à fin 1918 ont encore été vendus aux prix avantageux qui avaient cours lors de leur mise en adjudication, le 9 novembre 1918. Mais étant données les conditions tout à fait défavorables du marché, nous avons, pour le moment, renoncé à vendre le vieux fer de 1919.

2. Par suite de l'occupation des contrées industrielles de la Lorraine, du Luxembourg et du bassin de la Sarre, à laquelle se livrèrent les troupes alliées en vertu de l'armistice, *les livraisons de rails neufs en acier et de traverses métalliques* que l'Union des aciéries allemandes de Dusseldorf était tenue contractuellement de nous faire cessèrent complètement. Une partie des usines de laminage travaillant principalement pour la Suisse se séparèrent l'une après l'autre de l'Union des aciéries allemandes. Après de longues négociations avec les autorités françaises, nous avons réussi à obtenir les rails déjà fabriqués pour notre administration par l'usine luxembourgeoise de Dudelingen, ainsi qu'un lot de l'usine Rœchling, à Vœlklingen sur la Sarre. Pour ses livraisons de rails en Suisse, il est resté à l'Union des aciéries allemandes l'usine de l'association de Bochum. Mais le laminage et le transport se sont effectués extrêmement lentement, avec d'assez longues interruptions causées par les perturbations économiques auxquelles l'industrie allemande est en butte depuis plus d'une année. Dans ces circonstances, nous avons dû chercher d'autres fournisseurs afin de pouvoir faire face à nos besoins les plus urgents en rails pour l'entretien de la voie et les travaux de parachèvement, bien que les quantités commandées par contrat à l'Union des aciéries allemandes eussent entièrement suffi jusqu'à la fin de 1920, si cette dernière avait fait des livraisons régulières.

En juin 1919, nous avons conclu avec la Société anonyme d'Ougrée-Marihaye, à Ougrée (Belgique), un marché pour la fourniture par celle-ci de 10 000 tonnes de rails du profil C. F. F. I pour nos lignes principales.

En août, nous avons passé marché avec l'agence générale à Genève du Comptoir sidérurgique de France, à Paris, pour la fourniture par ce dernier de 9000 tonnes de rails et de 3000 tonnes de traverses métalliques. Ces deux achats ont été particulièrement avantageux, parce que le prix avait été convenu en francs français et que le cours de ces derniers a baissé dans des proportions inattendues vers la fin de l'année. En décembre, nous avons fait à la même maison une nouvelle commande de 1000 tonnes de traverses métalliques.

Les rails et traverses commandés en France et en Belgique ont en grande partie été livrés avant la fin de l'année. Le reste est en route pour la Suisse.

Le prix des rails et des traverses a, en général, une tendance à la hausse, aussi les usines refusent-elles de faire des contrats à long terme.

3. La fourniture des *traverses neuves en bois* dont nous avons besoin pour 1920 a été confiée à 61 maisons. Il a été adjugé 116 610 traverses ordinaires et 1520 m³ de traverses pour branchements et ponts. La somme totale représentée par ces achats a été de fr. 2 109 357. Contrairement à ce qui s'était produit l'année précédente, les soumissions ont, cette fois, été en nombre suffisant.

4. Estimant que le prix des attaches de rails subirait sans doute une baisse, nous n'avons tout d'abord adjugé que la moitié de la quantité dont nous avions besoin pour 1919. Nous avons, en effet, pu donner la commande de la seconde moitié à des conditions plus avantageuses à deux maisons suisses, en juin 1919. Le prix en a été de fr. 1 172 870.

En novembre, nous avons adjugé la fourniture des attaches de rails pour 1920 à onze maisons suisses et deux maisons étrangères, pour le prix total de fr. 1 726 096.

5. En septembre, nous avons commandé à quatre maisons suisses et une maison étrangère les demi-produits nécessaires à la fabrication d'aiguilles, de croisements et de pièces s'y rapportant, dont nous aurons besoin en 1920. Le prix total s'en est élevé à fr. 425 612.

La fabrication des branchements, croisements et pièces s'y rapportant a été confiée pour 1920 à quatre maisons suisses et une maison étrangère au prix de fr. 458 469.

6. Nous donnons ci-après un aperçu des quantités de matériel de superstructure achetées au cours de l'exercice :

Rails en acier Thomas :

Type C. F. F. I, de 45,9 kg par mètre	15 243	tonnes
„ „ II, „ 48,9 „ „ „	1 551	„
„ „ V, „ 36,0 „ „ „	2 511	„
Total	19 305	tonnes

Traverses métalliques :

Traverses ordinaires C. F. F. I, de 2,70 m, pour lignes principales	32 628 pièces	=	2 344	tonnes
Traverses en béton armé			307	pièces
Attaches de rails			2 207	tonnes

Pièces pour changements et croisements :

Changements simples	200	pièces
Croisements en rails	232	„
„ en fonte d'acier	127	„
Contre-rails	250	„
Pointes de cœur	410	„
Plaques en tôle pour aiguilles et croisements	709	tonnes
Cornières pour contre-rails	148	„
Cales en fonte pour aiguilles et croisements	30	„

Traverses en bois :

a. Traverses ordinaires :

chêne	51 197	pièces
hêtre	94 187	„
pin	42 594	„
mélèze	37 417	„
Ensemble	225 395	pièces

b. Traverses pour branchements et pour ponts :

Traverses en chêne pour branchements	1 747	m³
„ „ „ „ ponts	261	„
„ „ hêtre „ branchements	429	„
Ensemble	2 437	m³

Matières d'imprégnation :

Créosote (d'usines à gaz suisses et étrangères)	927	tonnes

V. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. Par lettre du 17 janvier, nous avons invité les Directions d'arrondissement à accorder en cas d'accident au *personnel des chemins de fer fédéraux occupé sur territoire étranger* les indemnités auxquelles il aurait droit, prestations extraordinaires pour accidents professionnels selon le règlement n° 48 comprises, s'il était assuré à la Caisse nationale de Lucerne.

2. Dans ses séances des 27 mai et 25 juillet, le Conseil fédéral a décidé qu'il ne sera plus exercé de poursuites pénales, pour participation à la grève générale, contre le personnel des entreprises publiques de transport, à moins qu'il ne s'agisse de délits dans le sens des articles 3 (alinéas 2 et 3), 4 et 5 de l'ordonnance sur les mesures contre les atteintes à la sûreté intérieure de la Confédération, du 11 novembre 1918.

3. Par lettre du 23 mai, nous avons, sur sa demande, donné au Département des chemins de fer notre avis au sujet de l'applicabilité des législations cantonales concernant l'apprentissage aux apprentis qui sont au service d'une administration fédérale. De notre exposé, il résulte que les lois cantonales sur les apprentis ne peuvent s'appliquer à l'engagement, l'apprentissage de service et les examens du *personnel de l'exploitation,* et que les prescriptions y relatives des chemins de fer suisses, approuvées par le Département des chemins de fer, ainsi que les règlements n°s 102 et 103 établis sur cette base et concernant les apprentis au service des gares et des trains des chemins de fer fédéraux sont, au contraire, seuls valables dans ce cas. Les prescriptions se rapportant aux apprentis ouvriers des ateliers des chemins de fer fédéraux doivent, par contre, faute d'une loi fédérale sur l'apprentissage, être adaptées aux lois cantonales.

4. Répondant à la demande d'une Direction d'arrondissement, nous avons déclaré que nous ne considérions pas qu'il y avait lieu de dispenser les entrepreneurs exécutant des travaux pour les chemins de fer fédéraux de l'obligation d'assurer leurs ouvriers contre la maladie.

5. Par lettre du 8 juillet au Département des postes et des chemins de fer, nous nous sommes prononcés sur la situation juridique qui résultera, à partir du 1er janvier 1920, de la *dénonciation,* notifiée par la France, la Belgique, la Serbie, l'Italie et la Roumanie, de la *convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer,* et nous avons signalé les mesures qui nous paraissaient propres à éviter des perturbations dans le trafic international.

Le 11 juillet, le Conseil fédéral a soumis aux Etats sus-mentionnés, ainsi qu'à ceux qui n'ont pas dénoncé la convention, la proposition de laisser cette dernière en vigueur au delà du 1er janvier 1920, jusqu'à ce qu'il en ait été établi une nouvelle. Cette proposition a été adoptée; tous les Etats signataires continueront donc, provisoirement, à appliquer la convention.

6. A la suite d'une réclamation portée par le représentant du canton d'Uri devant le Conseil d'administration, nous avons fait observer aux entrepreneurs occupés pour notre compte dans ce canton qu'avant de faire *travailler le dimanche* ils devaient toujours en demander l'autorisation aux autorités cantonales compétentes. La circulaire du Conseil fédéral aux gouvernements cantonaux, du 6 août 1912, concernant les mesures à prendre pour éviter l'intervention de la police dans les travaux qui doivent être exécutés les dimanches et jours fériés aux installations des chemins de fer s'applique uniquement aux travaux intéressant les *installations du chemin de fer* qui, soit en raison de leur urgence, soit à cause de la circulation des trains, ne peuvent être effectués les jours de semaine; elle ne s'applique pas aux *travaux neufs* comme ceux que notre administration fait actuellement exécuter dans le canton d'Uri.

7. La guerre ayant amené, surtout dans les pays qui nous avoisinent, un *accroissement* considérable des cas de *vol de marchandises transportées,* nous avons fait savoir aux administrations intéressées à la convention du 1er juillet 1907 relative à la transmission des marchandises et au partage des indemnités pour les transports internationaux par chemins de fer, que nous estimions indispensable de prendre sans retard les mesures les plus sévères pour éviter autant que possible ces vols, en ajoutant qu'à notre avis le moyen le plus efficace est d'organiser le service de manière à réduire les risques de soustraction au strict minimum et de sévir rigoureusement contre les coupables.

D'après la réponse qui nous a été faite par la Direction de Hanovre en sa qualité d'administration présidente de l'Union des chemins de fer allemands, ces entreprises, pour combattre les abus signalés, organisent des services de surveillance contre les vols et établissent des tableaux de marche spéciaux suivant lesquels les marchandises sont transportées sous escorte, d'un district dans l'autre. En outre, on voue la plus grande attention aux dispositifs techniques pour la fermeture des wagons, et les agents fautifs sont rigoureusement poursuivis. Les chemins de fer italiens de l'Etat ont également institué une sévère surveillance militaire. Les autres administrations ne nous ont pas répondu.

8. Nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions sur:

1° *la manière de traiter à l'avenir les délits de contrebande* commis par le personnel des chemins de fer fédéraux. Dans les cas où la contrebande n'a pas eu pour but la réalisation d'un gain commercial, on procédera comme avant la guerre, c'est-à-dire qu'on pourra ne point congédier l'agent fautif et se borner à lui infliger une peine disciplinaire;

2° la suite à donner aux demandes de réengagement présentées par des *fonctionnaires et employés congédiés* au cours des années de guerre ou depuis lors *pour délits de contrebande* ou qui, pour éviter d'être congédiés, ont donné leur démission.

9. Nous avons édicté des *instructions pour l'application de l'assurance du personnel contre les accidents* et du règlement n° 48 sur les prestations supplémentaires.

10. Par suite d'une revision du classement de notre personnel, à laquelle a procédé la Caisse nationale d'assurance, les taux de primes suivants font règle, depuis le 1er janvier 1919, pour l'assurance contre les accidents professionnels. Ces taux sont en partie réduits.

Exploitation.	Taux de prime ‰
a. Ingénieurs de la voie, chefs de district	16
b. Garde-voie, garde-barrières	16
c. Personnel d'expédition non classé ailleurs	8
d. Personnel des manœuvres et aiguilleurs	34
e. Personnel des trains	18
f. Visiteurs, personnel chargé de l'équipement et du nettoyage du matériel roulant	18
g. Personnel des locomotives	12
h. Personnel des bateaux à vapeur, service des ports	20
i. Ateliers de réparation	20
k. Ouvriers occupés à la construction et à l'entretien de la voie, aux travaux d'art, aux sondages, à la construction de galeries	30
l. Travaux de bâtiment, transformations de gares	30
m. Exploitation des usines électriques et sous-stations, construction et entretien des canalisations aériennes et de contact pour la traction électrique	40
z. Personnel d'administration	3

Le taux des primes pour accidents non-professionnels n'a pas été modifié.

Si les nouveaux taux avaient été appliqués en 1918, la prime totale payée par les C.F.F., et qui s'est élevée à fr. 1 702 255, aurait été réduite de fr. 178 756.

11. Vu la réduction de la durée du travail opérée en 1919 pour l'ensemble de notre personnel et la diminution des risques d'accidents professionnels qui en est la conséquence, nous avons demandé à la Direction de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents d'abaisser encore nos *taux de primes pour l'assurance des accidents professionnels.* Elle nous a répondu ne pas pouvoir prendre notre demande en considération pour le moment, mais vouloir examiner, dans le courant de l'année 1920, la charge que lui impose notre exploitation et soumettre, s'il y a lieu, des propositions à son Conseil d'administration pour la revision du tarif des primes.

12. Comme les ouvriers touchent en cas de maladie, à titre d'indemnité de chômage, non seulement les 75 ou 50 % du salaire journalier prévus à l'art. 33 des statuts de la caisse d'assurance en cas de maladie, mais encore toutes les indemnités de renchérissement, la Direction générale a décidé de tenir compte de ces allocations pour la fixation du salaire annuel de base déterminé à l'art. 11 des statuts de l'assurance-invalidité et décès des ouvriers (indemnité à forfait).

Cette solution était d'autant plus indiquée que, conformément à la décision du Conseil fédéral, du 14 juillet 1919, les allocations de renchérissement sont ajoutées au traitement après décès.

La mesure indiquée ci-dessus a eu pour effet que la Direction générale a, en outre, décidé de tenir compte de la quotité non assurée des allocations de renchérissement pour le calcul de l'indemnité à forfait accordée conformément aux art. 32, 33 et 33bis des statuts de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe.

13. La compagnie du St. Gothard avait assuré, à la charge de son compte d'exploitation, une pension pour invalides et survivants à ceux de ses employés qui ne pouvaient être admis dans la caisse de secours. Nous avons autorisé la Direction du Ve arrondissement à appliquer par analogie à ce personnel le IIIe supplément aux statuts de la caisse de pensions et de secours des C.F.F.

14. Dans sa séance du 16 juillet 1919, notre Conseil d'administration a décidé la *fusion de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe du chemin de fer de la vallée de la Tœss avec notre caisse de pensions et de secours.* Cette décision a été ratifiée par le Département fédéral des postes et des chemins de fer, le 30 juillet 1919. Nous avons chargé la Direction du IVe arrondissement de continuer l'administration de cette caisse jusqu'au 1er janvier 1920, date de sa reprise par l'administration de notre caisse de pensions et de secours.

Nous avons en outre décidé de dissoudre la commission administrative de la caisse de secours du chemin de fer de la Tœss et de conférer également, pour ce qui concerne les assurés de cette caisse, à la Commission du IVe arrondissement de notre caisse de pensions les attributions prévues au règlement no 14.

15. Nous avons donné les instructions nécessaires pour l'application de la décision du Conseil d'administration, du 16 juillet, concernant le paiement de *retraites* aux directeurs, fonctionnaires et employés à poste fixe qui ne font pas partie de la caisse de pensions et de secours en qualité d'assurés jouissant de la plénitude des droits. Les prescriptions provisoires du 25 octobre 1918 concernant l'octroi de suppléments de pensions sont également appliquées aux fonctionnaires et employés à poste fixe pensionnés conformément à la décision du 16 juillet. Ils touchent aussi les indemnités de cherté de vie accordées aux pensionnaires.

16. Par arrêté des Chambres fédérales du 20 juin 1919, il nous a été accordé, à la charge du compte d'exploitation, un crédit de fr. 2 662 000 pour le versement d'une *allocation de renchérissement aux anciens fonctionnaires, employés à poste fixe et ouvriers* des chemins de fer fédéraux qui sont au bénéfice d'une pension.

Cet arrêté est mentionné sous chiffre 1, à page 2 du présent rapport.

17. Lors de la *fusion de la caisse de secours du chemin de fer du St. Gothard avec notre caisse de pensions* (voir rapport annuel de 1913, page 11, litt. *c*), les membres de la première de ces caisses ont été autorisés à opter pour les statuts de la caisse de secours du St. Gothard. Il a en outre été donné l'assurance à ces optants que si les statuts de notre caisse de pensions étaient modifiés en faveur des assurés, ces amendements leur seraient appliqués par analogie. Or, le Conseil d'administration a édicté un IVe supplément auxdits statuts (voir rapport annuel de 1918, page 10, chiffre 10) dont l'application par analogie aux optants du Gothard n'était pas possible. C'est pourquoi nous avons soumis à notre Conseil d'administration un projet de décision tendant à ce que ces agents pussent se faire assurer, conformément aux statuts de la caisse de pensions et de secours des C.F.F., tout en ayant droit au minimum aux prestations prévues par les statuts de la caisse de secours du St. Gothard. Notre projet a été approuvé par le Conseil d'administration le 28 janvier 1920.

18. Au vu d'un certain nombre de demandes qui nous ont été présentées, nous avons décidé de porter en compte aux *fonctionnaires et employés de nationalité étrangère,* pour la caisse de pensions et de secours, le *temps passé* par eux *au service de guerre de leur pays d'origine,* à condition qu'ils versent, pour ce temps-là, leurs cotisations statutaires et celles de l'administration, avec intérêt au $3^1/_2$ %.

19. Le *rapport de la commission d'experts chargée d'examiner la question de la couverture absolue de la caisse de pensions et de secours* (voir rapport annuel de 1917, page 34, chiffre 12) ne nous a point encore été remis au cours de l'exercice.

20. Les *comptes et bilans de nos caisses de secours pour 1918* ont été soumis au Département fédéral des chemins de fer et à l'Office des assurances sociales; ils n'ont donné lieu à aucune observation ni décision de la part de ces autorités.

21. L'adoption de la *loi fédérale concernant la caisse d'assurance des fonctionnaires, employés et ouvriers fédéraux a rendu nécesaire la revision de l'assurance de notre personnel, notamment en ce qui a trait aux ouvriers.* Nous avons mis cette revision à l'étude, et malgré les grandes difficultés qu'elle offre nous espérons pouvoir l'achever en 1920.

22. *Demandes de concession de forces hydrauliques* (voir rapport annuel de 1918, page 41, chiffre 10).

a. De nouvelles conférences ont eu lieu avec la Direction des travaux publics et la Corporation d'Uri au sujet de la *concession des forces du Kœrstelenbach supérieur, du Brunibach et de l'Etzlibach.* Ensuite de cet échange de vues, nous avons élaboré de nouveaux projets de concession.

b. Nous sommes tombés d'accord avec le Conseil d'Etat d'Argovie d'utiliser les *forces motrices de l'Aar entre Aarau et Wildegg* non sur la base d'une concession cantonale, mais en vertu de l'art. 12 de la loi fédérale du 22 décembre 1916 sur l'utilisation des forces hydrauliques. Par arrêté du 11 juillet 1919, le Conseil fédéral nous a autorisés à requérir pour les besoins de la Confédération, dans le sens de cette disposition, la section allant d'Aarau à Wildegg. Les 2 et 6 septembre, nous avons, en vertu de cette autorisation, conclu avec le Conseil d'Etat du canton d'Argovie un contrat pour l'utilisation des forces hydrauliques en question, lequel a été ratifié le 7 octobre par notre Conseil d'administration, et le 10 novembre par le Grand Conseil du canton d'Argovie.

c. Sous réserve de ratification par le Conseil d'administration, nous avons conclu avec les représentants des cantons de Zurich, Schwyz et Zoug un contrat de concession pour une *usine de l'Etzel.* Le contrat a, entre temps, été ratifié par les cantons de Zurich et de Zoug. Il ne l'a point encore été par le canton de Schwyz.

d. Nous nous sommes mis d'accord avec la S. A. des Forces motrices du nord-est de la Suisse, à Baden, sur une convention relative à la construction et à l'exploitation communes de l'*usine de l'Etzel.* Cette convention ne sera formellement conclue et soumise à notre Conseil d'administration que lorsque la concession des forces de l'Etzel nous aura été définitivement accordée.

b. Service du contentieux.

I. Assurances.

1. Les *caisses cantonales d'assurance contre l'incendie* nous ont versé la somme de fr. 7360 pour 9 sinistres.

2. Les objets assurés par nous mêmes ont, au cours de l'exercice, subi 138 sinistres. Il a été porté à la charge de notre *fonds d'assurance contre l'incendie* une somme de fr. 102 385. 23. Une grande partie de ces dépenses a été occasionnée par les dégâts que la projection d'étincelles imputables au chauffage des locomotives au bois a causé au printemps de 1919.

II. Cautionnements.

L'état des cautionnements au 31 décembre 1919 était le suivant:

876	sûretés en espèces	fr.	928 075
1002	sûretés en titres	„	10 140 086
1758	cautionnements	„	18 410 006
Ensemble 3636	sûretés au montant total de	fr.	29 478 167

(1918: 3255 = fr. 24 529 655)

Dans cette somme sont comprises 28 sûretés générales s'élevant au total à fr. 4 861 250.

III. Impôts.

1. La mise en vigueur dans le canton de Vaud des nouvelles taxes vénales a porté le sommaire cadastral imposable des chemins de fer fédéraux de fr. 2 449 391 (1918) à fr. 3 842 598.

2. Un recours contre la taxation des immeubles des chemins de fer fédéraux dans la commune de Baar a été rejeté comme non-fondé par le Conseil d'Etat du canton de Zoug.

3. En vertu de la nouvelle loi sur l'impôt, il a été adressé au Bureau des contributions du canton de Zurich des déclarations pour les immeubles imposables des chemins de fer fédéraux situés sur le territoire dudit canton.

IV. Accidents.

Pour le nombre des accidents donnant lieu à responsabilité civile qui se sont produits en 1919 et pour les indemnités payées de ce chef, nous renvoyons aux tableaux statistiques et aux comptes.

Au cours de l'exercice, il a été réglé par les Directions d'arrondissement 47 cas de responsabilité, contre 68 en 1918.

Des arrangements conclus, 8 ont dû être soumis à notre ratification, conformément au règlement d'exécution de la loi sur le rachat.

V. Réclamations.

A. Adressées aux chemins de fer fédéraux.

Réclamations non liquidées en 1918	2 963	(1 660 en 1918)
Nouvelles réclamations reçues pendant l'exercice	16 830	(17 004 „ „)
Repoussées	6 780	(5 810 „ „)
Admises et pour lesquelles il a été payé une indemnité	8 834	(9 891 „ „)

B. Adressées à d'autres administrations pour des transports auxquels les chemins de fer fédéraux avaient participé.

Réclamations transmises aux chemins de fer fédéraux	3 158	(3 023 en 1918)
Réclamations ayant donné lieu à paiement de la part des C. F. F.	1 968	(1 786 „ „)

C. Irrégularités.

Pour avaries ou perte partielle	3 278	(3 481 en 1918)
Pour empêchements à la livraison	3 184	(1 872 „ „)

D. Procès.

Pendants depuis 1918	16	(26 en 1918)
Nouveaux procès en 1919	27	(13 „ „)
Terminés en tout	17	(23 „ „)

c. Administration des caisses de pensions, de secours et de malades.

I. Caisse de pensions et de secours.

1. Au cours de l'exercice, l'administration des caisses de pensions et de secours a eu à régler, conformément aux statuts, les cas ci-après:

Cas d'invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements I	II	III	IV	V	Total
Invalides	*8*	*50*	*33*	*47*	*32*	*21*	*191*
invalides ayant moins de 5 ans de service	—	—	1	1	2	—	4
invalides ayant 5 ans de service ou plus	8	50	32	46	30	21	187
Assurés actifs décédés	*5*	*37*	*30*	*33*	*18*	*19*	*142*
indemnités à forfait allouées à des veuves	—	—	1	—	1	—	2
indemnités à forfait allouées à des orphelins	—	1	—	—	1	—	2
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère	—	—	9	—	—	3	12
veuves pensionnées	4	31	25	26	14	14	114
orphelins pensionnés	4	48	57	49	17	41	216
orphelins de père et de mère pensionnés	—	6	—	7	3	—	16
Invalides décédés	*2*	*46*	*35*	*45*	*24*	*30*	*182*
veuves pensionnées	—	28	20	32	15	21	116
orphelins pensionnés	—	18	10	13	3	11	55
orphelins de père et de mère pensionnés	—	2	3	2	—	—	7
Veuves décédées	*8*	*19*	*19*	*36*	*23*	*8*	*113*
orphelins de père et de mère pensionnés	2	4	2	1	2	—	11
Veuves remariées	*1*	*5*	*3*	*4*	*5*	*2*	*20*
orphelins pensionnés	—	5	7	11	6	3	32

L'administration a reçu en outre *261 demandes de secours basées sur l'art. 36 des statuts;* les commissions compétentes de la caisse de secours y ont fait droit, et la somme affectée de la sorte s'est élevée à *fr. 70 157. 05.*

L'administration des caisses de secours a été avisée de 9 cas d'invalidité et de 12 décès par suite d'accidents. 9 de ces cas d'invalidité et 7 décès concernent l'exploitation (remboursement des cotisations).

2. Le tableau suivant indique l'effectif des *assurés actifs* au 31 décembre 1919 et le montant des traitements assurés, ainsi que l'effectif des *invalides, veuves, orphelins et groupes d'orphelins de père et de mère* pensionnés. Les effectifs au 31 décembre 1918 ont été mentionnés entre parenthèses.

Assurés actifs	24 250	(23 601)	traitements assurés	fr 85 263 581	(fr. 71 682 571)
Invalides pensionnés	3 406	(3 416)	pensions annuelles	„ 6 055 645	(„ 5 929 030)
Veuves pensionnées	3 048	(2 971)	„ „	„ 2 234 501	(„ 2 103 517)
Orphelins pensionnés	1 541	(1 529)	„ „	„ 281 579	(„ 274 681)
Groupes d'orphelins de père et de mère pensionnés	166	(154)	„ „	„ 79 712	(„ 74 943)

La forte augmentation de la somme des traitements assurés comparativement à celle de l'année précédente s'explique en partie par le fait qu'une fraction des allocations de renchérissement est assurée depuis le 1er novembre 1918, conformément au chiffre II du IVe supplément aux statuts.

3. Le *compte de profits et pertes* figure aux pages 134 à 137 de ce rapport. Il accuse au 31 décembre 1919 un déficit de fr. 51 789 091. 80. Le déficit au 31 décembre 1918, qui était de fr. 42 047 283. 82, ayant diminué de la valeur d'un amortissement de fr. 28 345. 05, la *perte* en 1919 est donc de *fr. 9 770 153. 03.* Cette perte extrêmement élevée est surtout la conséquence du IVe supplément (chiffre II [1]), car cette disposition équivaut à un relèvement général des traitements. Ce relèvement, en vertu du IVe supplément (chiffre II [1]) se monte à fr. 11 538 214 et représente 16,1 % des traitements fixes. Si l'on calcule la valeur effective des dépenses et des recettes proportionnellement à la valeur établie pour les traitements fixes, on arrive, rien que pour cette augmentation de traitement, à une valeur actuelle des dépenses futures se montant à fr. 38 581 582. 03
contre une valeur des recettes futures de (12 % ou 12½ %) . . . . . „ 17 742 520. 51
ce qui nécessiterait un accroissement de la réserve des cotisations se chiffrant par . . . fr. 20 839 061. 52

Mais conformément au chiffre II (2) du IVe supplément, les neufs versements mensuels, tout en restant dus, seront échus lors du relèvement définitif des traitements. L'augmentation de la réserve de cotisations se trouvera donc réduite des 9/12 de fr. 11 538 214, soit de fr. 8 653 660, ce qui ramène la perte occasionnée par le chiffre II du IVe supplément à fr. 12 185 401. 52.

Quant aux autres sources de gains et de pertes, nous renvoyons à l'analyse des bénéfices et des pertes de l'exercice de 1919 suivant leur origine (voir page 138 du présent rapport). Fait à noter, en 1919 le taux non seulement de la mortalité, mais encore de l'invalidité, a diminué. Cette réduction du taux d'invalidité est due en partie à la cherté de la vie et en partie au fait que les agents reculent le moment de leur demande

de mise à la pension dans l'attente de la nouvelle loi sur les traitements et de ses effets sur le chiffre de la pension elle-même. Sans la perte occasionnée par le IVe supplément des statuts et à laquelle il a été fait allusion plus haut, on aurait réalisé un gain assez considérable en 1919.

4. Le *bilan* au 31 décembre 1919, qui figure à page 140 du présent rapport, ne donne lieu à aucune autre remarque spéciale.

II. Assurance ouvrière.

1. Etaient assurés à *la caisse des malades,* au 31 décembre 1919, conformément aux art. 16 et 17 des statuts du 20 novembre 1917 (les chiffres correspondants pour 1918 étant indiqués entre parenthèses):

Classe *a* (médecin et médicaments seulement) . . . . 122 (47) hommes et 36 (23) femmes;
„ *b* (indemnité de chômage seulement) . . . . . 104 (28) et aucune femme;
„ *c* (médecin, médicaments et indemnité de chômage) 10 675 (8362) hommes et 1313 (1276) femmes.

La forte augmentation du nombre des assurés dans les trois classes s'explique par l'accroissement de la quantité des ouvriers auxiliaires et des ouvriers permanents (cl. *c.*), qui est en partie le résultat de la réduction de la durée du travail.

2. *L'assurance-invalidité et décès* (statuts du 20 novembre 1917) comprenait au 31 décembre 1919:
9192 (7797) assurés actifs,
902 (882) invalides pensionnés, la somme annuelle des pensions représentant fr. 635 946. 60 (fr. 599 057. 10).

Durant l'exercice de 1919, le *taux d'invalidité* a été de 1,02 % (1,52 %) et le *taux de mortalité* de 0,79 % (1,82 %).

La diminution du taux d'invalidité est due au grand nombre de mises à la pension qui ont eu lieu en 1918 (voir rapport annuel de 1918, page 43, chiffre II, 2) et à la réaction à laquelle il fallait s'attendre. L'abaissement du taux de mortalité est tout relatif également (épidémie de grippe en 1918).

3. Les résultats de l'*évaluation de morbidité pour 1918* sont indiqués à pages 151 et 152 du présent rapport: „Statistique du compte de profits et pertes pour 1918“ et „Récapitulation des jours de maladie effectifs et présumés pendant l'exercice de 1918“. Cette récapitulation montre, quant à la morbidité, une sérieuse aggravation comparativement à 1917. Le pour-cent des jours de maladie effectifs comparé aux probabilités a été de 226,16 (137,95) dans les ateliers et de 180,80 (145,51) pour les caisses des malades des arrondissements. La grande élévation de ce pour-cent comparativement à 1917 provient de l'épidémie de grippe qui a éclaté en 1918.

Les résultats de l'évaluation de morbidité pour 1919 ne pourront être fournis que dans le prochain rapport annuel de gestion, ce travail demandant plus de temps que ne nous en laisse le délai d'impression du présent rapport.

4. On trouvera aux pages 148 à 150 de ce rapport des renseignements sur le *compte de profits et pertes* de notre assurance ouvrière.

La *classe d'assurance a* (soins médicaux, pharmaceutiques et hôpital seulement) a un *gain* de fr. 1950. 47; sont compris dans ce gain le subside fédéral, se montant à fr. 633. 20, ainsi que les intérêts (4 %) du fonds de réserve, soit fr. 484. 02.

La *classe d'assurance b* (indemnité de chômage seulement) a un *gain* de fr. 878. 28. Dans ce résultat il est tenu compte du subside fédéral, s'élevant à fr. 477. 05, ainsi que des intérêts (4 %) représentant fr. 20. 73.

La *classe d'assurance c* (soins médicaux, soins pharmaceutiques, hôpital et indemnité de chômage) accuse une *perte* de fr. 220 937. 97. Dans cette perte il est tenu compte du subside fédéral, intérêts compris, ainsi que des contributions des cantons de Fribourg et de St. Gall, mais non du fonds spécial, recettes (voir chiffre III, 9, 10 et 11) et dépenses (voir chiffre III, 11). Ce fonds spécial est comptabilisé à part. Sans les contributions de la Confédération et des deux cantons précités, la perte aurait été de fr. 279 142. 62.

Les pertes de la classe *c* sont réparties par unités administratives à page 150 du présent rapport. Toutes les unités accusent des pertes, qui sont à la vérité moins grandes qu'en 1918 (épidémie de grippe), mais qui selon toutes prévisions ne se réduiront pas à l'avenir pour les caisses de malades des arrondissements, les frais de médecins, de médicaments et d'hôpital ayant augmenté.

5. Les bilans de l'assurance ouvrière figurent à page 153 du présent rapport.

III. Assurance contre les accidents.

Pour l'assurance de notre personnel contre les accidents, nous avons payé les primes suivantes à la Caisse nationale de Lucerne en 1918 et 1919:

	1918 (1er avril — 31 décembre)	1919
Pour accidents professionnels:		
Salaires assurés	fr. 71 120 220	fr. 130 076 398
Prime	„ 1 398 430	„ 2 348 726
Taux de prime moyen	19.7 ‰	18.1 ‰
Pour accidents non-professionnels:		
Salaires assurés	fr. 70 633 688	fr. 129 360 337
Prime	„ 303 826	„ 566 769
Taux de prime moyen	4.3 ‰	4.4 ‰

d. Service médical.

1. En 1919, le médecin en chef a établi la statistique de 26 795 cas de maladie contre 37 229 en 1918. Ces renseignements sont consignés dans cinq résumés qui font partie des tableaux statistiques.

Comme la statistique ne s'étend qu'aux cas dans lesquels le travail a été repris en cours d'exercice, ces données ne correspondent pas au nombre des maladies annoncées, qu'on trouvera sous chiffre 3 ci-dessous.

2. En 1919, le mois à la fin duquel il y a eu le plus de malades a été celui de janvier: 2 803 cas (en 1918, c'était le mois d'octobre: 4 510); le mois à la fin duquel il y en a eu le moins a été juin: 1 398 (en 1918, juin 1 508). La moyenne des malades à la fin de chaque mois de l'année a été de 1908 contre 2 420 en 1918.

La diminution du nombre des cas de maladie, comparativement à 1918, est surtout due à la décroissance de l'épidémie de grippe. Le total des cas de grippe depuis le commencement de l'épidémie jusqu'au 31 décembre 1919 s'est élevé à 20 831 (au 31 décembre 1918, il était de 18 518).

3. En ce qui concerne l'activité du service médical, nous signalerons encore ce qui suit:

	Direction générale	Electrification	Arrondissements I	II	III	IV	V	Total	(1918)
Examens d'admission par les médecins attitrés	32	276	1340	1732	1686	874	1334	7274	(2366)
Rapports sur les mises à la pension	1	—	77	44	46	21	42	231	(178)
Rapports sur des suites d'accidents	—	1	6	19	14	1	8	49	(21)
Examens de contrôle	5	7	446	115	121	80	185	959	(555)
Maladies annoncées	256	205	5096	6368	4720	2748	4894	24 287	(40 226)

D. Directions d'arrondissement.

Les Directions d'arrondissement ont adressé chaque trimestre des rapports détaillés à leurs Conseils sur les affaires traitées par elles en vertu de la loi sur le rachat et du règlement d'exécution. Un certain nombre de ces affaires ont dû être transmises à la Direction générale pour leur règlement définitif, et les plus importantes d'entre elles sont mentionnées dans le présent rapport. Quant à la gestion même des Directions d'arrondissement, les rapports aux Conseils d'arrondissement donnent tous les renseignements voulus.

Aux cours de l'année, deux collègues nous ont été enlevés par la mort. Le 11 janvier, M. Victor Duboux, vice-président de la Direction du Ier arrondissement, est subitement décédé d'une attaque d'apoplexie à son retour d'un voyage d'inspection des travaux du IIe tunnel du Simplon. Quelques mois plus tard, le 28 juillet, nous avons reçu la douloureuse nouvelle du décès de M. Joseph Stockmar, qui avait dès l'origine présidé la Direction du Ier arrondissement. L'administration perd en eux deux hommes de grande valeur qui, dans les hautes fonctions qu'ils remplissaient, se sont toujours distingués par leurs connaissances spéciales, leur expérience et leur sentiment du devoir. Nous ne cesserons d'honorer la mémoire de ces deux collègues.

Comme il est dit à pages 5 et 6 du présent rapport, M. Emile Gorjat occupe seul la Direction du Ier arrondissement depuis le 15 septembre, le Conseil fédéral ayant approuvé cette organisation provisoire.

* * *

Observations finales et propositions.

Parvenus à la fin de notre rapport, nous relevons encore ce qui suit quant à la clôture de compte et au montant des déficits des derniers excercices.

Le solde passif du compte de profits et pertes à fin 1919 est de			fr. 159 464 419. 19
A fin 1918, il était de			„ 128 620 354. 98
L'excédent de dépenses de l'exercice est ainsi de			fr. 30 844 064. 21

Depuis l'année où la guerre a éclaté, les soldes passifs ont atteint les montants suivants :

En 1914	fr. 17 235 250. 96		
„ 1915	„ 16 630 119. 57		
„ 1916	„ 18 706 826. 84		
„ 1917	„ 29 238 394. 32		
„ 1918	„ 54 848 927. 44		
„ 1919	„ 30 844 064. 21	Total	fr. 167 503 583. 34
dont à déduire le solde actif de 1913 reporté à 1914			„ 8 039 164. 15
Montant du solde passif à fin 1919, comme ci-dessus.			fr. 159 464 419. 19

Comme nous l'avons mentionné au cours de ce rapport, le présent compte annuel, de même que les précédents, renferme l'amortissement légal des dépenses de construction, l'amortissement des installations disparues, l'amortissement des frais d'emprunts, les versements dans les fonds spéciaux, ainsi que l'annuité d'intérêt et de couverture du déficit de la caisse de pensions et de secours. Dans son message du 19 mai 1916 concernant les comptes de 1915 des chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord qu'il soit procédé ainsi, et l'Assemblée fédérale a sanctionné ce mode de faire en approuvant les comptes. Quant aux mesures à prendre pour couvrir le déficit et rétablir l'équilibre financier, nous renvoyons aux propositions qui vous ont été soumises à ce sujet le 29 mars 1920 par notre Conseil d'administration.

Grâce à une légère reprise du trafic et au relèvement des taxes, facteurs qui ont produit une sensible augmentation des recettes de transports, le résultat de l'exercice de 1919 est d'environ 24 millions de francs plus favorable que celui de l'exercice de 1918. Mais le surcroît des recettes d'exploitation est loin de suffire à la couverture des intérêts du capital, des amortissements et des réserves. La situation financière des chemins de fer fédéraux est donc grave et difficile. L'augmentation considérable des dépenses qu'entraîne l'exploitation, et le fait qu'il faudra consacrer des sommes importantes aux travaux neufs, parmi lesquels ceux qui sont destinés à l'électrification ont la plus large part, nécessitent impérieusement un nouvel accroissement des recettes et une grande prudence dans l'examen de toutes les exigences de nature à imposer de nouvelles charges aux chemins de fer fédéraux.

* * *

Nous avons proposé à notre Conseil d'administration de vous prier de soumettre à l'Assemblée fédérale les

résolutions

suivantes :

1. Les comptes de 1919 et le bilan au 31 décembre 1919 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Le compte de profits et pertes de 1919, soldant par un excédent passif de fr. 159 464 419. 19, est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau, et une décision sera prise en 1920 pour sa couverture.

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1919 est approuvée.

Veuillez agréer, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 26 mars 1920.

Pour la Direction générale des chemins de fer fédéraux :

Le président,

Dinkelmann.

Annexes :

Comptes et bilan, ci-après.
Tableaux statistiques, tirés à part.