Zeitschrift: Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1902)

Artikel: Rapport de la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1902, pour être soumis à l'Assemblée fédérale

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676060

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: 13.12.2025

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

Rapport

de la

Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1902, pour être soumis à l'Assemblée fédérale.

(Du 11 avril 1903.)

Monsieur le Président de la Confédération,
Messieurs les Conseillers fédéraux,

Depuis le 1er janvier 1902, l'administration des chemins de fer fédéraux exploite les réseaux qui ont appartenu aux chemins de fer du Central suisse et du Nord-Est et qui ont été acquis ensuite de rachat à l'amiable par la Confédération, ainsi que l'entreprise du chemin de fer Wohlen-Bremgarten. L'Assemblée fédérale ayant, en date du 21 avril 1902, approuvé le contrat du 22 novembre 1901 relatif au rachat à l'amiable des chemins de fer de l'Union-Suisse, l'exploitation de ce dernier réseau, du chemin de fer du Toggenburg et de la ligne Wald-Ruti a également passé, le 1er juillet 1902, aux mains des chemins de fer fédéraux. L'exploitation à été organisée provisoirement pour l'année 1902 de la manière suivante: à la Direction du IIe arrondissement à Bâle ont été attribuées les lignes exploitées jusqu'alors par le Central, à la Direction du IIIe arrondissement à Zurich celles du Nord-Est et à la Direction du IVe arrondissement à St-Gall celles de l'Union-suisse.

Le 1er janvier 1903 la division définitive des arrondissements a été introduite, telle que la prescrivent le règlement

édicté par le Conseil fédéral pour l'exécution de la loi sur le rachat du 7 novembre 1899, avec le supplément du 4 mars 1902; ensuite de cette nouvelle division, les arrondissements comprennent désormais les lignes suivantes :

IIe arrondissement. Siège à Bâle.

1. Bâle—Olten—Zofingue—Lucerne (y compris les gares de Bâle, d'Olten et de Lucerne et la station de Zofingue);
2. Olten—Berne—Thoune - Scherzligen (y compris la gare de Berne) ;
3. Bâle - frontière à St-Louis ;
4. Bâle, gare suisse—Bâle, gare badoise (chemin de fer de raccordement) ;
5. Pratteln—Schweizerhalle ;
6. Olten—Bienne ;
7. Herzogenbuchsee—Nouveau-Soleure—Busswil (—Lyss).

IIIe arrondissement. Siège à Zurich.

1. Zurich—Turgi—Brugg—Aarau—Olten (y compris la gare de Zurich) ;
2. Brugg—Pratteln (—Bâle);
3. Aarau—Suhr—Zofingue ;
4. Aarau—Wohlen - Immensee (— Arth-Goldau);
5. Wohlen—Brugg ;
6. Wohlen—Bremgarten ;
7. Turgi—Waldshut ;
8. Zurich—Winterthour ;
9. Effretikon-Hinwil ;
10. Wald—Rüti ;
11. Zurich—Wädenswil—Ziegelbrücke—Sargans (—Coire) ;
12. Ziegelbrücke—Näfels—Glaris ;
13. Weesen—Glaris ;
14. Glaris—Linthal ;
15. Zurich—Wallisellen—Rapperswil—Ziegelbrücke ;
16. Zurich - Meilen—Rapperswil ;
17. Zurich—Thalwil—Zoug—Lucerne ;
18. Zurich—Altstetten—Zoug ;
19. Zurich—Oerlikon—Niederglatt—Bulach—Eglisau—Schaffhouse (y compris la gare de Schaffhouse);
20. Oberglatt—Dielsdorf—Niederweningen ;

21. Bulach—Otelfingen—Wettingen;
22. Aarau—Suhr—Baden—Wettingen;
23. Wettingen—Seebach—Oerlikon;
24. Zurich—Kloten—Effretikon—Winterthour;
25. Winterthour—Koblenz—Stein;
26. Navigation à vapeur sur le lac de Zurich.

IVe arrondissement. Siège à St-Gall.

1. (Zurich—) Winterthour—Romanshorn (y compris la gare de Winterthour);
2. Rorschach—Romanshorn—Constance;
3. Winterthour—Schaffhouse;
4. Winterthour—Etzwilen—Singen;
5. Schaffhouse—Etzwilen—Constance;
6. (Zurich—) Winterthour—St-Gall—Rorschach;
7. Rorschach—Buchs—Sargans—Coire (y compris la station de Sargans);
8. Wil—Ebnat;
9. Sulgen—Gossau;
10. Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

La longueur de ces lignes, exploitées par les chemins de fer fédéraux, est de 1580 kilomètres.

Indépendamment des travaux d'organisation, l'administration des chemins de fer fédéraux a eu donc à s'occuper aussi, en 1902, des affaires courantes relatives à l'exploitation des réseaux nationalisés. Nous avons l'honneur de vous présenter un rapport sur cette double activité, conformément à l'art. 17, chiffre 3, de la loi fédérale concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux du 15 octobre 1897.

A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année le Conseil d'administration a eu 7 séances et la commission permanente, 13; ces séances ont été consacrées aux affaires suivantes:

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

a) Budget supplémentaire des chemins de fer fédéraux pour 1902 (Direction générale et IIIme arrondissement), comprenant:

1. Budget supplémentaire d'exploitation pour 1902 avec 5 annexes, savoir :
   a) Budget de l'Economat ;
   b) Budget de l'Administration du matérial de voie et de l'atelier de construction ;
   c) Budget des Ateliers principaux à Zurich ;
   d) Budget de la navigation à vapeur sur le lac de Zurich ;
   e) Budget de la navigation à vapeur sur le lac de Constance.
2. Budget supplémentaire du Compte de profits et pertes pour 1902.
3. Budget supplémentaire de construction pour 1902.
4. Budget supplémentaire du compte de capital pour 1902.

b) Rapport sur la gestion et comptes annuels des chemins de fer fédéraux pour l'année 1901.

c) Deuxième budget supplémentaire des chemins de fer fédéraux pour 1902 (IVme arrondissement), comprenant :

1. Budget d'exploitation avec les 5 annexes suivantes :
   a) Budget de l'Economat, des combustibles et des matières de graissage ;
   b) Budget de l'Administration du matériel de voie ;
   c) Budget de l'Administration des imprimés ;
   d) Budget des ateliers de Rorschach et de Coire ;
   e) Budget de l'Usine à gaz à Rorschach.
2. Budget du compte de profits et pertes pour le IIme semestre de 1902.
3. Budget de construction pour le IIme semestre de 1902.
4. Budget du compte de capital pour le IIme semestre de 1902.

d) Budget des chemins de fer fédéraux pour 1903, comprenant :

1. Budget d'exploitation avec 16 annexes concernant les services auxiliaires et les entreprises accessoires ;
2. Budget du compte de profits et pertes ;
3. Budget de construction ;
4. Budget du compte de capital.

e) Rapport sur les comptes et le bilan de l'Union-Suisse pour 1901.

2. Règlements.

Les règlements suivants ont été édictés au cours de 1902 :

N° 5. Règlement du secrétariat de la Direction générale (du 21 mars 1902).

N° 8. Règlement du bureau de statistique de la Direction générale (du 29 décembre 1902).

N° 12. Règlement du bureau de détaxe auprès de la Direction générale (du 30 décembre 1902).

N° 15bis. Règlement concernant l'organisation générale des services auprès des Directions d'arrondissement (du 14 octobre 1902).

N° 16. Règlement du secrétariat des Directions d'arrondissement (du 14 octobre 1902).

N° 18. Règlement des bureaux du contentieux des Directions d'arrondissement (du 31 mai 1902).

N° 19. Règlement pour l'Economat des Directions d'arrondissement (du 30 décembre 1902).

N° 23. Règlement sur l'uniforme du personnel (du 22 mars 1902).

N° 26. Règlement concernant les cautionnements à fournir par des fonctionnaires des chemins de fer fédéraux (du 22 mars 1902).

Ad N° 27. Supplément au règlement concernant l'octroi du libre parcours (du 14 octobre 1902).

N° 28. Règlement concernant l'octroi de billets d'employés (du 30 décembre 1902).

N° 62. Règles pour l'élaboration des horaires des chemins de fer fédéraux (du 21 mars 1902).

N° 63. Règlement concernant l'organisation du Département de l'exploitation des Directions d'arrondissement (du 30 décembre 1902).

N° 222. Règlement concernant l'organisation du Département des travaux des Directions d'arrondissement (du 30 décembre 1902).

N° 223. Règlement pour les ingénieurs de la voie (du 30 décembre 1902).

3. Propositions de nomination.

Ont été proposés par le Conseil d'administration et nommés par le Conseil fédéral membres de la *Direction du IVme arrondissement* à St-Gall :

M. Henri *Stamm,* vice-président de la Direction des chemins de fer de l'Union-Suisse (Présidence, Département de l'exploitation) ;

M. Arnold *Seitz,* membre de la Direction des chemins de fer de l'Union-Suisse (Vice-présidence, Département des travaux) ;

M. le Dr Oscar *Seiler,* adjoint à la Direction des chemins de fer de l'Union-Suisse (Département des finances et du contentieux).

De même, membres de la *Direction du Ier arrondissement* à Lausanne :

M. Joseph *Stockmar,* membre de la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon (Présidence, Département des finances et du contentieux) ;

M. Emile *Colomb,* vice-président de la Direction des chemins de fer du Jura-Simplon (Vice-présidence, Département des travaux) ;

M. Paul *Manuel,* chef de l'exploitation des chemins de fer du Jura-Simplon (Département de l'exploitation).

4. Ratifications de nominations.

Le Conseil d'administration a ratifié la nomination des chefs de service suivants, faite par la Direction générale :

a) Auprès de la Direction générale :

1. de M. Ernest *Züttel* aux fonctions de chef de contrôle des dépenses en remplacement de M. Forter, décédé ;
2. de M. Théodore *Sourbeck* aux fonctions de chef du bureau de statistique ;
3. de M. Albert de *Steiger* aux fonctions de chef de l'administration du matériel de la voie.

b) Auprès de la Direction du IIme arrondissement :

4. de M. Ernest *Sänger* aux fonctions d'ingénieur en chef de la traction.

c. Auprès de la Direction du IIIme arrondissement :

5. de M. le Dr Frédéric *Schumann* aux fonctions de secrétaire de la Direction;
6. de M. le Dr Otto *Wullschleger* aux fonctions de chef du bureau du contentieux ;
7. de M. Louis *Bösch* aux fonctions d'ingénieur en chef.

d. Auprès de la Direction du IVme arrondissement :

8. de M. Théophile *Bühler* aux fonctions de secrétaire de la Direction.

5. Le Conseil d'administration a donné aux **contrats de cojouissance suivants, conclus avec d'autres administrations,** sa ratification qui avait été réservée :

1. Contrat avec le *chemin de fer du Seethal suisse* concernant la cojouissance de la station de Emmenbrücke (du 26 avril 1902).
2. Contrat avec le *chemin de fer du Seethal suisse* concernant la cojouissance de la station de Wildegg (du 26 avril 1902).
3. Contrat avec le *chemin de fer Berne-Neuchâtel* (ligne directe) concernant la jonction du chemin de fer Berne-Neuchâtel à la gare de Berne et la cojouissance de ladite gare par le chemin de fer Berne-Neuchâtel (du 25 octobre 1902).
4. Contrat avec les *chemins de fer d'Etat du Grand Duché de Bade* concernant la gare commune de Schaffhouse (du 5/16 décembre 1902).

6. Projets de travaux. Ont été adoptés :

a) Les plans du bâtiment de service du Brückfeld à Berne avec attribution d'un crédit de fr. 800,000 pour l'exécution des travaux et l'ameublement ;

b) Projet d'établissement d'un *pont* neuf *sur la Thour à Mullheim* pour la IIme voie Winterthour-Romanshorn avec un devis de fr. 303,000 et projet de remplacement du pont actuel en fer de la Ire voie par un pont neuf en fer avec un devis de fr. 197,000.

c) *Les types de superstructure* sur les lignes principales des chemins de fer fédéraux.

7. Le Conseil d'administration a ratifié les **contrats de fournitures** suivants :

a) Marché passé avec la Direction royale des mines à Sarrebrück pour la fourniture de *houille de la Sarre* pour le chauffage des locomotives (des 21/24 janvier 1902).

b) Marchés passés avec MM. Raab, Karcher et Cie, à Strasbourg (Alsace) pour la fourniture de *briquettes de houille* (des 30 avril/9 mai 1902).

c) Marché passé avec la Fabrique suisse de locomotives à Winterthour pour la fourniture de *12 locomotives à grande vitesse* avec leurs tenders (des 18/21 février 1902).

8. Divers. 1. Par arrêté du 22 mars 1902 et en application des art. 27 et 50 du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat, le droit a été donné à certains fonctionnaires supérieurs d'engager par leur signature l'administration des chemins de fer fédéraux pour des affaires déterminées ; ce sont notamment : à la Direction générale, le caissier principal, son adjoint, le chef du contrôle des dépenses et le teneur de livres principal, auprès des Directions d'arrondissement, le caissier et son adjoint pour certaines opérations de caisse, auprès de la Direction générale, le chef du bureau de détaxe et son adjoint, ainsi que les chefs des bureaux du contentieux et leurs adjoints auprès de la Direction générale et des Directions d'arrondissement pour la liquidation de réclamations.

2. Le 22 mars 1902, il a été décidé, sous réserve de l'assentiment du Conseil fédéral, que les *taxes applicables à la ligne de Pont-Vallorbes* seraient calculées sur la base des unités des taxes normales des chemins de fer fédéraux, en majorant de 50 % la distance effective, à l'exception des transports de glace, pour lesquels il n'est pas perçu de supplément.

3. Par décision du 31 mai 1902, la Direction générale a été autorisée à conclure un contrat avec la fabrique de machines d'Œrlikon en vue d'essayer *la traction électrique* sur une ligne appropriée des chemins de fer fédéraux, et à traiter de la même manière avec d'autres entreprises qui lui feraient des propositions analogues.

4. Par décision du 29 décembre 1902, la Direction générale a été autorisée, sous réserve de l'assentiment du Conseil fédéral, à reprendre, aux conditions actuelles et pour une période d'essai allant du 1er mai 1903 au 30 avril 1905, les *contrats conclus par les chemins de fer du Jura-Simplon pour l'exploitation* des lignes suivantes :

1. Bière-Apples-Morges;
2. Bulle-Romont;
3. Chemin de fer funiculaire Cossonay-gare-Cossonay-ville;
4. Pont-Brassus;
5. Porrentruy-Bonfol;
6. Régional Val-de-Travers, et
7. Viège-Zermatt.

5. Il a été décidé, le 29 décembre 1902, d'élever jusqu'à la douzième année révolue la *limite d'âge* qui donne droit, dans les chemins de fer fédéraux, à l'obtention de billets de demi-taxe et la Direction générale a été chargée de demander au Conseil fédéral l'autorisation d'exécuter cette décision.

6. En date du 30 décembre 1902, un contrat conclu les 20/28 octobre 1902 avec la Société zurichoise de navigation à vapeur, touchant la cession à la dite société des bateaux à vapeur des chemins de fer fédéraux sur le lac de Zurich, a été approuvé, sous réserve de l'assentiment des gouvernements cantonaux de Zurich et de St-Gall, d'une part et de celui du Conseil fédéral, d'autre part.

7. Les rapports de la Direction générale sur sa *gestion* pendant le IVme trimestre de 1901, et pendant les trois premiers trimestres de 1902, ont été approuvés.

B. Conseils d'arrondissement.

Au moment de la reprise des lignes nationalisées, les Conseils d'arrondissement sont à leur tour entrés en fonctions. Le Conseil du IIme arrondissement a eu 4 séances, celui du IIIme, 3 et celui du IVme, 2; ces organes ont liquidé les affaires courantes qui leur sont attribuées par la loi sur le rachat.

Le Conseil du IIIme arrondissement a nommé deux commissions permanentes, composée chacune de 5 membres; l'une s'occupe de la délibération préparatoire du budget annuel, des comptes annuels et des crédits supplémentaires, l'autre de la discussion préalable des questions d'horaires, de tarifs et des rapports trimestriels.

C. Direction générale.

La Direction générale a, en première ligne, préparé tous les projets destinés à être soumis au Conseil d'administration. Elle a traité 2226 affaires en 104 séances.

Nous mentionnons les objets les plus importants:

I. Généralités.

1. *L'Assemblée fédérale* a pris, au cours de cette année, les décisions suivantes relatives aux chemins de fer fédéraux:

a) Arrêté fédéral concernant la ratification du contrat conclu en vue du rachat à l'amiable, des chemins de fer de *l'Union-Suisse* par la Confédération, du 21 avril 1902.

b) Arrêté fédéral concernant l'autorisation de convertir des emprunts des chemins de fer suisses rachetés, du 24 avril 1902.

c) Arrêté concernant le budget supplémentaire des chemins de fer fédéraux pour l'année 1902, du 25 avril 1902, en ces termes:

« Les budgets supplémentaires ci-après des chemins de fer fédéraux pour l'exercice 1902 sont approuvés, savoir:

1. Le budget supplémentaire d'exploitation des chemins de fer fédéraux pour 1902 se montant en recettes à fr. 28,555,130 et en dépenses à fr. 19,597,180.
2. Le budget supplémentaire du compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux pour 1902, se montant en recettes à fr. 12,470,845 et en dépenses à fr. 12,536,550.
3. Le budget supplémentaire des dépenses de construction des chemins de fer fédéraux pour 1902, se montant à 5,134,700 francs.
4. Le budget supplémentaire des dépenses du compte de capital des chemins de fer fédéraux pour 1902, se montant à 6,797,700 francs. »

d) Arrêté fédéral concernant la ratification du contrat relatif au rachat à l'amiable de la part de la municipalité de Bremgarten au *chemin de fer Wohlen-Bremgarten*, du 26 avril 1902.

e) Arrêté fédéral concernant le compromis des 25/29 juin 1900 relatif à l'établissement des *ateliers principaux de réparation* du Nord-Est et le développement de la gare de Zurich, du 23 juin 1902.

f) Arrêté fédéral concernant l'approbation du contrat conclu le 2 décembre 1901 entre le comité de direction du *che-*

min de fer Central suisse et la Direction générale des *chemins de fer de l'Empire en Alsace-Lorraine* au sujet de la remise à bail du nouveau tronçon de St-Jean à la gare principale de Bâle, ainsi que l'usage commun de cette gare et de la station aux marchandises de St-Jean, du 25 juin 1902.

g) Arrêté fédéral concernant le *deuxième budget supplémentaire* des chemins de fer fédéraux pour l'année 1902, du 28 juin 1902, en ces termes :

« Les budgets supplémentaires suivants des chemins de fer fédéraux pour 1902 sont adoptés :

1. Le IIme budget supplémentaire d'exploitation des chemins de fer fédéraux pour 1902, se montant en recettes à 6,796,940 francs et en dépenses à 4,454,615 francs.
2. Le IIme budget supplémentaire du compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux pour 1902, se montant en recettes à 2,695,025 francs et en dépenses à 2,050,400 francs.
3. Le IIme budget supplémentaire des dépenses de construction des chemins de fer fédéraux pour 1902, se montant à 3,230,050 francs.
4. Le IIme budget supplémentaire du compte de capital des chemins de fer fédéraux pour 1902, se montant à 3,143,400 francs. »

h) Arrêté du Conseil des Etats concernant le mode d'approbation du budget des chemins de fer fédéraux, du 16 décembre 1902, en ces termes :

« Le Conseil des Etats nomme, pour chaque période administrative, une commission chargée d'examiner le compte et le rapport de gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux et de faire des propositions concernant l'approbation de leur budget annuel et de ses suppléments ; cette commission doit également présenter des propositions pour le budget de l'année qui suit la clôture de la période administrative. »

i) Arrêté fédéral concernant le *budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1903*, du 17 décembre 1902, en ces termes :

« Les budgets suivants des chemins de fer fédéraux pour 1903 sont approuvés :

1. Le budget d'exploitation, qui prévoit 78,366,590 francs aux recettes et 52,345,820 francs aux dépenses;
2. le budget du compte de profits et pertes, qui prévoit 34,010,470 francs aux recettes et 35,725,300 francs aux dépenses;
3. le budget de construction, au montant de 23,268,830 francs;
4. le budget des dépenses du compte de capital, au montant de 29,769,930 francs.

Postulat.

L'administration des chemins de fer fédéraux, soit le Conseil fédéral en sa qualité d'autorité de surveillance, est invitée à soumettre à une nouvelle étude la question de savoir s'il n'est pas nécessaire et même urgent de poser une seconde voie sur la ligne d'Aarbourg à Lucerne. »

k) Arrêté fédéral concernant l'octroi d'une *concession au chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la construction d'un chemin de fer de la gare de Vallorbes jusqu'à la frontière franco-suisse à travers le Mont d'Or*, du 18 décembre 1902.

l) Promulgation de la *loi fédérale concernant la durée de travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications*, du 19 décembre 1902.

m) Arrêté fédéral *approuvant le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1901*, du 20 décembre 1902, en ces termes :

« 1. Le compte de 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 de l'administration centrale des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

« 2. Le compte de 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 de l'ancien chemin de fer Central sont approuvés ; le solde actif du compte des profits et pertes, au montant de fr. 1,480,286. 24, sera, après prélèvement d'un montant de 300,000 francs destinés au paiement d'une gratification générale au personnel de l'ancien chemin de fer Central, employé à amortir le compte des pertes résultant des différences de cours sur l'émission des obligations $3^1/_2$ % de l'emprunt des chemins de fer fédéraux de 1899.

« 3. Le compte de 1901 et le bilan au 31 décembre 1901 de l'ancien chemin de fer du Nord-Est sont approuvés; le solde actif du compte des profits et pertes, au montant de fr. 228,070. 58 sera employé à amortir le compte de pertes résultant des différences de cours sur l'émission des obligations 3 $^1/_2$ $^0/_0$ de l'emprunt des chemins de fer fédéraux de 1899.

« 4. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux pour l'année 1901 est approuvée. »

2. Sur notre proposition, le *Conseil fédéral* a, le 7 janvier 1902, fixé l'*échelle des traitements* pour les fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux. Cette échelle est entrée immédiatement en vigueur pour le personnel de la Direction générale; conformément aux contrats de rachat, elle ne déploiera ses effets qu'à partir du 1er mai 1903 pour le personnel qui a passé des chemins de fer nationalisés aux IIme, IIIme et IVme arrondissements.

Le Conseil fédéral a pris en outre les arrêtés suivants concernant spécialement les chemins de fer fédéraux:

a) Arrêté du Conseil fédéral *complétant les art. 5 et 6 du règlement d'exécution* du 7 novembre 1899, du 4 mars 1902 (attribution aux arrondissements des lignes du Nord-Est qui n'avaient pas été primitivement dénoncées en vue du rachat).

b) Arrêté du Conseil fédéral *modifiant l'art. 57 du règlement d'exécution* du 7 novembre 1899, du 6 mai 1902 (permis de libre parcours pour les membres de la famille des fonctionnaires et employés).

c) Arrêté du Conseil fédéral abrogeant l'art. 7 de l'arrêté du 6 août 1880 concernant le raccordement *du chemin de fer National avec les lignes du Nord-Est à Œrlikon,* du 27 mai 1902.

3. Le *Département fédéral des chemins de fer* nous a transmis les affaires suivantes pour *préavis:*

a) *Demande de concession* pour un chemin de fer à voie normale *de Moutier à Granges.* Notre rapport du 27 mai contient les conclusions suivantes:

« 1. Les chemins de fer fédéraux n'ont, au point de vue économique comme au point de vue de la concurrence à soutenir pour le trafic international, aucune raison pour exécuter un nouveau percement du Jura.

2. Il serait prématuré de prendre déjà maintenant une décision sur les avantages d'une ligne de raccourcissement qui serait construite éventuellement entre Moutier et Granges ou Soleure, avant d'être fixé sur la construction du réseau de chemins de fer au sud du Jura (Chemin de fer du Lötschberg etc.).
3. L'intérêt général, comme celui des chemins de fer fédéraux, exige que la construction d'un nouveau chemin de fer à travers le Jura ne soit pas entreprise par des tiers ; en conséquence, il a lieu de ne pas donner suite à des demandes de concession relatives à des nouveaux projets de ce genre, parce que l'exécution doit en être réservée pour être faite par les chemins de fer fédéraux en temps opportun.
4. L'établissement d'une ligne de raccourcissement construite dans des conditions défavorables quant aux rampes, comme c'est par exemple le cas du projet de chemin de fer du Weissenstein qui prévoit une rampe de 25 ‰, ne se justifie pas au point de vue économique et doit être refusée, si l'on tient à ce que le réseau des chemins de fer suisses soit correctement construit.

b) Demande de concession pour un *chemin de fer de Nyon à Crassier*. Nous avons répondu le 27 mai que de la part des chemins de fer fédéraux, il n'y avait pas d'opposition à ce sujet.

c) Demande de concession pour un chemin de fer local *Wil-Weinfelden-Constance*. Nous avons conclu d'une part, qu'il n'y avait pas d'opposition à formuler contre l'octroi de la concession, de l'autre, que les chemins de fer fédéraux n'avaient aucun motif de construire eux-mêmes cette ligne.

d) L'examen des *demandes de concessions* qui suivent n'a pu être terminé au cours de cette année :

1. *Bâle-Petit Lucelle-Soyhières ;*
2. *Liestal-Balsthal* (Kellenbergbahn) :
3. *Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee,* éventuellement Herzogenbuchsee-Koppigen-Kirchberg ;
4. *Waldstatt-Lichtensteig ;*
5. *Soleure-Berne* (ligne directe) ;
6. *Utzenstorf-Schönbühl ;*

7. *Oensingen-Herzogenbuchsee;*
8. *Wangen s./A.-Herzogenbuchsee;*
9. *Liestal-Balsthal* (Wasserfallenbahn);
10. *Laufon-Porrentruy* (chemin de fer du Lützelthal).

e) Requête du Conseil d'Etat du canton d'Argovie tendant à la remise de la dette de *garantie de la Nationalbahn* s'élevant encore à fr. 1,266,164. 30.

Nous avons répondu qu'on ne pouvait pas exiger que les chemins de fer fédéraux prissent cette somme à leur charge; indépendamment du fait qu'il ne convient pas d'élever postérieurement, au-delà des dispositions du contrat du 1er juin 1901, le prix d'achat du chemin de fer du Nord-Est inscrit à notre bilan, les lignes de l'ancienne Nationalbahn n'ont pas été acquises à un prix trop bas, mais ont dû, au contraire, être payées bien au-dessus de leur valeur. Leur rendement ne suffit même pas, après déduction des frais d'exploitation, y compris les versements au fonds de renouvellement, à servir un intérêt de 3½ % pour les frais d'établissement portés en compte et s'élevant à 4 millions en chiffres ronds, lors même qu'on ne compterait rien pour l'amortissement. Une remise éventuelle de la dette de garantie de la Nationalbahn ne peut dès lors pas être portée au débit de l'administration des chemins de fer fédéraux.

f) Les gouvernements des cantons de St-Gall et de Zurich ayant demandé que des négociations fussent ouvertes en vue de l'*exécution de l'art. 44 de la loi sur le rachat,* qui prescrit à la Confédération de prendre des mesures pour donner aux fonctionnaires et employés permanents des chemins de fer fédéraux l'instruction nécessaire pour leur service, le Conseil fédéral leur a répondu, après avoir pris notre avis, que la discussion de cette question devait être ajournée jusqu'au moment où des affaires plus urgentes concernant l'organisation seront liquidées.

g) Convention entre les *chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et ceux du Jura-Simplon* relative à l'établissement et l'exploitation d'une *ligne de chemin de fer à travers le Mont d'Or* pour opérer la jonction avec le réseau suisse à Vallorbe, et à la *cojouissance de la gare de Vallorbe.*

Nous avons déclaré dans notre rapport du 18 avril que, conformément aux intentions déjà exprimées du Conseil

fédéral, nous étions d'accord de favoriser la construction de la ligne de raccourcissement Frasne-Vallorbe, soit La Joux-Vallorbe en accordant au P L M des facilités pour la cojouissance de la gare internationale de Vallorbe. Toutefois, l'application de ce principe à diverses stipulations de la convention nous ont paru financièrement trop défavorables au Jura-Simplon, soit aux chemins de fer fédéraux, de telle sorte que nous avons envisagé qu'une modification du contrat s'imposait dans le sens d'un allègement en faveur du Jura-Simplon.

Après que la convention eut été modifiée à la demande du Conseil fédéral, nous avons été invités à donner notre avis sur la nouvelle convention. Nous avons trouvé la nouvelle teneur conforme aux intérêts des chemins de fer fédéraux et la dite convention a dès lors été signée par les directions susnommées sous réserve de ratification par les autorités compétentes.

h) Le Conseil fédéral nous a demandé notre préavis sur des questions techniques, relatives à l'exploitation, qui sont liées au *transfert de la concession italienne du Simplon à la Confédération.* Les demandes de l'Italie qui s'y rapportent exigeaient un examen approfondi et ont été discutées avec une délégation du Conseil fédéral dans plusieurs conférences.

4. La situation juridique des lignes du Nord-Est sises sur *territoire badois* est maintenant définitivement régularisée, attendu que par arrêté du Conseil fédéral du 21 janvier, il a été constaté que les concessions accordées jusqu'ici au Nord-Est pour lesdites lignes avaient été transférées sans changement à la Confédération, par décision du Ministère du grand-duché de Bade.

5. Une série de *rapports de cojouissance avec des lignes avoisinantes* doivent être réglés à nouveau. Abstraction faite de ceux mentionnés au chapitre A, qui ont été déterminés par de nouveaux contrats approuvés par le Conseil d'administration, des négociations ont été entreprises au sujet des contrats de cojouissance suivants:

a) avec le *chemin de fer du Gürbethal* concernant les *gares de Berne et de Thoune;*

b) avec le *chemin de fer Langenthal-Huttwil* concernant la *gare de Langenthal;*

c) avec le *chemin de fer Œnsingen-Balsthal* concernant la *station de Œnsingen ;*

d) avec le *chemin de fer Rhétique* concernant la *gare de Coire et la station de Landquart.*

e) avec le *chemin de fer du lac de Thoune* concernant la *station de Scherzligen.*

Dans ce dernier cas une entente n'a pu intervenir et la question devra être tranchée par le Tribunal fédéral.

En outre les contrats actuellement en vigueur ont été dénoncés:

f) par le *chemin de fer Berthoud-Thoune* pour la *station de Konolfingen ;*

g) par le *chemin de fer de la vallée de la Sihl* pour la *station de Sihlbrugg ;*

h) par le *chemin de fer Frauenfeld-Wil* pour la *gare de Frauenfeld.*

6. En date du 6 mai 1902, le chef de l'administration des chemins de fer de l'Empire allemand a approuvé le contrat, mentionné plus haut, qui a été conclu le 2 décembre 1901 avec les *chemins de fer de l'Empire en Alsace-Lorraine,* concernant l'affermage à ces derniers du tronçon *Bâle – St-Jean – Gare principale de Bâle* et la cojouissance de la gare principale de Bâle et de la station aux marchandises de St-Jean.

7. Un arrangement est intervenu avec le *chemin de fer du lac de Thoune,* auquel il est accordé provisoirement pour une année et moyennant certaines garanties, la cojouissance du tronçon Thoune-Scherzligen pour le transit de son personnel et de son matériel roulant, à l'effet de permettre une exploitation unifiée des chemins de fer du lac de Thoune et de la Vallée de la Gürbe. A titre d'essai, le service de la traction des trains des chemins de fer fédéraux sur le tronçon *Thoune-Scherzligen* a en outre été confié pour un exercice au chemin de fer précité. Nous avons préféré ne régler cette situation que provisoirement et pour une courte durée, afin de pouvoir acquérir l'expérience nécessaire avant la conclusion d'une convention. Pour raison d'incompétence, le Département fédéral des chemins de fer a écarté, le 25 mars, le recours introduit contre cet arrangement par la Direction de la Société de navigation à vapeur sur les lacs de Thoune et de Brienz.

8. Le Conseil d'administration du *chemin de fer Uerikon-Bauma* nous a demandé, à plusieurs reprises, de lui venir en

aide, en nous exposant la situation financière difficile dans laquelle se trouvait cette entreprise; il s'est, en particulier, adressé à nous, lorsque le chemin de fer du Tössthal déclara, qu'à partir du 1er janvier 1903, il ne pourrait continuer l'exploitation de la ligne Uerikon-Bauma que si l'on élevait le montant de la garantie. Nous lui fîmes entrevoir que nous renoncerions au paiement d'une contribution pour la cojouissance de la station de Bubikon et nous lui déclarâmes que nous étions disposés dans la mesure du possible à prendre au service des chemins de fer fédéraux le personnel qu'une suspension éventuelle de l'exploitation rendrait disponible. Ces assurances engagèrent le chemin de fer du Tössthal à réduire le chiffre de la somme exigée en garantie, sur quoi des sûretés ont été fournies et l'exploitation a été continuée par le chemin de fer du Tössthal. Nous mentionnons plus loin quelles sont les facilités de nature commerciale qui ont été accordées à cette entreprise.

9. Le 9 juin 1902, le *gouvernement du canton d'Argovie*, appuyé en date du 19 juin par le *gouvernement du canton de Zurich*, nous ayant demandé de nous charger des travaux techniques préparatoires en vue de l'exécution du projet d'un chemin de fer à voie normale à travers le *Surbthal zuricois et argovien* de Niederweningen à Döttingen, nous avons le 26 septembre répondu négativement, après avoir entendu le comité d'initiative de ce projet de ligne nous exposer en détail son point de vue dans une conférence qui eut lieu le 18 août. Nous avons déclaré qu'il n'appartenait pas aux chemins de fer fédéraux, avant que la nationalisation des chemins de fer principaux soit achevée, de prendre en main la construction de nouvelles lignes, en particulier de lignes secondaires et d'exécuter à cet effet des travaux préparatoires, pour autant qu'aucune obligation contractuelle spéciale ne leur incombe.

10. Le comité d'initiative du *chemin de fer de Gossau à Hérisau* ayant demandé que les chemins de fer fédéraux se chargeassent d'établir les plans de la ligne projetée, nous n'avons pas pu donner suite à ces demandes pour les mêmes motifs que nous fîmes valoir en réponse à une demande analogue relative au chemin de fer du Surbthal.

11. Le comité d'initiative du *chemin de fer du Worblenthal* demande que la ligne Berne-Langnau soit déplacée et conduite à travers le Worblenthal, éventuellement qu'un chemin de fer local dont les trains devraient être introduits dans la gare de

Berne puisse être raccordé à Wylerfeld. Les études relatives à cette question ne sont pas encore terminées.

12. Le *chemin de fer Chexbres-Vevey*, qui nous demandait, en date du 23 août, si les chemins de fer fédéraux seraient disposés à se charger de l'exploitation de cette ligne, n'a pas encore reçu de réponse de notre part, parce que nous n'avons pas encore pu terminer l'examen de la question.

13. L'organisation de l'association des chemins de fer suisses n'étant plus d'accord avec la situation créée par la nationalisation des lignes principales, nous avons dû dénoncer notre sortie de cette association pour la fin de 1902, mais nous nous déclarâmes disposés à faire adhésion à une nouvelle organisation. Le 5 novembre, un accord est intervenu touchant la réorganisation. Les conférences générales sont désormais remplacées par des conférences spéciales pour les affaires commerciales et techniques, et si cela est utile pour d'autres affaires de l'Association. Les décisions y seront prises non plus à l'unanimité, comme ce fut le cas jusqu'ici, mais à $^2/_3$ de majorité. Ce mode de faire permet de liquider les affaires plus rapidement; les différentes institutions de l'association seront successivement adaptées à cette nouvelle organisation. L'ancien contrat relatif aux cartes de libre parcours a été abrogé et il en a été conclu un nouveau conforme aux prescriptions qui font règle pour les chemins de fer fédéraux. La présidence de l'association appartient d'une manière permanente aux chemins de fer fédéraux.

14. En lieu et place du Central et du Nord-Est, les chemins de fer fédéraux ont, à notre demande, été reçus membres du *Congrès international des chemins de fer,* dont le comité à son siège à Bruxelles. Ce congrès s'est donné pour tâche d'étudier à fond toutes les questions administratives et techniques concernant les chemins de fer et de discuter les rapports y relatifs dans ses séances, qui se tiennent tous les cinq ans. Le prochain congrès se réunira en 1905 et nous avons été chargés de rapporter, pour la Suisse, sur la durée du travail des fonctionnaires et ouvriers des chemins de fer.

15. Nous avons chargé la Direction du IIIme arrondissement de représenter les chemins de fer fédéraux en 1902 dans l'*Association des administrations réunies des bateaux à vapeur pour le lac de Constance et le Rhin,* mais nous nous sommes

réservé de nous faire représenter directement lorsque des affaires spéciales devront être traitées.

16. A la suite d'une demande des chemins de fer de la Vallée de l'Emme, le Conseil fédéral a décidé, le 6 mai, qu'il appartenait aux chemins de fer fédéraux et non pas à lui de désigner les *représentants de ces derniers au sein des Conseils d'administration des compagnies de chemins de fer*, dont des actions donnant droit à une telle représentation sont devenues la propriété de l'administration des chemins de fer fédéraux, en vertu des conventions concernant l'achat à l'amiable. Les assemblées générales des chemins de fer de la Vallée de l'Emme, d'Uerikon à Bauma, de Wald à Ruti et de Sissach à Gelterkinden ont dès lors, d'accord avec nous, nommé les membres dont il s'agit du Conseil d'administration. A cet égard, nous avons veillé à ce que des membres du Conseil d'administration, de la Direction générale, des Directions d'arrondissement des chemins de fer fédéraux ou des fonctionnaires supérieurs de ces derniers fussent nommés.

17. En exécution de l'art. 36 de la loi sur le rachat, les membres des Directions d'arrondissement ont été invités à *4 conférences*, afin de discuter en commun avec la Direction générale toutes les affaires les plus importantes de l'exploitation. Ces délibérations étaient d'autant plus nécessaires qu'il a fallu souvent résoudre des questions difficiles qui se sont posées au moment où les chemins de fer fédéraux ont repris des compagnies privées l'exploitation, puis lorsqu'il s'est agi de remplacer la division provisoire des arrondissements par une organisation définitive. L'élaboration du budget et la fixation des règles à suivre pour la comptabilité, ont exigé beaucoup de peines et de soins, en raison du fait qu'on se trouvait dans une période de transition. Les règlements pour les organes des Directions d'arrondissement ont fait l'objet de délibérations communes. Nous nous sommes efforcés d'atteindre d'entrée la plus grande unité possible dans la conduite de l'exploitation des arrondissements; mais il est bien naturel que, vu la grande complexité des circonstances, tout ne peut être réalisé en une fois.

18. La *Feuille officielle des chemins de fer*, dont la publication est prescrite dans le règlement pour l'exécution de la loi de rachat, a paru dès le 1er janvier 1902, en allemand et en français.

19. La nouvelle règlementation de l'*échange des cartes de libre parcours avec d'autres administrations* conformément aux prescriptions du règlement d'exécution du 7 novembre 1899 a nécessité une longue et laborieuse correspondance qui s'est continuée en partie jusque dans l'année 1903.

20. Le tableau compris dans les annexes statistiques à ce rapport renseigne sur l'*état du personnel* de la Direction générale et des arrondissements. A fin 1902 le nombre total des fonctionnaires et employés s'élève à 8180, celui des ouvriers engagés à la journée, à 6963, dont:

	Fonctionnaires.	Ouvriers.
A la Direction générale . . .	428	35
dans le IIme arrondissement . . .	2891	2862
dans le IIIme arrondissement . .	3539	2838
dans le IVme arrondissement . .	1322	1228

Jusqu'au 1er mai 1903, le personnel qui a passé des chemins de fer nationalisés aux arrondissements reste au bénéfice des conditions d'engagement antérieures et ce n'est qu'à partir de cette date que les nouvelles dispositions légales lui seront également applicables.

Au cours de cette année, nous avons pris les décisions suivantes relatives à notre *personnel:*

a) En ce qui concerne la *mise au concours des places* vacantes à l'administration des chemins de fer fédéraux, nous avons décidé que celles des chefs de service et de leurs adjoints devaient en tout cas être publiées, mais qu'on pouvait se dispenser de mettre les autres emplois au concours, attendu qu'il s'agit dans la règle de la nomination à un autre poste de fonctionnaires déjà au service des chemins de fer fédéraux ou de la nomination à un poste fixe d'employés fonctionnant déjà comme aspirants ou volontaires.

b) A la suite d'une plainte qui s'est produite dans un cas spécial, nous avons, en nous basant sur un arrêté du Conseil fédéral, interdit à tous les fonctionnaires et employés qui ont à s'occuper directement du service des marchandises (y compris les colis express), de coopérer à l'administration des *sociétés de consommation* vendant à des non-sociétaires.

c) En nous basant sur ce qui s'était pratiqué jusqu'ici avec les chemins de fer privés, nous avons conclu le 19 avril un arrangement avec le *Département militaire fédéral* au sujet

des fonctionnaires de la Direction générale qui doivent être dispensés du *service militaire*.

d) A l'occasion d'un cas spécial, nous avons déclaré ne pas nous opposer en principe à la nomination de fonctionnaires des chemins de fer fédéraux dans des *autorités cantonales et communales*, quand l'exercice de ces fonctions publiques est compatible avec les exigences du service; la Direction préposée décide dans chaque cas particulier.

e) Une demande de fonctionnaires des C. F. F. à St-Gall tendant à l'allocation d'une *indemnité de résidence* aux fonctionnaires domiciliés dans des villes d'une certaine importance a dû être écartée eu égard à l'article 3 de la loi sur les traitements, qui ne prévoit que la prise en considération des conditions d'existence locales lors de la fixation du traitement, mais non pas l'allocation de suppléments spéciaux.

f) Nous avons pris la décision ci-après concernant le paiement des traitements *en cas d'absence pour cause de service militaire* et la déduction de la durée du service militaire du congé ordinaire :

a) Les fonctionnaires et employés à poste fixe convoqués pour le service militaire obligatoire toucheront pendant ce service leur traitement entier, qu'il s'agisse d'un service de recrue, de soldat, de sous-officier ou d'officier.

b) La direction compétente aura cependant le droit de ne pas payer le traitement ou d'y apporter des réductions dans les cas suivants :

1. lorsque le fonctionnaire ou employé fait du service militaire de son plein gré ou à titre de punition ;
2. lorsqu'il s'agit d'employés provisoires dont l'engagement définitif est en question ;
3. lorsque l'on pourrait conclure, en tenant compte de la date à laquelle l'employé est entré au service des chemins de fer fédéraux, ou à laquelle il en est sorti, qu'il s'agit de revendication injustifiée à l'égard de ces derniers.

c) L'absence pour service militaire ne sera comprise dans les congés annuels ordinaires que lorsque et pour autant qu'elle dépassera trois semaines par an.

g) Une conférence a eu lieu le 27 décembre, avec une délégation de l'*Union ouvrière des entreprises de transport suisses;* celle-ci désirait que l'occasion fût donnée au comité

de l'association de faire valoir ses observations au sujet de l'*échelle des salaires* des ouvriers des chemins de fer avant que le Conseil d'administration ait délibéré sur cet objet et recommandait instamment de donner suite au postulat des ouvriers, demandant de prendre des mesures provisoires pour venir en aide aux ouvriers qui, devenus incapables de travailler ensuite de maladie ou de vieillesse, sont forcés de quitter le service.

II. Département des Finances.

(Rapport sur les comptes.)

Nous accompagnons le présent rapport des comptes suivants:

Compte d'exploitation;

Comptes spéciaux:

Fonds de renouvellement,
Bateaux du lac de Constance,
» » » » Zurich;

Compte de profits et pertes;

Compte de capital;

Dépenses de construction de 1902;

Compte de construction au 31 décembre 1902;

Bilan au 31 décembre 1902.

Annexes:

Dépenses d'exploitation comparées avec le budget;

Justification des dépenses de construction par objets;

Dépenses de construction comparées avec le budget;

Services auxiliaires:

Economat à Bâle,
» à Zurich,
» à Rorschach;

Administration du matériel de voie, à Berne,
» » » » » à Zurich,
» » » » » à St-Gall;

Administration des imprimés, à Bâle;

Ateliers, à Olten,
» à Zurich (Romanshorn et Wollishofen),
» à Rorschach,
» à Coire;

Usine à gaz, à Olten,
» » » à Rorschach;

Caisses de secours:

Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien S. C. B,

Caisse de secours des malades des ouvriers permanents de l'ancien S. C. B.,

Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien S. C. B.,

Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien N. O. B,

Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien N. O. B.,

Caisse des malades des ouvriers en régie de l'ancien N. O. B.,

Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien V. S. B.,

Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien V. S. B.;

Valeurs et titres divers:

Etat des valeurs du Portefeuille des fonds publics,
» » » » Fonds de renouvellement;

Bilan général des chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1901.

Nous faisons remarquer que quoique la reprise du réseau de l'Union suisse n'ait en lieu qu'à partir du 1er juillet 1902, il nous a paru indiqué, afin de simplifier les opérations de comptabilité et de décompte, de ne pas faire un compte distinct pour chacun des deux semestres relativement à ce réseau, puisque pendant les six premiers mois de 1902, il a déjà été exploité pour le compte de la Confédération.

Notre compte d'exploitation comprend donc les réseaux des trois anciennes compagnies du Central, du Nord-Est et de l'Union suisse, soit les arrondissements provisoires II, III et IV pour toute l'année 1902.

Compte d'exploitation.

L'excédent des recettes d'exploitation est de
fr. 27,665,499.84

Dans nos divers budgets; cet excédent était prévu comme suit:

1er budget	fr.	7,974,000. —
budget supplémentaire	»	8,957,950. —
2me budget supplémentaire (ce budget avait été fait pour le réseau de l'Union suisse et ne comprenait que le second semestre.) L'excédent présumé y avait été fixé à fr. 2,342,325. — et nous avions évalué l'excédent de l'année entière à environ . .	»	4,221,615. —
	fr.	21,153,565. —
à laquelle somme il faut encore ajouter pour la comparaison l'excédent prévu pour les anciennes lignes communes: Bötzberg	»	1,620,000. —
Aargauische Südbahn	»	700,000. —
	fr.	23,473,565. —
La différence entre le budget et les comptes est donc de	fr.	4,191,934. 84

en faveur des comptes.

Nous motivons cette différence de la manière suivante:

Recettes d'exploitation.

I. Produit du transport des voyageurs.

Les recettes se sont élevées en 1902 à	fr.	27,065,283. 53
Elles avaient été budgetées à:		
1er budget	fr.	8,262,000. —
budget supplémentaire	»	11,860,000. —
2me budget supplémentaire (pour le 2me semestre fr. 3,032,000. —) évaluation pour l'année entière	»	5,200,000. —
Aargauische Südbahn	»	305,000. —
Bötzberg	»	1,390,000. —
	fr.	27,017,000. —
Différence entre le budget et les comptes	fr.	48,283. 53

en faveur du compte.

Le mouvement des voyageurs, a été donc sensiblement égal à nos prévisions budgétaires.

En 1901, les recettes voyageurs avaient été de	fr. 26,236,789. 99
En 1902	» 27,065,283. 53
Différence en faveur 1902	fr. 828,493. 54

L'amélioration s'est produite pour tous les mois de l'année, à l'exception de mai et de juin, qui ont été en recul grâce aux circonstances atmosphériques.

II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises.

Les recettes se sont élevées en 1902 à	fr. 39,632,715. 26
Elles avaient été budgetées à:	
1er budget	fr. 11,704,000. —
budget supplémentaire	» 14,985,000. —
2me budget supplémentaire (pour le 2me semestre fr. 3,227,000. —) évaluation pour l'année entière	» 5,600,000. —
Aargauische Südbahn	» 1,540,000. —
Bötzberg	» 2,720,000. —
	fr. 36,549,000. —
Différence entre le budget et le compte	fr. 3,083,715. 26

en faveur du compte.

Cette différence, qui s'est particulièrement accentuée dans le second semestre est due à la fois à une amélioration dans les conditions économiques générales et aussi à une très belle récolte de fruits dans la Suisse centrale et orientale.

En 1901, les recettes-marchandises avaient été de	fr. 36,491,226. 53
En 1902	» 39,632,715. 26
Différence en faveur de 1902	fr. 3,141,488. 73

III. Recettes diverses.

Elles ont donné	fr. 4,211,217. 47

Elles étaient budgetées :

1er budget	fr.	2,228,200. —
budget supplémentaire	»	1,710,130. —
2me budget supplémentaire	»	923,670. —
	fr.	4,862,000. —
Différence en faveur du budget . . .	fr.	650,782. 53

Mais nous devons faire observer qu'il n'est pas possible de faire ici une comparaison exacte entre le budget et les comptes, car lorsque le premier budget a été établi le rachat du Nord-Est et de l'Union-Suisse n'avait pas encore eu lieu, de telle sorte que nous avions dû prévoir les loyers et affermages pour les gares et les sections de lignes communes, ainsi que pour le matériel roulant, tandis que dans les comptes il n'a pas été utile de calculer ces loyers et affermages, puisque les trois réseaux étaient nationalisés.

D'autre part, les recettes diverses du compte d'exploitation comprennent aussi, suivant les instructions de l'autorité de surveillance, les intérêts du capital consacré aux services auxiliaires, intérêts que nous avions budgetés au compte de profits et pertes.

Dépenses d'exploitation.

I. Administration générale	fr.	1,704,640. 67

Ces dépenses étaient budgetées :

1er budget, y compris l'administration centrale à Berne	fr.	490,150. —
Budget supplémentaire, y compris l'administration centrale à Berne	»	718,530. —
2me budget supplémentaire, y compris l'administration centrale à Berne . . .	»	521,455. —
	fr.	1,730,135. —
Différence en moins	fr.	25,494. 33

Il y a lieu d'observer que dans le budget toutes les dépenses de l'administration centrale étaient envisagées comme

dépenses d'administration générale, tandis que dans le compte ces dépenses sont réparties sur les différents titres, d'après les instructions de l'autorité de surveillance.

II. Entretien et surveillance de la voie

	fr.	7,028,828. 01
Ces dépenses étaient budgetées :		
1er budget	fr.	2,056,350. —
budget supplémentaire	»	3,429,500. —
2me budget supplémentaire	»	1,415,900. —
	fr.	6,901,750. —
Différence en plus	fr.	127,078. 01

Cette différence, qui correspond à un entretien plus intense de la voie qu'il n'avait été prévu au budget est compensée au compte de pertes et profits par un plus fort prélèvement sur le fonds de renouvellement.

III. Expédition et mouvement.

Il a été dépensé	fr.	13,636,124. 82
Ces dépenses étaient budgetées :		
1er budget	fr.	4,418,700. —
budget supplémentaire	»	6,990,630. —
2me budget supplémentaire	»	2,261,720. —
	fr.	13,671,050. —
Différence en plus pour les comptes . .	fr.	34,925. 18

Nos crédits budgétaires auraient été largement suffisants si nous n'avions pas eu à faire face à de plus grandes prestations du service des trains.

IV. Traction.

Il a été dépensé	fr.	16,918,109. 48

Ces dépenses étaient budgetées:

1er budget	fr.	6,380,000. —
budget supplémentaire	»	8,607,800. —
2me budget supplémentaire	»	2,836,940. —
	fr.	17,824,740. —
Différence en faveur des comptes . .	fr.	906,630. 52

La diminution sur les dépenses budgetées est due en très grande partie au chapitre « matières consommées par le matériel roulant » qui avait été budgeté à une somme totale

de	fr.	7,394,000. —
tandis qu'il n'a été dépensé que . . .	»	6,525,300. —
d'où une économie de	fr.	868,700. —

Nous devons admettre que, dans notre premier budget surtout, nous n'avions pas assez tenu compte de la baisse du prix du combustible, résultant de nos nouveaux contrats.

V. Dépenses diverses.

Elles se sont montées à	fr.	4,041,819. 44

Ces dépenses étaient budgetées:

1er budget	fr.	1,872,000. —
budget supplémentaire	»	2,170,370. —
2me budget supplémentaire	»	784,390. —
	fr.	4,826,760. —
Différence	fr.	784,940. 56

Dans ce titre sont compris les loyers et affermages pour gares et sections de lignes communes et pour matériel roulant et nous devons faire ici la même observation que plus haut relativement à la cessation des factures réciproques entre les arrondissements, ce qui a provoqué en même temps qu'une diminution apparente de recettes une diminution correspondante aux dépenses.

Somme toute, la plus-value de fr. 4,191,934. 84 de l'excédant des recettes sur l'ensemble des prévisions budgétaires

provient en presque totalité des deux causes suivantes : amélioration sensible du trafic marchandises et diminution du prix du combustible.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

Solde actif de 1901. Ce solde actif était composé de ceux des trois réseaux nationalisés, comme suit :

Central suisse	fr.	1,480,286. 24
Nord-Est suisse	»	228,070. 58
Union suisse	»	778,691. 78
	fr.	2,487,048. 60

Il a reçu, conformément à la décision de notre Conseil d'administration, approuvée par l'Assemblée fédérale, l'affectation suivante :

Gratification à tout le personnel du Central suisse	fr.	306,728. 20
Amortissement partiel du compte de perte de cours sur l'émission d'obligations $3^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux de 1899 .	»	2,180,320. 40
	fr.	2,487,048. 60

Excédent des recettes d'exploitation. Nous nous sommes déjà exprimés plus haut sur la différence de fr. 4,191,934. 84, entre le résultat de l'exercice et les prévisions budgétaires.

Quote-part au rendement des lignes communes. Lors de la présentation de notre premier budget, il existait entre le IIme arrondissement provisoire (ancien Central) et le Nord-Est les lignes communes du Bötzberg et de l'Aarg. Südbahn, et le produit de ces lignes avait été prévu :

pour le Bötzberg	fr.	1,620,000. —
pour l'Aarg. Südbahn	»	700,000. —

Comme, entre temps, la nationalisation du Nord-Est s'est opérée, il n'y a plus eu lieu de faire un compte spécial pour ces deux lignes et leur produit est compris dans l'excédent des recettes d'exploitation.

Produits de lignes affermées. Il n'en existe pas.

Produits de capitaux disponibles. Nous avions budgeté:

Premier budget	fr.	100,000. —
Budget supplémentaire	»	250,000. —
2me budget supplémentaire	»	50,000. —
	fr.	400,000. —

Mais, à partir du 1er janvier 1902, le Département fédéral des finances nous a remis l'administration des fonds qu'il détenait pour le compte des chemins de fer fédéraux, ce qui a complètement modifié nos prévisions de recettes de ce chapitre, tout en augmentant d'une somme à peu près égale le montant des intérêts sur emprunts consolidés.

Les produits de nos capitaux disponibles se sont composés des éléments suivants:

Intérêts des titres du portefeuille disponible et de celui du fonds de renouvellement .	fr.	3,574,329. 02
Bénéfices sur réalisations, gains de cours, agios	»	197,779. —
Plus-value sur les titres des portefeuilles .	»	48,425. 60
Produit du portefeuille de change et escomptes	»	116,531. 35
Intérêts en comptes-courants, etc. . .	»	345,125. 76
Coupons prescrits	»	3,082. 11
Divers	»	12. 73
	fr.	4,285,285. 57

Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes. Il avait été prévu:

Premier budget	fr.	200,000. —
Budget supplémentaire	»	30,000. —
2me budget supplémentaire	»	—
	fr.	230,000. —

Les intérêts suivants ont été comptés à $3\frac{1}{2}$ % sur les travaux de construction en cours les plus importants:

Gare de Bâle	fr.	90,143. 38
Gare de St-Gall	»	88,463. 99
Gare d'Olten	»	342. 12
	fr.	178,949. 40

Produits des entreprises accessoires.

Le service de navigation à vapeur sur le lac de Constance a produit . . .	fr.	71,767. 31
Il avait été budgeté à	»	53,700. —
Différence en faveur du compte . . .	fr.	18,067. 31

Nous faisons observer qu'il n'a pas été fait de prélèvement sur ce produit en faveur d'un fonds de renouvellement pour les bateaux. Ce fonds n'existe pas actuellement ; il devra être prévu par le règlement du fonds de renouvellement qui sera élaboré suivant les prescriptions de l'art. 59 du règlement d'exécution.

Sommes prélevées sur les fonds spéciaux.

Les prélèvements sur le fonds de renouvellement avaient été budgetés comme suit :

Premier budget	fr.	862,900. —
Budget supplémentaire	»	1,372,360. —
2me budget supplémentaire (pour toute l'année)	»	480,000. —
	fr.	2,715,260. —

En réalité, ces prélèvements, calculés suivant le règlement du Conseil fédéral du 12 juin 1899, se sont élevés à:

a) renouvellement de la superstructure :

IIme arrondissement .	fr.	451,556. 55		
IIIme » .	»	910,765. 80		
IVme » .	»	543,642. 13		
			fr.	1,905,964. 48

b) renouvellement du matériel roulant :

Locomotives . . .	fr.	584,337. 93		
Chaudières . . .	»	54,658. 99		
Voitures	»	203,001. 66		
Wagons	»	174,798. 95		
			»	1,016,797. 53

c) renouvellement du mobilier :

Administration centrale .	fr.	447. 40		
IIme arrondissement .	»	30,390. 91		
IIIme » .	»	16,525. 56		
IVme » .	»	14,163. 12		
			»	61,526. 99
Total des prélèvements			fr.	2,984,289. —

Subventions pour l'exploitation. Somme budgetée et réalisée fr. 39,375. --.

Il s'agit de la subvention d'exploitation pour la ligne Etzwilen-Schaffhouse.

Ressources et rentrées diverses. Il avait été budgeté :

Premier budget . .	— —
Budget supplémentaire .	fr. 344,000. —
IIme budget supplémentaire .	— —
	fr. 344,000. —
Les ressources et rentrées diverses se sont élevées à .	» 420,476. 50
Augmentation sur prévisions budgétaires . . .	fr. 76,476. 50

Elles se décomposent comme suit :

Solde mis en réserve par l'ancien Nord-Est pour son litige avec l'Union suisse, concernant la gare de Winterthour . .	fr.	385. 87
Solde mis en réserve par l'ancienne Union suisse pour son litige avec le Nord-Est, concernant la section de ligne commune Wallisellen-Zurich	»	19,902. 50
Montant d'anciennes actions de l'Union suisse des années 1859 à 1865, appelées au remboursement en 1887 et prescrites depuis 1898	»	20,100. —
Intérêts laissés précédemment en suspens et payés par la Badische Bahn sur sa part de capital à la gare de Schaffhouse, au 31 décembre 1901	»	379,643. 33
Bénéfice sur réalisation de bienfonds disponibles	»	444. 80
	fr.	420,476. 50

La somme de fr. 344,000. — prévue à notre budget supplémentaire se décomposait de la manière suivante (voir notre rapport à l'appui du budget supplémentaire de 1902, du 22 mars 1902.)

fr. 32,000. — Indemnité pour déficit d'exploitation de la section ouest de l'ancienne Nationalbahn. — Cette indemnité, qui devait être payée par le Central, a disparu par confusion.

fr. 12,000. — Part du IIIme arrondissement au produit net de la section Aarau-Wöschnau. — Eteinte par confusion.

fr. 20,000. — Revenus des bienfonds. — Ces revenus sont comptabilisés au compte d'exploitation.

fr. 280,000. — Intérêts arriérés à payer par la Badische Bahn pour usage commun de la gare de Schaffhouse. — Ces intérêts ont produit fr. 379,643. 33, comme indiqué plus haut.

Dépenses.

Pertes sur l'exploitation de lignes communes. Il avait été budgeté :

Premier budget. Part du IIme arrondissement sur la perte d'exploitation du Wohlen-Bremgarten	fr.	10,900. —
Budget supplémentaire IIIme arrondissement sur la perte d'exploitation du Wohlen-Bremgarten	»	10,900. —
	fr.	21,800. —

La part de propriété à ce chemin de fer de la commune de Bremgarten ayant été rachetée, il n'y a plus eu lieu de faire un compte spécial pour cette petite ligne.

Intérêts en comptes-courants, provisions, etc. Les prévisions budgétaires étaient les suivantes:

Premier budget . . .	fr.	30,000. —
Budget supplémentaire .	»	35,000. —
IIme budget supplémentaire (fr. 50,000 pour le 2me semestre); pour toute l'année	»	135,000. —
	fr.	200,000. —

Le compte des intérêts payés se décompose comme suit:

Intérêts en comptes-courants . . .		fr.	111,573. 78
Intérêts des cautionnements en espèces .		»	9,204. 60
Prorata d'intérêts sur obligations achetées		»	2,257. 50
Intérêts bonifiés à la commission de liquidation de l'Union suisse;			
a) Intérêts $3^1/_2$ % pour le premier semestre de 1902 sur le paiement en espèces de fr. 18,220,000 en complément du prix de rachat	fr. 318,850. —		
b) Intérêts $2^3/_4$ % pour le premier semestre de 1902 sur fr. 127,324, solde du compte de profits et pertes de 1900 . .	» 1,750. 70	fr.	320,600. 70
Intérêts bonifiés sur les comptes-courants des fonctionnaires et employés de l'Union suisse		»	64,028. 46
Commissions sur coupons, agios, etc. .		»	44,852. 47
Moins-value sur les titres des portefeuilles		»	45,067. 15
		fr.	597,584. 66

Intérêts des emprunts consolidés.

Ils avaient été budgetés comme suit:

Premier budget . .	fr. 5,230,000. —		
Budget supplémentaire .	» 7,349,300. —		
IIme budget supplémentaire (pour toute l'année) .	» 1,729,100. —	»	14,308,400. —
Il a été payé en réalité		»	25,173,539. 60
	Différence	fr.	10,865,139. 60

Cette différence s'explique de la manière suivante:

a) en même temps que nous avons repris du Département fédéral des finances les valeurs du portefeuille, nous avons été chargés du service de l'emprunt $3^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux, émis en contrevaleur. Ce service d'intérêts n'avait pas

été budgeté		fr. 4,200,000. --
b) Il a été échangé, suivant décision du Conseil fédéral fr. 20,000,000. — d'obligations J-S 1898 contre fr. 20,000,000. — en $3^1/_2$ % chemins de fer fédéraux. Nous avons eu à payer l'intérêt d'un semestre sur ces titres. (En revanche, l'intérêt égal des $3^1/_2$ % J S 1898 se trouve comptabilisé aux recettes sous la rubrique: Produits de capitaux disponibles)		fr. 350,000. —
L'intérêt du capital de rachat du Central avait été budgeté à part		» 3,000,000. —
Il en est de même de celui du Nord-Est .		» 2,870,000. —
et de celui de l'Union suisse		» 1,407,700. —
		fr. 11,827,700. —
En revanche nous n'avons pas eu à émettre de nouvelles obligations $3^1/_2$ % des chemins de fer fédéraux pour couvrir les sommes versées en espèces lors du paiement des prix de rachat, de		
fr. 2,000,000. — pour le Nord-Est et		
» 18,220,000. — pour l'Union suisse		
fr. 20,220,000. — à $3^1/_2$ % .	fr. 707,700. —	
ces sommes ayant été prélevées sur nos fonds disponibles.		
Il avait été en outre prévu au budget pour consolidation de dépenses de construction . . .	fr. 152,294. —	
que nous n'avons pas eu à payer, ces dépenses ayant été réglées au moyen de nos fonds disponibles.		
Par suite de remboursement de titres amortis, les proratas d'intérêts au 31 décembre prévoient une différence en moins de .	fr. 102,566. 40	fr. 962,560. 40
	Différence	fr. 10,865,139. 60

Comme ci-dessus. —

Pertes sur l'exploitation d'entreprises accessoires. Le déficit d'exploitation des bateaux à vapeur du lac de Zurich avait été budgeté à . . . . . fr. 44,800. —

Il s'est élevé en réalité à	»	61,577. 64
Différence	fr.	16,777. 64

Cette différence provient du fait que les subventions prévues au budget d'un montant total de fr. 18,000. — n'ont pas été versées.

Sommes affectées à des amortissements. Il n'avait pas été prévu d'amortissement au budget, l'amortissement légal devant commencer seulement en 1903.

Il a été amorti les sommes suivantes:

Pertes de cours sur l'émission des 120 premiers millions 3 ½ % chemins de fer fédéraux, suivant décision de l'Assemblée fédérale	fr.	2,180,320. 40
Dépenses faites à fin 1901 pour la construction des ateliers à Dietikon; ce poste figurait dans le bilan du Nord-Est, mais ne peut pas être considéré comme un actif .	»	42,105. 09
Installations du dépôt de Rothkreuz; ces installations ont dû être amorties . .	»	81,070. 61
	fr.	2,303,496. 10

Versements dans le fonds de renouvellement.

Ils avaient été budgetés comme suit:

Premier budget . .	fr.	1,473,300. —
Budget supplémentaire .	»	2,055,700. —
IIme budget supplémentaire (pour toute l'année) .	»	776,000. —
	fr.	4,305,000. —

Ces versements, calculés suivant les normes du règlement fédéral du 12 juin 1899, se sont élevés en réalité à:

Pour la superstructure:

par mètre de voie, longueur moyenne de l'année:

IIe arrondissement (ancien S. C. B., y compris A. S. B. et W. B.) .	771,000 m		
IIIe arrondissement (ancien N. O. B., y compris Bötzberg et K.-St.) .	1,277,200 m		
IVe arrondissement (ancien V. S. B., y compris T. B.)	430,800 m		
	2,479,000 m à 30 cts.	fr. 743,700. —	

par kilomètre-locomotive, propres locomotives et locomotives étrangères ayant circulé sur les voies des C. F. F., y compris le service de manœuvres et haut-le-pied:

IIe arrondissement	6,152,756 km à 10 cts.	fr. 615,275. 60	
IIIe arrondissement	8,893,010 km à 9,4 cts.	» 835,942. 95	
IVe arrondissement	3,011,561 km à 11,6 cts.	» 349,341. 05	
		» 1,800,559. 60	
			fr. 2,544,259. 60

Pour le matériel roulant:

par kilomètre de nos machines ayant circulé sur nos lignes ou sur des lignes étrangères, y compris le service de manœuvres et haut-le-pied:

IIe arrt sur nos lignes 5,899,251 km sur parcours étranger 149,482 km	6,048,733 km à 6,1 cts.	fr. 368,972. 70	
A reporter		fr. 368,972. 70	fr. 2,544,259. 6

	Report fr. 368,972. 70			fr. 2,544,259. 60
IIIe arrondissement .	9,013,072 km à 5,9 cts.	» 531,771. 25		
IVe arrondissement .	2,893,502 km à 6,3 cts.	» 182,290. 60		
			fr. 1,083,034. 55	

Par kilomètre-essieux de nos voitures:

parcours sur les lignes C. F. F.	107,669,586 km	124,952,971 à 0,36 cts.	» 449,830. 70	
parcours sur les lignes étrang^s	17,283,385 km			

(Le règlement fédéral prévoit 0,33 pour le Central, 0,40 pour le Nord-Est, 0,35 pour l'Union-Suisse; comme le matériel roulant n'est plus divisé par arrondissements, nous avons pris le chiffre moyen de 0,36.)

Par kilomètre-essieux de nos wagons:

parcours sur les lignes C. F. F.	81,335,348 km	180,494,413 à 0,386 cts.	» 696,708. 45	
parcours sur les lignes étrang^s	99,159,065 km			fr. 2,229,573. 70

(Le règlement fédéral prévoit 0,39 pour le Central, 0,38 pour le Nord-Est, 0,39 pour l'Union-Suisse; nous avons pris le chiffre moyen de 0,386.)

Pour le mobilier 3 % de fr. 6,605,628, état moyen de l'année				198,168. 85
Total des versements				fr. 4,972,002. 15

Dépenses pour buts divers. Elles avaient été budgetée comme suit:

Premier buget . . .	fr. 66,000. —
Budget supplémentaire .	» 113,000. —
IIe budget supplémentaire	» 44,000. —
	fr. 223,000. —
Elles se sont élevées à .	» 295,343. 02
Différencé . . .	fr. 72,343. 02

Ces dépenses étant détaillées au compte de profits et pertes, nous nous bornons à motiver les postes suivants, non prévus au budget:

Dépenses de l'Union-Suisse concernant les études préliminaires pour la construction du chemin de fer du Ricken fr. 23,576. 41.

Il n'y a pas lieu de faire supporter ces frais d'études au compte de construction du Ricken.

Paiement à la commission de liquidation du chemin de fer du Toggenbourg, suivant contrat du 7 octobre 1901 fr. 55,000.

Il s'agit du revenu de la ligne du Toggenbourg pour le premier semestre de 1902, qui avait été fixé à forfait par le contrat de rachat.

Bilan au 31 décembre 1902.

Actif.

I. Compte de construction. Il se décompose comme suit:

	a. Chemins de fer et installations fixes	b. Matériel roulant	c. Mobilier et ustensiles	Total
Solde au 31 décembre 1901 de l'ancien Central-suisse	107,196,319. 81	24,209,289. 20	1,920,179. 51	133,325,788. 52
Solde au 31 décembre 1901 de l'ancien Nord-Est suisse	202,609,885. 97	37,195,115. 58	2,802,245. 78	242,607,247. 33
Solde au 31 décembre 1901 de l'ancienne Union-Suisse	69,129,137. 18	13,715,780. 03	1,700,537. 46	84,545,454. 67
Solde au 31 décembre 1901 de la Direction générale	—	—	73,889. 20	73,889. 20
Total des dépenses au 31 décembre 1901, concernant le chemin de fer Wohlen-Bremgarten 1,055,378. 12 dont à déduire: moins-value 31,434. 24	1,023,943. 88	166,730. —	8,398. 92	1,199,072. 80
Total des dépenses au 31 décembre 1901, concernant l'Aargauische Südbahn	11,976,247. 28	—	80,115. 15	12,056,362. 43
Total des dépenses au 31 décembre 1901, concernant le chemin de fer du Bötzberg	24,574,126. 15	—	81,921. 40	24,656,047. 55
Total des dépenses au 31 décembre 1901, concernant le chemin de fer Koblenz-Stein	4,536,518. 76	—	30,658. 65	4,567,177. 41
Compte de construction de la Toggenburgerbahn, suivant bilan d'entrée au 1er janvier 1902	2,242,584. 77	381,970. —	52,395. —	2,676,949. 77
Total	423,288,763. 80	75,668,884. 81	6,750,341. 07	505,707,989. 68
Compte des dépenses de 1902	2,738,357. 92	2,138,498. 48	217,552. 48	5,094,408. 88
Totaux au 31 décembre 1902	426,027,121. 72	77,807,383. 29	6,967,893. 55	510,802,398. 56

Pendant l'année 1902, nous avons pu couvrir nos dépenses de construction ainsi que celles provenant de travaux non achevés au moyen de nos ressources disponibles.

II. Travaux de construction non achevés. Ils se divisent comme suit:

Administration centrale . .	fr.	524,459. 10
IIe arrondissement . .	»	1,615,372. 39
Gare de Lucerne . . .	»	15,177,493. 77
Gare de Bâle . . .	»	15,000,598. 99
Ligne d'Alsace . . .	»	3,858,911. 76
IIIe arrondissement . .	»	3,909,483. 26
Chemin de fer du Ricken .	»	30,995. 85
IVe arrondissement . .	»	546,857. 75
Gare de St-Gall . . .	»	3,127,929. 06
Total	fr.	43,792,101. 93

IIIa. Excédent des prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies. En voici le détail :

Central-Suisse :

Prime payée sur le capital-actions			fr. 25,000,000. —	
Dépenses à amortir, suivant bilan			» 14,974,254. 81	
Déficit de la Caisse de secours			» 1,253,224. 25	
Montant du nouveau fonds de renouvellement . .			» 9,597,522. —	
			fr. 50,825,001. 06	
Dont à déduire les fonds spéciaux du Central :				
Fonds de renouvellement . . .		fr. 2,832,450. 53		
Fonds de réserve .	fr. 3,375,000. —			
moins le prélèvement pour parfaire le solde au 31 décembre 1900 laissé au Central	» 86,348. 39			
		» 3,288,651. 61		
Fonds d'amortissement de l'emprunt de 1876		» 1,325,919. 76		
			» 7,447,021. 90	
				fr. 43,377,979. 16

Nord-Est-Suisse :

Prime payée sur le capital-actions	fr. 2,000,000. —		
Dépenses à amortir suivant bilan	» 15,439,071. 39		
Déficit de la Caisse de secours	» 1,446,448. 13		
Montant du nouveau fonds de renouvellement . .	» 14,600,000. —		
A reporter	fr. 33,485,519. 52	fr. 43,377,979. 16	

Report		fr. 33,485,519. 52	fr. 43,377,979. 16
Dont à déduire les fonds spéciaux du Nord-Est :			
Fonds de renouvellement . .	fr. 11,177,999. 58		
Fonds de réserve	» 1,036,798. 39		
Fonds pour l'encouragement d'intérêts spéciaux aux chemins de fer	» 39,945. 55		
Réserve extraordinaire . . .	» 1,431,472. —		
		» 13,686,215. 52	
			» 19,799,304. —
Union-Suisse :			
Différence entre le capital-actions de la Compagnie (fr. 40,000,000. —) et le prix payé par la Confédération (fr. 40,220,000. —)		fr. 220,000. —	
Dépenses à amortir, suivant bilan		» 7,463,092. 20	
Déficit de la Caisse de secours		» 1,941,692. 39	
Montant du nouveau fonds de renouvellement . .		» 6,091,129. —	
		fr. 15,715,913. 59	
Dont à déduire les fonds spéciaux de l'Union-Suisse :			
Fonds de renouvellement . .	fr. 5,193,164. 98		
Fonds de réserve	» 1,000,000. —		
Réserve pour accidents . . .	» 139,803. 15		
Réserve disponible	» 2,364,547. 44		
Réserve pour décomptes de trafic .	» 841,081. 86		
Fonds d'amortissement . . .	» 200,000. —		
		» 9,738,597. 43	
			» 5,977,316. 16
			fr. 69,154,599. 32

III^b. Dépenses à amortir. Ce sont les suivantes

a) Pertes de cours sur l'émission d'obligations de 1899 fr. 147,607. 80. C'est le solde de toutes ces différences de cours qui s'élevaient en tout à fr. 2,327,928.20 et dont fr. 2,180,320.40 ont été amortis sur le produit de l'exercice 1901.

b) Frais d'organisation des chemins de fer fédéraux fr. 1,312,282. 74. Cette somme comprend tous les frais faits pour la nationalisation depuis l'origine jusqu'au 31 décembre 1902.

c) Travaux d'extension et d'agrandissement de gares fr. 103,951. 51. Ce sont les dépenses à amortir sur la reconstruction de la gare de Zollikofen, dont le compte aurait dû être présenté depuis plusieurs années. Nous aurons, dans le courant de l'exercice 1903 à comptabiliser d'autres dépenses à amortir plus considérables, relatives à d'autres reconstructions de gares déjà terminées, mais dont les comptes ne sont pas encore apurés.

IV. Participation à d'autres entreprises de chemins de fer. Ce chapitre a disparu depuis que les lignes communes entre le Nord-Est et le Central font partie intégrante du réseau fédéral.

V. Frais d'installation des entreprises accessoires. Aussitôt que le transfert de nos bateaux à la Compagnie de navigation à vapeur du lac de Zurich sera un fait accompli, il ne nous restera plus sous ce chapitre que nos bateaux à vapeur sur le lac de Constance. Comme ce transfert se fera gratuitement, il y aura lieu d'amortir complètement la valeur des bateaux du lac de Zurich.

VI. Fonds disponibles.

a) Caisses, lettres de change et dépôts en banque. Voici le mouvement de nos effets de change pendant l'année 1902 :

Nous avons repris du Département fédéral des Finances des effets pour . . .	fr.	9,792,080. 35
de l'ancien Nord-Est pour . . .	»	2,511,433. 75
et de l'ancienne Union-Suisse pour . .	»	660,190. —
	fr.	12,963,704. 10
Nous avons entré pendant l'année des effets pour	»	2,966,275. 52
	fr.	15,929,979. 62

Report	fr.	15,929,979. 62
Nous avons encaissé pendant l'année des effets pour	»	14,861,120. 02
	fr.	1,068,859. 60
Escomptes et différences de cours . .	»	86,835. 40
Valeur d'inventaire au 31 décembre .	fr.	1,155,695. —

b) Effets et valeurs. Voici le mouvement de notre portefeuille de fonds publics pendant l'année 1902 :

Le portefeuille repris de la Confédération s'élevait au 31 décembre 1901, à		fr. 96,939,869. 80
Moins prorata d'intérêts		» 834,061. 45
		fr. 96,105,808. 35
Nous avons repris les portefeuilles		
de l'ancien Central Suisse .		» 1,353,045. —
» » Nord-Est Suisse .		» 1,650,020. 48
» » Union Suisse .		» 1,646,582. 68
		fr. 100,755,456. 51
Nous avons payé le solde du capital obligations souscrit au chemin de fer Uerikon-Bauma par l'ancien N.O.B. par	fr. 19,344. 40	
Nous avons mis en portefeuille des obligations 3 $^1/_2$ % Jura-Simplon 1898, échangées contre des obligations 3 $^1/_2$ % chemins de fer fédéraux, pour	» 20,000,000. —	
Nous avons mis en portefeuille des titres divers pour	» 1,986,482. 40	
		fr. 22,005,826. 80
		fr. 122,761,283. 31
Réalisation de Fonds d'Etats, d'obligations de Banques et titres divers pour	fr. 10,932,428. 70	
A reporter	fr. 10,932,428. 70	fr. 122,761,283. 31

Report	fr. 10,932,428. 70	fr. 122,761,283. 31
Attribution aux Caisses de secours des anciennes compagnies de titres pour	» 6,849,000. —	
Attribution au fonds de Renouvellement de titres pour	» 33,003,752. 40	
Il a été remis en paiement d'expropriations des titres pour	» 500,000. —	
Les avances consenties par le Département fédéral des Finances ont été remboursées:		
Wohlen-Bremgarten	» 180,000. —	
Union-Suisse	» 3,619,912. —	
		fr. 55,085,093. 10
		fr. 67,676,190. 21
Différences de cours et intérêts capitalisés . . .		» 250,220. 87
Notre portefeuille de fonds publics, s'élève au 31 décembre 1902, à		fr. 67,926,411. 08
Titres en représentation de notre fonds de renouvellement		» 32,925,550. —
Montant total des effets et valeurs des portefeuilles .		fr. 100,851,961. 08

c) Bienfonds disponibles. Ce chapitre se décompose comme suit :

IIme arrondissement	fr.	649,430. 80
IIIme »	»	1,849,767. 61
IVme »	»	541,721. 99
	fr.	3,040,920. 40

d) Approvisionnements en matériaux. Il y a lieu de faire remarquer ici que les pièces de réserve pour matériel roulant qui étaient comptabilisées par l'ancien Central dans le compte de construction ont été introduits dans les approvisionnements ainsi que cela était déjà le cas pour les deux autres arrondissements.

e) Débiteurs divers. Ce chapitre comprend, outre les débiteurs divers proprement dits, celles des recettes de 1902 qui n'ont pu être encaissées jusqu'au 31 décembre, mais qui l'ont été dans les premiers mois de 1903.

Passif.

1. Emprunts consolidés. A partir du 1er janvier 1902, nous avons repris la charge et le service de l'emprunt 3 ½ % chemins de fer fédéraux de 1899/1902, de la rente des chemins de fer fédéraux de 1900, des emprunts de l'ancien Central suisse et de l'ancien Nord-Est suisse et à partir du 1er juillet 1902 les emprunts de l'ancienne Union suisse.

Voici le détail de nos emprunts consolidés au 31 décembre 1902 :

A. Emprunt 3½ % chemins de fer fédéraux de 1899/1902, séries A, B, C, D, de chacune fr. 50,000,000 et fr. 42,000,000 de la série E		fr. 242,000,000
B. Rente des chemins de fer fédéraux de 1900		» 75,000,000
C. Emprunts de l'ancien Central suisse :		
4 % de 1876 . . .	fr. 24,570,500	
4 % de 1880 . . .	» 18,675,000	
4 % de 1892 . . .	» 15,000,000	
3½ % du 1er juin 1894 . .	» 30,000,000	
3½ % du 26 octobre 1894 .	» 30,000,000	
4 % de 1900 . . .	» 16,000,000	
		» 134,245,500
	à reporter	fr. 451,245,500

	Report	fr. 451,245,500

D. Emprunts de l'ancien Nord-Est suisse:

4 % du 30 avril 1880 . .	fr. 3,000,000	
4 % du 1er octobre 1887 .	» 84,800,000	
4 % du 1er mars 1889 .	» 5,000,000	
4½ % du 1er janvier 1892 .	» 1,837,500	
3½ % du 31 août 1894 . .	» 10,000,000	
3½ % du 15 juin 1895 . .	» 7,000,000	
3½ % du 28 février 1897 .	» 35,000,000	
3½ % du 20 septembre 1897 .	» 10,512,500	
4 % du 1er juin 1898 . .	» 15,000,000	
4 % du 19 mai 1899 . .	» 10,000,000	
Emprunts de subventions:		
Ligne rive droite du lac de Zurich	» 5,000,000	
» Thalwil-Zoug . . .	» 337,000	
» Bülach-Schaffhouse .	» 2,000,000	
» Dielsdorf-Niederweningen	» 157,000	
» Etzwilen-Schaffhouse .	» 1,125,000	
		» 190,769,000

E. Emprunts de l'ancienne Union suisse:

4 % Ire hypothèque . .	fr. 24,099,500	
4 % IIe » . .	» 12,580,300	
4 % IIIe » . .	» 5,000,000	
3 % de 1857	» 211,000	
5 % de 1857, Ire hypothèque .	» 565,800	
3 % de 1859	» 184,000	
5 % de 1859, Ire hypothèque .	» 347,400	
		» 42,988,000
		fr. 685,002,500

Dans le courant de l'année 1902, il a été procédé aux remboursements suivants :

Emprunt	4 % Central-Suisse 1876 .	677	obligations	à fr.	500			fr.	338,500
»	4 % » » 1880 .	95	»	» »	1,000			»	95,000
»	4 % Nord-Est-Suisse 1887 .	4400	»	» »	500			»	2,200,000
»	de subvention pour la ligne Thalwil-Zoug . . .	166	»	» »	10,000	fr.	1,660,000		
		1	»	» »	3,000	»	3,000		
								»	1,663,000
»	4 % Union-Suisse, Ire hypothèque	9	»	» »	100	fr.	900		
		104	»	» »	500	»	52,000		
		51	»	» »	1,000	»	51,000		
		5	»	» »	2,500	»	12,500		
		1	»	» »	5,000	»	5,000		
		1	»	» »	10,000	»	10,000		
		1	part d'obligation			»	75		
								»	131,475
»	4 % Union-Suisse, IIe hypothèque	6	obligations	à fr.	100	fr.	600		
		62	»	» »	500	»	31,000		
		22	»	» »	1,000	»	22,000		
		4	»	» »	2,500	»	10,000		
		1	»	» »	5,000	»	5,000		
								»	68,600
»	3 % Union-Suisse, de 1857 .	4	»	» »	500			»	2,000
»	3 % » » » 1859 .	2	»	» »	500			»	1,000
»	5 % » » » 1857 .	28	»	» »	300			»	8,400
»	5 % » » » 1859 .	19	»	» »	300			»	5,700
								fr.	4,513,675

Les obligations des chemins de fer fédéraux et celles des anciennes compagnies sont reçues en dépôt contre certificats nominatifs à notre caisse principale à Berne et aux caisses d'arrondissements. Voici l'état de ce service de dépôt au 31 décembre 1902:

	Emprunt 3 1/2 % C. F. F. capital nominal	Rente d. C.F.F. de 1900 en rente	Emprunts S. C. B. capital nominal	Emprunts N. O. B. capital nominal
Caisse principale, Berne	12,805,000	220,470	115,000	816,500
Caisse du IIe arrondissement, Bâle . .	236,000	48,000	10,187,000	120,000
» » IIIe » Zurich .	25,000	—	—	24,754,000
» » IVe » St-Gall .	5,000	—	—	—
	13,071,000	268,470	10,302,000	25,690,500

En outre, le Comité de Direction du Central suisse avait remis à notre administration les titres de rente de 1900 formant la contre-valeur des actions Central suisse non encore échangées. Au 21 janvier 1902, il restait encore à échanger

	218 actions
Il a été échangé pendant l'année . . .	137 »
Il reste encore, non échangées	81 actions

II. Dettes courantes. Le détail de ce chapitre est contenu dans notre bilan. La subvention de fr. 2,750,000 du canton de St-Gall pour la construction du chemin de fer du Ricken qui y est comptabilisée viendra en déduction du compte de construction de cette ligne.

III. Fonds de renouvellement. La constitution de ce fonds est détaillée dans l'annexe spéciale. Il se monte à . . . . . fr. 34,640,675. 45

Les valeurs en représentation du fonds de renouvellement, qui, à teneur de l'art. 59 du règlement d'exécution, doivent être gérées en dehors des autres actifs, se montent au 31 décembre 1902 à . . . » 32,925,550. —

Différence fr. 1,715,125. 45

Le portefeuille du fonds de renouvellement sera complété après l'approbation des comptes des chemins de fer fédéraux par l'assemblée fédérale.

IV. Solde actif du compte de profits et pertes.

Il se monte à		fr. 4,422,419. 85
Il avait été prévu :		
au premier budget, un excédent de . .	fr. 588,900. —	
au IIme budget supplémentaire, un dit de .	» 644,625. —	
	fr. 1,233,525. —	
au Ier budget supplémentaire, un déficit de .	» 65,705. —	
		» 1,167,820. —
Différence en plus		fr. 3,254,599. 85

Cette différence est due presque exclusivement comme nous le disons plus haut à l'amélioration du trafic des marchandises et à la baisse de prix du combustible.

L'amortissement légal ne devant commencer qu'à partir de 1903, il n'y a pas lieu d'appliquer à l'exercice de transition 1902 les règles prévues à l'article 8, 3me alinéa de la loi de rachat pour l'affectation de l'excédent. Nous proposons les affectations suivantes :

Gratifications au personnel de l'ancien Central et de l'ancienne Union suisse : Le Central et l'Union suisse prélevaient, dans les dernières années de leur existence, sur le produit net une gratification générale en faveur de leur personnel ; cette gratification s'élevait en chiffres ronds pour le Central à fr. 300,000 et pour l'Union suisse à fr. 100,000. Comme, par décision de décembre 1900, le Conseil fédéral a assuré au personnel qu'en ce qui concerne les gratifications, il serait traité de la même manière que précédemment, nous avons décidé, sauf votre ratification, d'accorder pour 1902 une gratification égale à celle de 1901 et devant s'appliquer au personnel de l'ancien Central et de l'ancienne Union suisse.

Dépenses à amortir des pertes de cours sur obligations 3½ % 1899. Il reste encore à amortir fr. 147,607. 80 que nous vous proposons de prélever sur le résultat de l'exercice.

Frais d'organisation des chemins de fer fédéraux. Il a été dépensé en tout fr. 1,312,282. 74. Dans notre rapport à l'appui du budget de 1902, nous exprimons l'intention d'amortir cette dépense en cinq ans. L'excédent le permettant, nous vous proposons d'amortir intégralement cette dépense sur le produit de 1902.

Travaux d'extension et d'agrandissement de gares. Fr. 103,951. 51. De nouveaux postes viendront bientôt se placer sous cette rubrique; aussi jugeons-nous utile d'amortir complètement le montant actuel.

Bateaux à vapeur sur le lac de Zurich. Le contrat passé avec la Société de navigation, qui va devenir définitif, prévoit la remise gratuite de nos bateaux; c'est pourquoi nous vous proposons d'amortir complètement, soit par fr. 586,075. 56, le montant pour lequel ces bateaux figurent dans notre actif.

Participation des chemins de fer fédéraux dans l'entreprise de chemin de fer Uerikon-Bauma. Ce chemin de fer a beau-

coup de peine à faire ses propres frais d'exploitation; par conséquent, il ne peut être question pour lui de payer l'intérêt de ses obligations et un dividende sur ses actions.

Les chemins de fer fédéraux ont repris du Nord-Est, sa participation à cette entreprise, soit:

en obligations			fr.	900,000. —
en actions			»	300,000. —
			fr.	1,200,000. —
Sur ce capital, le Nord-Est avait amorti .	fr.	150,000. —		
et nous avions amorti en 1901	»	320,131. 12		
en 1902 nous amortissons sur actions . . .	»	5,999. —		
			»	476,130. 12
Reste au 31 décembre 1902			fr.	723,869. 88

Nous vous proposons d'amortir cette somme jusqu'à concurrence de fr. 1, de telle sorte que ces titres ne figureraient plus que pour mémoire dans notre portefeuille.

Les prélèvements et amortissements que nous proposons sont donc les suivants:

Gratifications au personnel de l'ancien Centrale et de l'ancienne Union suisse, environ	fr.	400,000. —
Solde du compte de pertes de cours . .	»	147,607. 80
Frais d'organisation des chemins de fer fédéraux	»	1,312,282. 74
Travaux d'extension et d'agrandissement de gares	»	103,951. 51
Valeur du bilan des bateaux à vapeur sur le lac de Zurich	»	586,075. 56
Participation au chemin de fer Uerikon-Bauma	»	723,869. 88
	fr.	3,273,787. 49
L'excédent étant de	»	4,422,419. 85
Il serait reporté à nouveau environ . .	fr.	1,148,632. 36

III. Département commercial.

a. Généralités.

1. Lors de la reprise de l'exploitation du Central, du Nord-Est et de l'Union-Suisse, le *personnel* du service commercial de ces chemins de fer a passé à la Direction générale. Le personnel des bureaux des tarifs a été réuni à celui du bureau des tarifs pour le service des voyageurs et des marchandises de la Direction générale ; les fonctionnaires du Central ont été transférés à Berne le 1er janvier, ceux du Nord-Est, le 1er avril et ceux de l'Union-Suisse, le 1er août 1902. Le personnel du contrôle de l'exploitation des trois réseaux nationalisés, y compris l'administration des imprimés des deux premiers et les imprimeries des billets, a été placé sous les ordres du chef du contrôle des recettes à Berne, mais vu le manque de locaux, il a été provisoirement laissé à Bâle, à Zurich et à St-Gall. Le bureau de détaxe du Central a été, le 1er janvier, transporté à Berne et a fonctionné dès lors pour le compte des chemins de fer fédéraux ; le 1er avril, le personnel qui au Nord-Est traitait les demandes de détaxe lui a été adjoint.

2. Le Département commercial a été appelé, en reprenant les trois administrations, à continuer de traiter les affaires commerciales pendantes de ces administrations. Durant toute l'année, une grande partie du personnel qui a été repris a été occupé à liquider ces affaires, en particulier à continuer et à terminer les tarifs et les suppléments de tarifs commencés, à élaborer de nombreuses répartitions arriérées et à mettre à jour des décomptes de communautés qui avaient subi des retards.

A côté de ces affaires courantes, le Département et ses bureaux des tarifs ont principalement voué leur activité à l'établissement des nouveaux tarifs pour le service des voyageurs et des marchandises. Les chapitres suivants *b* et *c* contiennent des renseignements plus détaillés sur ces questions.

3. Les chemins de fer du Jura-Simplon ont dénoncé pour le 30 avril 1903 le contrat conclu *entre l'ancien chemin de fer Jura-Berne et les chemins de fer de l'Est français* concernant la construction des chemins de fer du Jura bernois et l'établissement d'un trafic international entre la France et la Suisse, des 19 mars et 17 avril 1873. Comme le droit des chemins de fer de l'Est français d'établir des tarifs sur le parcours Delle-Bâle qui leur était réservé en raison de la subvention qu'ils

faisaient à la ligne, prend fin avec la résiliation du contrat, nous n'avions aucun motif de nous opposer à cette dénonciation.

4. Le chemin de fer *Uerikon-Bauma* s'étant adressé à nous, ainsi que nous l'avons mentionné dans le rapport de 1901, pour obtenir certaines facilités de nature commerciale dans ses rapports de trafic avec les chemins de fer fédéraux, nous avons fait droit à cette demande en déclarant les billets aller et retour entre Bauma jusqu'à Bubikon, d'une part, et Zurich de l'autre, valables facultativement via Uster et via Uerikon. Nous lui avons accordé en outre une plus forte participation au trafic des marchandises pour lequel la ligne est la route la plus courte.

5. Au cours de cette année la question *de l'établissement du service de publicité des chemins de fer fédéraux* a reçu une solution provisoire.

N'ayant pas jugé à propos d'entreprendre nous-mêmes ce service qui exige des connaissances spéciales, ni de le confier à un de nos bureaux, nous en avons mis la reprise au concours en février 1902. Nous avons reçu de nombreuses offres contenant pour la plupart des propositions détaillées sur l'organisation du service; parmi celles-ci, il en faut citer une du comité de l'association des sociétés suisses de développement qui, invoquant l'activité déployée par elles pour attirer le trafic des étrangers, s'estimaient être tout particulièrement appelées à entreprendre le service de publicité ou à y coopérer. Après une étude approfondie de ces offres, nous avons décidé de reprendre pour le moment le bureau de publicité actuel du Jura-Simplon à Lausanne (y compris la succursale de Londres) lors du prochain passage de cette administration aux chemins de fer fédéraux, et d'avoir recours à ce bureau pour notre réclame. Il va de soi que ce dernier, en émettant ses publications, doit avoir en vue non plus les seuls intérêts du Jura-Simplon, soit ceux de la Suisse occidentale, mais ceux de l'ensemble des chemins de fer fédéraux ; il doit donc étendre son activité à toute la Suisse. Nous avons toutefois déclaré au Comité des sociétés de développement que nous étions disposés à rester en rapport avec lui pour nos travaux de publicité et à accueillir ses propositions et ses désiderata que nous examinerions et dont nous tiendrions compte dans la mesure du possible. Ce mode de faire est désirable pour éviter un éparpillement des forces et des moyens disponibles.

b. Service des voyageurs.

1. Le principal travail du bureau des tarifs pour le service des voyageurs, l'élaboration du nouveau *tarif interne pour les voyageurs et les bagages*, a été si activement mené pendant l'année que le tarif a pu être livré à l'impression au courant du mois de décembre. Le nouveau tarif contiendra les taxes entre toutes les stations des chemins de fer fédéraux, à savoir, non seulement par la voie la plus courte, mais aussi par d'autres voies plus longues qui sont le plus fréquemment utilisées à cause des bonnes correspondances de trains ou pour tout autre motif. Le tarif prévoit en outre qu'en cas de voies parallèles on pourra délivrer des billets, avec taxes de la voie la plus courte, qui seront également utilisables par la voie plus longue à condition que la longueur de la dernière ne dépasse pas celle de la première de plus du 10 $^0/_{00}$ et de 10 km. en tout. Les billets portent l'indication des différentes routes qu'il est loisible d'utiliser.

Les billets qui ne sont établis que pour un parcours déterminé des chemins de fer fédéraux, peuvent être utilisés sur d'autres parcours aboutissant à la même station de destinatio n à savoir si ces derniers sont plus courts, moyennant la simple mention, faite sur le billet, du changement d'itinéraire, s'ils sont plus longs, moyennant paiement d'un supplément, dont le prix correspond à la différence qu'il y a entre les taxes ordinaires de simple course des deux parcours en question. On doit faire apposer la mention ou se procurer le supplément au plus tard à la station où l'on quitte le parcours pour lequel le billet est établi.

Une partie seulement des *tarifs directs* avec les autres chemins de fer suisses, pourra être établie et entrer en vigueur le 1er mai 1903. Quant à ce qui concerne ceux qui ne pourront être terminés, nous aurons recours à des mesures provisoires pour que les nouvelles taxes d'aller et retour soient au moins accessibles au public, si possible le 1er mai 1903 déjà, en trafic direct avec les autres chemins de fer suisses.

2. Lorsque vous avez approuvé notre rapport et proposition sur la fixation des bases pour les tarifs des chemins de fer fédéraux, du 9 décembre 1901, vous nous avez prié d'examiner si on ne pourrait pas introduire pour les *billets d'aller et retour* sur le *parcours de montagne Giswil-Meiringen*, en regard de taxes de simple course, un rabais identique à celui accordé sur les autres lignes des chemins de fer fédéraux. Après

avoir pris connaissance de notre préavis, par lequel nous vous avons indiqué les motifs qui s'opposaient à la fixation des taxes que vous proposiez, vous nous avez répondu que vous compreniez les raisons alleguées, mais que vous deviez néanmoins nous prier de ne pas perdre de vue l'introduction, sur ce parcours, de rabais correspondant à ceux accordés sur les autres lignes et d'entreprendre cette modification tôt après l'introduction des nouveaux tarifs uniformes pour tout le réseau fédéral. Nous reviendrons sur cette question après la publication du nouveau tarif pour le service des voyageurs.

3. Nous nous proposons de renoncer à délivrer des billets généraux valables un jour qui existaient précédemment au Nord-Est.

4. A teneur de l'art. 8, 4me alinéa de la loi sur les tarifs du 27 juin 1901, les *enfants* de 4 à 10 ans révolus paient demi-place dans toutes les classes de voitures. Le même article dit en outre qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, la limite d'âge pour les enfants ne payant que demi-place pourra être élevée suivant les circonstances. Nous fondant sur cette disposition, nous avons proposé à notre Conseil d'administration d'élever cette limite d'âge jusqu'à la 12me année révolue. Le Conseil d'administration a, par décision du 29 décembre, adopté cette proposition et nous a autorisés à demander votre approbation, que vous avez donnée le 30 janvier de cette année, de sorte que la nouvelle disposition peut entrer en vigueur le 1er mai 1903, en même temps que le nouveau tarif de chemins de fer fédéraux pour le service des voyageurs. Nous ajoutons que, dans l'intervalle, les administrations qui font partie de l'association des chemins de fer suisses ont adopté cette élévation de la limite d'âge pour leur trafic interne et direct.

5. Le règlement concernant l'*octroi de billets à prix réduits* aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux, aux membres de leurs familles, ainsi qu'aux fonctionnaires et employés pensionnés des chemins de fer fédéraux, règlement prévu par l'art. 70 du règlement pour l'exécution de la loi de rachat du 15 octobre 1897, a été édicté et entrera en vigueur le 1er mai 1903. En élaborant ce nouveau règlement, nous sommes partis du point de vue qu'il fallait maintenir à peu près dans leur étendue actuelle les facilités accordées par les chemins de fer privés. Il est évident qu'il a fallu supprimer celles qui n'étaient plus conciliables avec les dispositions de l'art. 70 susmentionné. C'est ainsi qu'on a

dû exclure du bénéfice des billets d'employés les membres de la famille des employés pensionnés. Par contre ce bénéfice a été étendu aux sœurs d'employés, qui tiennent d'une manière permanente le ménage de ces derniers, puis aux frères et sœurs mineurs qui vivent dans le ménage des employés et qui sont à leur charge.

Nous avons fixé à la 24me année révolue la limite au delà de laquelle il n'est plus accordé de billets à prix réduits pour les enfants des employés. Le prix des billets d'employés a été fixé, comme c'est le cas actuellement, au $^1/_5$ de la taxe des billets ordinaires de simple course. Eu égard à la forte réduction qui va être introduite sur la plus grande partie du réseau fédéral par le nouveau tarif, nous n'avons pas jugé opportun de donner satisfaction à une pétition de l'association suisse du personnel des trains, demandant de réduire le prix du billet d'aller et retour au $^1/_5$ de la taxe ordinaire d'aller et retour. En revanche le règlement prévoit la délivrance de billets d'abonnements pour 1, 3, 6 et 12 mois, puis celle de billets d'abonnement pour ouvriers et écoliers au $^1/_5$ de la taxe fixée par les tarifs. Enfin ce règlement contient une disposition qui accorde aux fonctionnaires, employés et ouvriers, ainsi qu'aux membres de leur famille qui ont droit à des billets d'employés, l'autorisation d'utiliser, en cas de maladie, les voitures à malades moyennant payement du $^1/_3$ de la taxe ordinaire.

Nous ajoutons que des négociations ont été entamées avec les autres chemins de fer suisses et les entreprises les plus importantes de bateaux à vapeurs en vue d'étendre au trafic direct les facilités susmentionnées. Ces négociations sont assez avancées pour que lesdites dispositions puissent également entrer en vigueur le 1er mai.

6. En considération du fait que les nouvelles taxes normales d'aller et retour sont, d'une manière presque générale, plus économiques que les billets du dimanche et des jours de fête à prix réduit, il a été décidé de supprimer ces derniers au 1er juin 1903, pour autant qu'ils existent encore actuellement sur le réseau futur des chemins de fer fédéraux, ce qui est le cas sur les lignes de l'ancienne Union Suisse et sur celles du Jura-Simplon. Par contre les billets du dimanche et des jours de fête du trafic direct, pour lesquels les autres administrations accordent des taxes du dimanche particulièrement réduites, sont maintenus pour le moment, avec cette restriction qu'on comprendra dans le prix de ces billets les taxes normales d'aller

et retour pour les trajets effectués sur les lignes des chemins de fer fédéraux.

7. Nous avons décidé en principe d'accorder pour le transport des *enfants des colonies de vacances* et des personnes qui les accompagnent, tant à l'aller qu'au retour, le prix de la demi-taxe simple course des écoles primaires. Cette taxe de faveur avait été également consentie par la plupart des compagnies depuis un certain nombre d'années.

8. Conformément à la pratique admise jusqu'ici par les compagnies de chemins de fer privées, nous avons concédé aux membres des *synodes scolaires cantonaux* (assemblées officielles d'instituteurs) le droit de se rendre au lieu de réunion et d'en revenir avec des billets de simple course.

9. Le *chemin de fer du Gürbethal* a demandé qu'à l'époque de l'ouverture du dernier tronçon Burgistein-Wattenwil-Thoune, le transport direct des voyageurs et des bagages en transit sur toute sa ligne Berne-Thoune lui soit facilité dans une large mesure. Eu égard au fait que cette ligne est plus longue et qu'en outre elle se trouve dans des conditions d'exploitation moins favorables que notre ligne via Münsingen qui suffit sous tous les rapports aux exigences du trafic en transit, nous nous sommes vus obligés de repousser une demande d'une portée aussi étendue. Le chemin de fer du lac de Thoune, en sa qualité d'administration chargée de l'exploitation du chemin de fer du Gürbethal, a soumis la question au Département des chemins de fer. Après avoir pris connaissance de notre manière de voir, ce dernier s'est prononcé en faveur de notre point de vue juridique, mais nous a priés d'examiner l'affaire à nouveau pour voir s'il n'y aurait pas moyen, pour des raisons d'équité, de donner satisfaction dans une certaine mesure au chemin de fer du lac de Thoune, spécialement en ce qui a rapport au trafic de et pour les deux stations communes de Berne et de Thoune. Nous conformant à cette demande et tout en maintenant notre point de vue juridique, nous avons tenu compte des revendications du chemin de fer du Gürbethal, en nous déclarant disposés à introduire des taxes directes pour les voyageurs et les bagages via Belp dans le trafic entre Berne loco d'une part et Scherzligen et au-delà, y compris les lignes latérales, d'autre part, puis entre Thoune loco d'une part et les stations situées au-delà de Berne, pour lesquelles la route la plus courte passe par Berne.

10. Ont été nouvellement admis dans l'*Union des billets combinables suisses:*

le chemin de fer Berne-Oberland bernois;
le chemin de fer du Salève;
le chemin de fer du Gürbethal;
le chemin de fer Erlenbach-Zweisimmen.

La demande d'admission du chemin de fer électrique routier *Bremgarten-Dietikon* dans l'association a été écartée, étant donné les inconvénients que présenterait l'admission dans la dite association de chemins de fer routiers ayant essentiellement le caractère d'une ligne locale.

11. Le chemin de fer du Gürbethal, celui d'Erlenbach-Zweisimmen et le funiculaire lac de Thoune-Beatenberg ont été admis au *service des billets combinables de l'Union des administrations de chemins de fer allemands.* Ce service a été également étendu aux parcours effectués par les bateaux à vapeur du Lloyd de l'Allemagne du Nord et de la ligne Hambourg-Amérique entre les ports allemands, belges, français, anglais et italiens; les chemins de fer français de l'Est, de l'Ouest, du Nord et de Paris à Lyon et à la Méditerranée ont aussi fait parvenir leur adhésion. Au commencement de la saison des touristes de 1903, les autres grandes lignes françaises, ainsi que les trois principaux chemins de fer italiens feront partie de l'Union, de sorte que toutes les administrations du continent européen, à la seule exception de celles de l'Espagne, du Portugal, de la Russie et de la Grèce, participeront au service des billets combinables, ce qui influera sans doute avantageusement sur le développement du service international des voyageurs.

Les sociétés suisses pour le développement du trafic ayant demandé qu'on étendît au-delà de 60 jours *la durée de validité des billets circulaires combinables* pour les voyages de plus de 3000 ou de 4000 kilomètres, nous avons transmis cette demande à l'Union des administrations allemandes de chemins de fer en l'accompagnant d'un préavis favorable.

Cette proposition a été adoptée par la commission de l'Union qui est chargée des affaires relatives au service des voyageurs.

12. Le chemin de fer Erlenbach-Zweisimmen a été admis (pour le 1er janvier 1903) dans *le tarif pour les abonnements généraux.*

L'association des chemins de fer a pris une décision de principe au sujet de la répartition des recettes provenant des *abonnements généraux.* En vertu de cette décision, les chemins

de fer secondaires sont autorisés, à compter l'indemnité qui leur est allouée par l'Administration suisse des postes pour le transport du personnel postal, au nombre des recettes générales pour le transport des voyageurs qui servent de base pour la répartition du produit des abonnements généraux. Cette décision n'a pas une grande portée au point de vue financier.

13. Au cours de l'année, l'Association des chemins de fer s'est également occupée de la question de la *prolongation de la validité des billets aller et retour en trafic avec l'Allemagne,* mais sans arriver à un résultat définitif. Après avoir délibéré dans de nombreuses conférences consacrées à cet objet, l'Association a décidé, vu les conséquences résultant pour le trafic suisse de la prolongation de la durée de validité, de renoncer pour le moment à poursuivre les négociations et de calculer la durée de validité comme précédemment, cela jusqu'à l'époque de l'entrée en vigueur d'une nouvelle édition des tarifs voyageurs avec les chemins de fer allemands.

14. La société suisse d'hygiène des écoles a été admise au bénéfice *du règlement concernant les facilités exceptionnelles à accorder pour les fêtes et réunions de sociétés suisses,* etc., *du 1er février 1900.*

c. Service des marchandises.

1. Le bureau des tarifs pour le service des marchandises a particulièrement voué son activité à l'établissement du nouveau *tarif interne des marchandises.* L'impression de *l'indicateur des distances* est terminée, à l'exception de quelques pages qui contiennent les kilomètres de tarif. Puis les *barêmes de taxes* ont été élaborés conformément aux bases approuvées, en date du 9 décembre 1901, par le haut Conseil fédéral et il a été procédé ensuite à l'établissement du tarif lui-même. Il en est résulté un travail des plus considérables. Un petit nombre de chemins de fer privés qui se trouvent situés au milieu du réseau fédéral se sont décidés à accepter les unités de taxe des chemins de fer fédéraux (chemins de fer Berne-Neuchâtel, Jura Neuchâtelois, Fribourg-Morat et, pour le trafic en transit, le chemin de fer du Sud-Est); tous les autres ont maintenu les taxes plus élevées qu'ils avaient précédemment. Il a donc fallu, dans les nombreuses relations de stations, où la route la plus courte emprunte l'un ou l'autre de ces chemins de fer privés et où ce sont les taxes de ces chemins de fer qui en-

trent en ligne de compte en tout ou partie, calculer les taxes d'une manière spéciale, en comprenant dans ce calcul les prix de transit de ces chemins de fer secondaires. Outre cela, dans un grand nombre de relations, il fallait tenir compte de l'influence exercée par la concurrence étrangère (chemins de fer badois, chemins de fer français). Cependant le manuscrit du tarif général a été terminé vers la fin du IIme trimestre. Le relèvement des taxes qui est à la veille de se produire sur la ligne Berne-Neuchâtel et l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Vevey-Chexbres qui aura lieu probablement au cours de la 1re moitié de 1903 nous obligent à modifier d'une manière notable nos taxes internes; c'est pourquoi nous avons décidé d'ajourner encore l'impression du tarif, pour éviter la publication d'un supplément considérable, nécessité par ces changements.

Les études sur les *tarifs exceptionnels* qu'il sera nécessaire de publier pour les chemins de fer fédéraux, ainsi que les études de bases à adopter pour ces tarifs sont suffisamment avancées pour que nous puissions présenter prochainement au Conseil d'administration les projets qui s'y rapportent.

2. Les bases de taxes applicables au *trafic direct* avec les autres chemins de fer suisses ont été arrêtées d'accord avec ces derniers; puis des négociations ont été entamées au sujet du partage et de l'acheminement du trafic; elles sont pour la plupart terminées. Relativement aux *tarifs exceptionnels communs aux chemins de fer suisses,* nous nous sommes mis d'accord avec les autres chemins de fer intéressés pour comprendre d'une manière générale, dans ces tarifs — donc aussi pour les distances inférieures à 40 km — les frais d'expédition prévus dans la loi sur les tarifs pour les classes générales de tarifs; nous avons observé cette manière de faire pour les autres tarifs exceptionnels. Ainsi l'application de ces tarifs en trafic direct, telle qu'elle a eu lieu jusqu'ici, est assurée pour l'avenir.

3. L'élaboration des *tarifs directs* avec l'étranger n'a pas encore pu être entreprise, parce que les tarifs internes et directs suisses doivent être préalablement terminés dans leurs grandes lignes. Toutefois une grande partie du personnel s'est occupé des tarifs actuellement en vigueur avec l'étranger, pour la plupart desquels nous avons proposé une série de modifications et d'adjonctions, nécessitées tantôt par des changements de taxes à l'étranger, tantôt par le besoin d'étendre les relations de trafic direct; il n'aurait dès lors guère été possible de ne pas

procéder à ces travaux. C'est pour ces motifs que certains tarifs ont dû être réédités.

4. Pendant l'année courante, diverses modifications et adjonctions ont été apportées au règlement de transport des chemins de fer suisses, ou à l'instruction relative à ce règlement, parmi lesquelles nous citons les suivantes :

a) Acceptation du transport en grande vitesse du *sulfate de cuivre* et de la *poudre unique* pour bouillie bordelaise, moyennant que l'emballage soit conforme aux prescriptions du chiffre XXVI de l'annexe V au règlement de transport.

b) Acceptation du transport, aux conditions prévues dans l'annexe V, chiffre XXXV^{c}, des matières explosibles, qui sous la désignation nouvelle de «Cheddites n°s 41 et 60» et de «Cheddites n°s 60 bis, 41 N et 60 N» sont mises dans le commerce par la fabrique de produits chimiques de Cheddes en Savoie.

c) Acceptation du transport aux conditions prévues dans l'annexe V, chiffre XXXV *c,* du nouvel explosif de sûreté Westfalit avec un supplément de 10 $^{0}/_{0}$, au plus, de poudre d'aluminium.

d) Suppression de la limitation en vertu de laquelle les remboursements n'étaient admis que jusqu'à concurrence d'un montant de 2000 francs ; toutefois, avec maintien de la limitation qui existait jusqu'ici, et d'après laquelle, le montant des remboursements ne doit pas dépasser la valeur de la marchandise.

e) Modification des jours de fête énumérés dans l'annexe XI et se rapportant au canton d'Argovie.

5. Les Etats intéressés (à l'exception de la Russie) se sont mis d'accord pour ajouter des conditions uniformes à la *convention internationale* sur le transport de marchandises par chemin de fer ; ces dispositions devaient entrer en vigueur, dans les associations internationales, le 1er janvier 1903. Cette décision nécessitait le remaniement des règlements communs pour le trafic avec l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Belgique et la Hollande, mais au cours de cette année, seules les conditions réglementaires pour le trafic avec l'Allemagne ont pu être transformées. Le travail de réfection des conditions concernant le trafic avec les autres pays est commencé.

Pour faciliter au commerce suisse l'expédition directe de marchandises à destination des Etats qui n'ont pas adhéré à la convention internationale, il a été décidé d'accepter aussi au

transport avec des lettres de voiture internationales les envois à destination de ces pays.

6. En date du 1er juin, il a été publié un Ier supplément *aux prescriptions générales de tarifs et classification de marchandises suisses,* au moyen duquel les modifications introduites par les chemins de fer allemands, le 1er juillet 1900 et le 1er avril 1901, ont été appliquées au trafic suisse, dans la mesure où il a paru opportun de le faire.

7. Pour faciliter l'*exportation des fruits,* et répondre à un désir de l'Union suisse des agriculteurs, nous avons autorisé l'acceptation d'envois pour l'étranger de fruits frais en port dû et grevés de remboursements, lorsque les expéditeurs sont domiciliés d'une manière durable dans la localité ou dans les environs desservis par la station et qu'ils sont connus comme étant solvables. Par contre, si des maisons de commerce ou des sociétés qui n'ont pas un domicile durable dans la localité ou dans les environs, désirent consigner des envois de fruits frais en port dû, elles doivent s'adresser préalablement à la Direction générale et fournir des sûretés pour le paiement des frais de transport, soit au moyen d'un acte de de garantie, soit au moyen d'un cautionnement.

De plus des taxes directes pour *fruits* ont été introduites pour les débouchés indiqués par l'Union suisse des agriculteurs en *Bavière,* en *Saxe,* dans l'*Allemagne du Nord* et en *Belgique.*

8. « La première association suisse pour la vente des œufs à Ostermundingen » ayant demandé le transport gratuit de l'emballage des envois d'œufs retourné aux expéditeurs (caisses, etc.), nous avons satisfait à cette demande en consentant à faire figurer l'article « œufs frais » dans le tarif exceptionnel pour beurre frais, viande fraîche et pain que nous nous proposons d'introduire dans le nouveau tarif des marchandises des C. F. F.

9. Il a été fait droit, dans la mesure du possible, et après un examen attentif des circonstances, à diverses demandes de *réduction de taxes,* par exemple pour le transport de *tuyaux* en fonte de fer expédiés de Choindez dans la vallée du Rhin, de *sable,* servant à la fabrication du verre, expédié de Moutiers à Bulach, de *planches* expédiés du Vorarlberg au Nord de l'Italie par le Gothard, de *sel* expédié des salines du Rhin dans les cantons de Berne et de Fribourg et de *tôle de fer* expédiée de Bâle à Lucerne et destinée à la fabrication de tuyaux pour l'Espagne.

10. A la demande du gouvernement de St-Gall, nous avons accordé à l'entrepôt d'Etat à Rorschach les facilités de magasinage et de réexpédition dont jouit l'entrepôt de Romanshorn.

11. Il a été conclu avec l'administration fédérale des postes deux conventions au sujet de la fixation de l'indemnité due par cette administration pour le transport de colis postaux d'un poids supérieur à 5 kg. sur les chemins de fer fédéraux et sur le lac de Constance; ces conventions prévoient une simplification notable du calcul de cette indemnité.

12. Une demande faite par le *chemin de fer du Gürbethal* de partager le trafic des marchandises entre Berne et Thoune, ensuite de l'ouverture complète à l'exploitation de la ligne Berne-Thoune via Belp a été écartée, en vertu de l'article 21 de la loi sur les tarifs, parce que la route la plus courte passe par Münsingen et que la plus longue n'a aucune prétention à émettre sur l'acheminement du trafic. Nous avons refusé pour le même motif d'introduire des taxes de Thoune et au-delà en transit sur le chemin de fer du Gürbethal dans la direction du J.-S. et des C. F. F.

Le chemin de fer du lac de Thoune, a, en sa qualité d'administration chargée de l'exploitation du chemin de fer du Gürbethal, adressé un recours au Département des chemins de fer. Elle exposait que le chemin de fer du Gürbethal n'a pas seulement le droit, mais même le devoir, par égard pour le public, de s'efforcer d'obtenir l'établissement de tarifs directs en transit sur ses lignes, et invoquait, à l'appui de sa manière de voir, les dispositions du 3me alinéa de l'art. 1er de la loi fédérale concernant le transport par chemins de fer et bateaux à vapeur du 29 mars 1893, ainsi que celles de la lettre *e* dans l'art. 6 de la même loi, soit la disposition, de même teneur, du 2me alinéa de l'art. 21 de la loi sur les tarifs.

Nous avons fait valoir contre cette argumentation, que, malgré le droit qu'a l'expéditeur de prescrire l'acheminement sur la lettre de voiture, il ne s'ensuit nullement que l'on doive toujours tenir compte sur la route prescrite des taxes directes en vigueur et à plus forte raison qu'on soit tenu de les introduire. Prétendre le contraire, ce serait mettre à la disposition du public des taxes directes pour tous les détours imaginables puisque le droit de prescrire l'acheminement est illimité. L'art. 21 de la loi sur les tarifs indique d'une manière très claire comment les chemins de fer fédéraux doivent procéder ; en effet à teneur

de cet article, les chemins de fer secondaires ne peuvent revendiquer la formation de taxes directes par leurs lignes et prétendre participer au trafic que si la route la plus courte emprunte tout ou partie de leur réseau.

En cette circonstance, le Département nous a également donné raison. Il déclara que les dispositions de la lettre *e* de l'art. 6 de la loi sur les transports, invoquées par le chemin de fer du Gürbethal, se bornent à fixer le droit qu'a l'expéditeur de prescrire au chemin de fer d'une manière obligatoire, l'acheminement des marchandises, mais qu'elles n'ont aucune influence sur la tarification des envois. Il va de soi que la prétention de tarifer les envois d'après les taxes de la route la plus courte, au cas où un détour d'acheminement est prescrit, se justifierait si le passage de la loi cité contenait une prescription à cet égard. Comme il n'en est rien, la prétention du chemin de fer du Gürbethal est mal fondée et doit être écartée.

13. *La commission des tarifs de marchandises* de l'Association des chemins de fer suisses a eu, au courant de cette année, ses trois séances ordinaires. Outre l'adoption, mentionnée déjà au chiffre 6, des modifications introduites le 1er avril 1902 dans les prescriptions de tarifs et la classification des marchandises des chemins de fer allemands, une série de nouvelles questions de classification et de tarification ont été traitées, soit ensuite de pétitions faites par des intéressés (plaques de xylolithe, rouleau compresseur à vapeur, récipients pour le transport des poissons, pierres taillées, etc.), soit sur la proposition des chemins de fer intéressés eux-mêmes (objets en bois, objets en fer et en acier).

14. L'association dite «*Union commerciale*», dont seuls les chemins de fer fédéraux et le Jura-Simplon faisaient encore partie au 1er juillet, a eu le 17 décembre sa conférence de clôture, dans laquelle les mesures nécessaires ont été prises en vue de la liquidation de cette association fondée en 1879. Il a été décidé que les dispositions de la convention qui sert de règle à l'association devaient rester obligatoires pour les deux intéressés jusqu'à ce que le Jura-Simplon passe à la Confédération.

15. Parmi les conférences internationales de nature commerciale qui ont eu lieu durant cette année, nous mentionnons celles relatives au trafic entre l'Allemagne et l'Italie, entre l'Autriche-Hongrie et la Suisse, entre l'Autriche-Hongrie et la France, entre le nord de l'Allemagne et la Suisse et

entre la Saxe, la Prusse et le sud de la France, conférences auxquelles nous avons pris part. Les négociations entamées à la dernière de ces conférences et poursuivies par correspondance ont eu une portée considérable; elles avaient pour objet la modification des conditions de tarifs et d'acheminement dans le trafic entre les chemins de fer allemands, en particulier les chemins de fer saxons et bavarois, d'une part, et le midi de la France, de l'autre.

A quelques exceptions près, il n'existait pas jusqu'ici de tarifs directs pour ce trafic ; les transports étaient réexpédiés dans la plupart des cas aux stations de la frontière française (Delle, Verrières et Genève, ou Petit-Croix). Il existait, pour le trafic entre la Saxe et le sud de la France, une convention spéciale d'après laquelle les taxes de et pour Genève, etc. d'une part et Petit-Croix d'autre part étaient fixées de telle façon que les taxes totales sur l'une ou l'autre des routes concurrentes fussent égales ou presque égales. Les recettes de transport profitaient à la communauté, et étaient, après déduction des frais de traction, réparties entre les deux routes suivant des taux déterminés (Suisse 80 %, Alsace 20 %). La plus grande partie du trafic, en particulier le trafic du groupage entre Leipzig et le sud de la France et vice-versa, passait par Romanshorn-Genève. Le trafic entre la Bavière et le sud de la France se servait aussi principalement de cette route. Une partie du trafic des territoires allemands situés à l'ouest passait en transit par la Suisse (Bâle-Genève).

A l'instigation des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, les administrations allemandes et françaises intéressées à la route de Petit-Croix, s'entendirent pour établir en lieu et place des tarifs de frontière et de réexpédition susmentionnés, un tarif de marchandises général direct pour le trafic entre l'Allemagne et le sud de la France. La faculté était offerte aux chemins de fer suisses d'adhérer à ce tarif, mais il était entendu que l'acheminement, soit la répartition du trafic entre les routes de Suisse et d'Alsace devait être réglé strictement suivant le principe de la route la plus courte. Nous refusâmes, car notre participation au trafic aurait été de cette manière limitée à une portion relativement petite du territoire de l'Allemagne du sud ; et, d'accord avec les administrations de chemins de fer d'Etat de Bavière et de Saxe également intéressées au maintien de la route suisse, nous déclarâmes vouloir faire adhésion au tarif direct, à condition de profiter du trafic à peu près dans la mesure où nous participions précédemment au trafic de réexpédition. Les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine repoussèrent

cette demande et ne répondirent pas à une proposition d'arrangement, faite par les chemins de fer bavarois et à laquelle nous nous étions ralliés; dans ces circonstances nous décidâmes de ne pas participer au nouveau tarif. Nous espérons pouvoir conserver néanmoins à peu près la part que nous avions au trafic en question, notamment au trafic de groupage entre la Saxe et le sud de la France.

d. Décompte.

1. *La nouvelle organisation du service de décompte* a été quelque peu entravée par le manque de place. Vu l'absence de locaux permettant de loger le nombreux personnel du contrôle des recettes au siège de l'administration centrale, nous avons dû laisser pour le moment les divisions de contrôle à Bâle et Zurich, et à St-Gall. En raison de l'éparpillement des forces, il était impossible de réaliser une centralisation complète du service de décompte, et nous avons dû nous borner à simplifier et à concentrer, là où la chose était faisable, certaines branches du service de contrôle et de décompte. Sous ce rapport, il y a lieu de mentionner les mesures relatives au décompte du trafic des arrondissements entre eux, avec suppression de toute répartition des taxes, la réunion des parts des trois arrondissements en une *seule et même somme* et l'attribution de ces parts à *une seule* division dans le trafic des arrondissements avec d'autres chemins de fer; il en est résulté de notables simplifications, surtout en ce qui concerne le règlement des soldes dans le trafic avec l'étranger. Ont été centralisés au moyen d'une seule division de contrôle: le décompte des billets circulaires combinables suisses et étrangers, celui des abonnements généraux et des billets d'employés, celui des restitutions du prix des billets et des taxes pour marchandises, puis les comptes présentés aux autorités cantonales pour les transports militaires qui concernent les cantons, ainsi que ceux relatifs aux transports de police. Il n'y a pas eu moyen non plus, pour les motifs énoncés plus haut, de réaliser la centralisation générale à l'époque de la division définitive en arrondissements, mais il a fallu la renvoyer jusqu'au moment où il sera possible de concentrer, à Berne, toutes les opérations de décompte avec les autres chemins de fer. Nous nous proposons de le faire à l'époque où nous prendrons à notre service la division de contrôle du Jura-Simplon.

2. Durant toute l'année, l'impression des nouveaux billets a poursuivi, sans encombre, son cours normal. A la fin de l'année,

les billets pour le trafic interne étaient imprimés pour 470 stations. Des travaux préparatoires considérables ont dû être exécutés en vue de la réimpression des coupons des billets circulaires combinables. Ces travaux ont été activés de telle sorte qu'il a été possible de commencer l'impression vers la fin de l'année.

3. Il a été fait, pendant l'année, 992 inspections de caisse et de livres, dans les stations des trois arrondissements, dont 378, dans le IIme arrondissement, 560, dans le IIIme et 54, dans le IVme (de juillet à décembre). Les inspections ont donné en général un résultat satisfaisant. Nous avons dû infliger des blâmes pour quelques irrégularités découvertes au cours de ces inspections.

4. En 1902, 35 nouveaux crédits pour ports dûs ont été ouverts dans les stations des trois arrondissements. En outre des changements ont été apportés à un nombre considérable de crédits existants, en partie sur la demande des détenteurs de compte-courants, en partie sur notre propre initiative. D'autres crédits ont dû être renouvelés, ensuite du retrait des cautions.

5. Nous faisons suivre notre rapport du tableau du trafic et des recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux, et de l'exploitation des bateaux à vapeur sur les lacs de Zurich et de Constance pendant les années 1901 et 1902.

Recettes de l'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1901 (1476 kilomètres) Fr.	%		1902 (1476 kilomètres) Fr.	%	Augmentation de recettes en regard de 1901 Fr.	Diminution de recettes en regard de 1901 Fr.
		A. Trafic des chemins de fer.				
26,236,789. 99	41,83	I. Produit du transport des voyageurs	27,065,283. 53	40,58	828,493. 54	—
		II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:				
2,399,371. 27	3,82	1. des bagages	2,556,763. 30	3,83	157,392. 03	—
1,224,034. 20	1,95	2. des animaux	1,319,190. 16	1,98	95,155. 96	—
32,867,821. 06	52,40	3. des marchandises . .	35,756,761. 80	53,61	2,888,940. 74	—
36,491,226. 53	58,17		39,632,715. 26	59,42	3,141,488. 73	—
62,728,016. 52	100	Total	66,697,998. 79	100	3,969,982. 27	—

1901 Fr.	1901 %		1902 Fr.	1902 %	Augmentation de recettes en regard de 1901 Fr.	Diminution de recettes en regard de 1901 Fr.
		B. Trafic des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.				
168,728. 39	29,68	I. Transport des voyageurs	156,733. 13	26,81	—	11,995. 26
8,741. 03	1,54	II. Transport des bagages .	8,647. 26	1,46	—	93. 77
4,248. 05	0,75	III. Transport des animaux .	4,584. 85	0,79	336. 80	—
386,748. 81	68,03	IV. Transport des marchandsies	414,981. 19	70,94	28,232. 38	—
568,466. 28	100	Total	584,946. 43	100	16,480. 15	—
		C. Trafic des bateaux à vapeur sur le lac de Zurich.				
100,261. 60	96,47	I. Transport des voyageurs	90,804. 93	96,31	—	9,456. 67
2,876. 75	2,77	II. Transport des bagages .	2,753. 20	2,93	—	123. 55
786. 15	0,76	III. Transport des animaux .	715. 05	0,76	—	71. 10
103,924. 50	100	Total	94,273. 18	100	—	9,651. 32

Dans toutes les catégories, le trafic par chemin de fer (A) accuse donc pour l'année écoulée et en regard de 1901, une augmentation qui se traduit par un total de fr. 3,969,982. 27 cts. = $6,_{38}$ %. Une comparaison des recettes des différentes catégories avec celles de l'an dernier donne l'augmentation suivante:

Service des voyageurs	$3,_{15}$ %
Service des bagages	$6,_{55}$ %
Transport des animaux	$7,_{77}$ %
Service des marchandises	$8,_{79}$ %

Le service des voyageurs accuse donc la plus faible augmentation, celui des marchandises la plus forte.

Les conditions atmosphériques défavorables de l'été dernier ont exercé une influence très sensible sur *le trafic des voyageurs* en empêchant que le trafic se développe d'une manière normale. C'est ainsi qu'on a enregistré pour le mois de juillet, en regard du rendement défavorable de l'année précédente, une augmentation modeste d'à peine 28,000 francs. Le mauvais temps qu'il a fait au mois de mai a nui au trafic de Pentecôte et a eu pour conséquence une diminution de recettes de 173,000 francs en chiffre rond. Si le produit total de l'année dépasse néanmoins celui de 1901, il faut attribuer ce fait au trafic de la fin de l'été sur lequel les moissons ont influé d'une manière favorable et à celui de l'automne, ainsi qu'à l'augmentation de trafic constatée durant les 3 premiers mois de l'année.

Le *trafic des marchandises* semble avoir pris un nouvel essor durant cette période. A l'exception du mois de mars qui boucle par une petite diminution de 10,000 francs en chiffres ronds, tous les autres mois accusent des augmentations dont quelques-unes sont considérables. L'influence qu'ont exercée les moissons abondantes sur le trafic très intense de l'automne se fait remarquer également sous cette rubrique. La récolte abondante de fruits et l'exportation notable qui en a été la conséquence ont en particulier influé d'une manière très favorable sur les recettes. L'augmentation qui en est résultée doit être évaluée approximativement à fr. 500,000. Il y a donc lieu de constater, pour le trafic des marchandises, une augmentation, même en regard du rendement très favorable de 1900 et cette augmentation est légèrement supérieure à $2,_{5}$ %.

La diminution de recettes de fr. 12,000 en chiffre rond dans le trafic des voyageurs sur le *lac de Constance* (B) est en partie dûe au fait que depuis le 1er mai 1902, les correspondances

de trains sur le chemin de fer de ceinture (St-Margrethen-Bregenz-Lindau) ont été notablement améliorées, spécialement par la création de trains express avec voitures directes à destination de Munich. L'augmentation du trafic des marchandises sur le lac de Constance correspond à peu près en $^0/_0$ à l'augmentation qui a été constatée dans le trafic de chemin de fer et doit être attribuée aux mêmes causes.

La diminution de recettes dans le trafic des voyageurs sur le *lac de Zurich* (C) provient des mauvaises conditions atmosphérique, mais surtout de la crise survenue dans les affaires sur la place de Zurich, crise qui s'est fait sentir encore en 1902.

e. Bureau de détaxe.

Le bureau de détaxe a traité pendant l'année 1902, 10,577 affaires en tout (demandes de détaxe dans le service des voyageurs et des marchandises, marchandises et bagages dévoyés).

IV. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. En date du 12 juin, le Conseil fédéral a approuvé le *supplément II au règlement concernant les transports militaires* sur les chemins de fer et bateaux à vapeur suisses, du 1er janvier 1895, et en a fixé au 1er juillet 1902 l'entrée en vigueur.

2. Conformément à la pratique admise par l'administration fédérale, nous avons invité les Directions d'arrondissement à *mettre dans la règle au concours les fournitures importantes*, pour autant qu'il s'agit de fournitures qu'on peut se procurer en Suisse.

3. Le Conseil des Etats avait, dans sa séance du 30 mars 1900, ajourné la discussion sur la *révision de la loi du travail* du 27 juin 1890, jusqu'à ce que la Direction générale des chemins de fer fédéraux, dont la nomination était prochaine, eût pu rapporter sur le projet. Nous avons transmis notre rapport au Conseil fédéral en date du 20 juin par l'entremise du Département des chemins de fer. Ce travail exigeait des recherches approfondies et nous dûmes avoir recours à la collaboration des administrations des cinq Compagnies principales de chemins de fer, surtout en ce qui concerne les conséquences financières de la révision de la loi.

4. L'art. 15 du règlement n° 3 concernant les prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et employés à poste fixe, leur interdit, ainsi qu'aux membres de leur famille habitant avec eux, l'*exploitation d'une auberge et la vente au détail des boissons*. Dans le IIIme arrondissement, il n'a pas été nécessaire de prendre des mesures spéciales pour assurer l'exécution de cette prescription, car une défense identique faite au personnel de l'ancien chemin de fer du Nord-Est, était en vigueur depuis l'année 1886. La Direction du IIme arrondissement a fixé aux fonctionnaires et employés se trouvant dans le cas visé par le règlement, un délai expirant le 31 décembre 1902, à l'issue duquel leur situation devait être régularisée. Nous avons prolongé ce délai jusqu'au 30 juin 1903.

5. Des plaintes qui se sont élevées contre le manque de place dans les trains et l'activité insuffisante déployée par le personnel dans le placement des voyageurs, nous ont obligés d'adresser aux Directions d'arrondissement, en date du 8 juillet, une instruction de principe touchant ces points.

6. En raison du nouvel ordre de choses créé par la nationalisation et pour combler des lacunes dans le schema actuel, nous avons proposé à l'Association des chemins de fer suisses une *désignation nouvelle du matériel roulant suisse* pour les différentes séries de locomotives et tenders, ainsi que pour les voitures, les fourgons et les vagons et nous l'avons appelée à discuter cette question. Ensuite de l'approbation donnée, le 19 juillet, par le Département des chemins de fer au projet présenté par l'Association des chemins de fer, nous avons pris immédiatement les mesures nécessaires en vue d'une nouvelle désignation et d'une nouvelle numérotation du matériel roulant des C. F.F. Les initiales (marque distinctive de propriété) des chemins de fer fédéraux ont été, comme on sait, fixées déjà précédemment.

7. Nous avons décidé, en date du 8 août, de supprimer les caisses de réserve pour ouvriers qui existaient sous le régime de l'ancien chemin de fer Central aux gares de Bâle, Olten, Berne et Lucerne parce que cette institution n'est plus conciliable avec l'art. 37 du règlement n° 3 concernant les prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et employés à poste fixe.

8. Sur une demande de l'Association des chemins de fer suisses et en considération du fort trafic prévu pour l'automne, le Conseil fédéral a, par arrêté du 6 septembre et en appli-

cation de l'art. 6 de la loi fédérale du 27 juin 1890 sur la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport, autorisé des mesures exceptionnelles pour la période s'étendant jusqu'au 15 novembre, soit jusqu'au 23, le jour du Jeûne excepté :

Le trafic fort important de l'automne s'est fait sans encombre. Le transport des fruits indique un mouvement de 7005 wagons complets pour l'ensemble de l'Union du matériel roulant, dont 5389 wagons à destination de l'étranger.

9. Pendant le trimestre courant ont eu lieu les grands transports de troupes à l'occasion des manœuvres d'automne du IVme corps d'armée. Les nombreux trains spéciaux, en particulier ceux organisés pour ramener les troupes du territoire des manœuvres, ont circulé conformément aux horaires et sans accident.

10. Pour arriver à un mode de faire unique dans tous les arrondissements du réseau des chemins de fer fédéraux et pour éviter autant que possible des réclamations, nous avons, en date du 30 septembre, édicté une instruction uniforme concernant le chauffage des voitures de chemin de fer et des salles d'attente des stations.

11. Pour éviter que les voyageurs qui se trouvent dans les compartiments des classes supérieures ne soient importunés, comme c'est souvent le cas dans les voitures mixtes (voitures de Ire et de IIme, ou de IIme et de IIIme classe), par les voyageurs d'une classe inférieure, qui, pour monter dans les trains ou pour en descendre, pénètrent dans les compartiments de la classe supérieure, ou stationnent dans les couloirs latéraux de la classe supérieure, nous avons, en date du 13 octobre, fait munir ces voitures d'indications appropriées et nous avons adressé une instruction à cet égard au personnel des stations et des trains.

12. Ensuite d'une demande qui nous a été adressée, nous avons décidé, le 19 décembre, de nous intéresser, dans la mesure du possible, aux efforts que fait la société des anciens élèves de l'école polytechnique fédérale dans le but d'ériger en Suisse un musée de machines, qui comprendra aussi une division pour les chemins de fer; entre autres, nous cherchons à mettre à la disposition de cette société un local destiné à recevoir provisoirement des pièces collectionnées (parties de machines, etc.) et nous avons, d'une manière générale, prêté notre appui à ces efforts.

13. Nous référant à l'art. 8 du réglement n° 63 concernant l'organisation du département de l'exploitation des Directions d'arrondissement, nous avons émis une instruction pour les inspecteurs des télégraphes des Directions d'arrondissement; celle-ci est entrée en vigueur le 1er janvier 1903.

b. Service de l'expédition et des trains.

1. L'horaire du service d'été est entré en vigueur cette année, pour la première fois, le 1er mai au lieu du 1er juin comme jusqu'ici.

Les innovations les plus importantes sont:

a. Introduction de deux nouvelles communications de trains express de nuit, l'une entre Zurich et Munich par St-Gall-Bregenz (trains 30 et 39), l'autre entre Zurich et Vienne via Buchs-Arlberg (trains 70 et 79);

b. Accélération du train express 25 Genève-Berne-Zurich et nouvelle mise en marche du train express 23 Olten-Zurich;

c. Introduction du nouveau train de l'après-midi 429 sur le parcours Bienne-Olten;

d. La ligne Berne-Olten est dotée l'après-midi d'un nouveau train omnibus;

e. Sur la ligne Aarau-Arth-Goldau un nouveau train omnibus est mis en marche; deux trains marchandises avec voyageurs 456 et 457 sont transformés en trains omnibus 156 et 157;

f. La ligne Wohlen-Bremgarten est dotée dans chaque sens d'un nouveau train omnibus, les trains 171 et 178;

g. Le train 36 de la ligne Winterthour-Zurich a été accéléré et, pour remplacer les arrêts supprimés sur cette ligne, un nouveau train omnibus 54 a été mis en marche;

h. La ligne Schaffhouse-Bülach a été dotée d'un nouveau train du soir 296;

i. Le train 363 Schaffhouse-Constance, institué pour la première fois l'été dernier, mais qui circulait seulement du 1er juillet au 15 septembre, sera mis en marche cette année durant tout le service d'été;

k. Sur la ligne Lucerne-Zurich, le train 193 Lucerne-Zoug circulera le dimanche jusqu'à Zurich comme train direct;

l. Les trains 1210 et 1213 de la ligne Aarau-Mellingen-Wettingen qui ne circulaient jusqu'à maintenant que les jours ouvrables seront aussi mis en marche le dimanche.

m. Sur le tronçon Zurich-Meilen, un service de voitures automotrices, système Serpollet, est en activité depuis le 1er mai pour les trains-tramways. Là, comme sur la ligne Zurich-Wädenswil, il a été donné une extension aux trains-tramways.

2. Nous donnons également ci-dessous les innovations les plus importantes qui se rattachent à l'horaire d'hiver, entré en vigueur le 1er octobre, savoir :

a) Introduction du train 98 Zurich-Bâle et du train correspondant 24 Brugg-Berne comme continuation de l'express 124/26 Munich-Zurich, avec déplacement de l'express 57 Bâle-Lucerne et du train 138 Olten-Soleure pour les faire correspondre avec le train 24 à Olten ;

b) Continuation en hiver des trains express 92 et 105 Berne-Scherzligen (Interlaken) qui ne circulaient précédemment que pendant la saison d'été ;

c) Continuation en hiver du train de marchandises avec service de voyageurs 429, entre Bienne et Olten;

d) Maintien du train express du matin 4 Zurich-Olten introduit le 1er juillet 1902 ;

e) Suppression des trains locaux 544 et 545 entre Zurich et Dietikon;

f) Nouveaux trains 1260 et 1265 circulant la semaine entre Stein et Coblenz;

g) Continuation en hiver du train du matin 363 Schaffhouse-Constance;

h) Etablissement, à titre d'essai, d'une voiture automotrice pour les trajets locaux entre Baar et Rothkreuz avec 3 courses dans l'une et l'autre direction entre Baar et Zoug et 4, entre Zoug et Rothkreuz;

i) Continuation, le dimanche, jusqu'à Zurich, du train 191 de Lucerne à Zoug ;

k) Extension des trains locaux 637 et 644 de Wædenswil à Richterswil ;

l) Continuation du train 125 jusqu'à Rorschach au lieu de St-Gall;

m) Maintien en hiver du train 379 Weesen-Glaris ;

n) Introduction des trains nouveaux 421 et 422 Zurich-Wetzikon-Zurich.

3. Du 2 mai au 24 juin, le trafic de la ligne Fribourg-Lausanne du Jura-Simplon a été interrompu, ensuite de l'*éboulement du tunnel de Chexbres*. Les trains express 12 et 15 entre Zurich (Bâle) et Genève furent dirigés sur Soleure-Bienne. Les trains de nuit 1 et 26 de et pour Lausanne-Genève prirent la route Fribourg-Payerne-Yverdon. Le reste du trafic de la ligne s'est fait au moyen de transbordements.

4. En date du 3 juin, sur l'initiative des administrations de chemins de fer françaises et anglaises interessées, les *correspondances de nuit Bâle-Londres-Bâle* (express de nuit C et D Calais-Bâle-Calais) ont pris l'itinéraire Mulhouse-Boulogne-Folkestone, au lieu de la route Delle-Calais-Douvres qu'ils suivaient auparavant. Cependant les correspondances avec les express suisses à Bâle ont été maintenues. L'on a obtenu par ce moyen une notable accélération des trains dits de Calais de et pour Bâle.

5. Depuis longtemps les administrations intéressées s'occupent de la création de nouveaux trains de luxe de Hambourg, Brême et Amsterdam par Cologne-Mayence-Bâle et le Gothard à destination de Gênes et vice-versa, savoir l'*Express Lloyd-Gothard*. Finalement les négociations entreprises n'ont pas abouti, ensuite du refus des chemins de fer italiens de prêter leur concours.

Par contre, la circulation des express dits « *trains express suisses* », organisés déjà l'an dernier entre Ostende, La Haye, Amsterdam d'une part, Lucerne et Coire de l'autre, a été de nouveau décidée à partir du 1er juillet.

6. Nous avons été invités par le Département fédéral des postes et chemins de fer à donner notre avis à propos d'une pétition émanant de la Conférence des autorités ecclésiastiques cantonales de la Suisse protestante et ayant comme objet la *réduction du nombre des trains de plaisir lors des grandes fêtes de l'Eglise*. Par lettre du 7 mai, nous avons répondu qu'il ne pouvait être question d'entraver la circulation des trains spéciaux des dimanches et jours de fête (eussent-ils le caractère de trains de plaisir) qui répondent à des besoins du service (entreprises de voyages, voyages de sociétés) et auxquels les taxes normales publiées sont appliquées. Par contre, nous avons

ajouté que les chemins de fer fédéraux sont décidés à ne pas autoriser la circulation de trains de plaisir à taxes réduites, les dimanches et jours de fête.

7. Le 1er novembre, nous avons approuvé les normes relatives à l'établissement de l'indicateur kilométrique pour le décompte de location de voitures avec des chemins de fer qui n'appartiennent pas à l'association et avec l'association suisse du matériel roulant.

8. Les 10/11 décembre a eu lieu à Bruxelles la conférence européenne de l'horaire pour le service d'été 1903, à laquelle nous étions représentés. L'assemblée générale a décidé que la prochaine conférence européenne de l'horaire pour le service d'hiver 1903/1904 aurait lieu à Zurich les 10/11 juin 1903. Nous avons donné notre assentiment à ce choix et avons accepté de présider la prochaine conférence.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

A propos de l'installation de l'*éclairage électrique dans les logements de service* des chemins de fer fédéraux, nous avons pris, le 25 octobre, une décision de principe fixant dans quelle proportion les frais d'installation et d'exploitation doivent être répartis entre l'administration et le locataire.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Pendant l'exercice annuel et outre celles mentionnées dans la partie A, les adjudications de *matériel roulant* suivantes ont été faites:

5 locomotives de grande vitesse de la série A $^2/_4$ pour le IIIe arrondissement à la Fabrique de locomotives et de machines à Winterthour, suivant contrat des 10/26 juin 1902.

3 locomotives de manœuvre de la série E $^3/_3$ pour le IIe arrondissement à la Fabrique de locomotives et de machines, à Winterthour, suivant contrat des 22/24 février 1902.

13 voitures de la série AB ^{3} à la Société suisse pour l'industrie à Neuhausen, suivant contrat des 6/17 mars 1902.

13 voitures de la série B^3 à la Société suisse pour l'industrie à Neuhausen, suivant contrat des 6/28 mai 1902 avec supplément des 1er/27 août 1902.

7 voitures de la série AB^3 aux ateliers de Coire.
12 voitures de la série C^3 aux ateliers d'Olten.
30 fourgons de la série F » » »
140 wagons couverts de la série K^{2c} aux ateliers d'Olten.
50 wagons couverts de la série K^2 aux ateliers de Coire.
50 wagons ouverts de la série L^4 aux ateliers d'Yverdon.

2. Les 25 voitures (13 AB^3, 13 B^3) livrées par la Société suisse pour l'industrie à Neuhausen sont éclairées à l'électricité suivant le système Kull. Ce système consiste en une combinaison de l'éclairage au moyen d'accumulateurs et de dynamos pour chaque voiture; il avait été déjà appliqué avec 2 appareils à titre d'essai par l'ancienne compagnie du Central et depuis, il a été employé avec succès sur une plus grande échelle dans le service des trains express.

3. Par contrat des 29 juillet/13 août 1902, la maison Schäffer et Budenberg à Zurich-Seebach a été chargée de la livraison de 600 paires d'accouplements métalliques pour le chauffage par la vapeur des voitures des IIme, IIIme et IVme arrondissements. Par contrat additionnel, 50 autres paires d'accouplements métalliques pour les locomotives du IVme arrondissement ont été commandées en septembre.

4. Par contrat des 6/28 mai 1902, nous avons commandé à la Fabrique d'accumulateurs à Oerlikon 110 batteries d'accumulateurs et, par contrat des 18 novembre 1902/9 janvier 1903, 100 batteries à la Société suisse pour la construction d'accumulateurs électriques à Marly, près Fribourg.

5. Relativement au contrôle de la qualité du combustible (houille pour les locomotives et briquettes) nous avons, en nous basant sur les négociations qui ont lieu, chargé en date du 5 décembre le laboratoire thermo-chimique du Polytechnikum fédéral à Zurich de faire, à titre provisoire pour 1903, deux analyses quotidiennes calorimétriques des différentes livraisons de combustible des chemins de fer fédéraux portant sur leur puissance calorique, et d'entreprendre, outre ce travail, les analyses prévues relatives à la teneur en cendres. Nous avons organisé dans les Directions d'arrondissement le contrôle sur la composition, sur la dimension des morceaux et sur la manière dont se comporte la houille pendant la combustion, sur la densité des briquettes, ainsi que le contrôle du poids de toutes les livraisons.

Pour l'année 1902 le contrôle des livraisons de combustible pour les locomotives a encore été laissé aux soins des Direction d'arrondissement.

6. Ayant constaté que les matières de graissage les plus diverses étaient employées, dans les arrondissements, particulièrement pour le service des machines, et qu'il était impossible de prescrire à bref délai l'emploi de matières identiques, nous avons, par décision du 18 novembre, laissé aux Direction-d'arrondissement le soin de se procurer pour 1903 les matièren de graissage en leur donnant les instructions nécessaires et es les invitant à se préparer pendant le courant de l'année à ins troduire l'emploi de produits de même espèce, en s'entendant dans ce but avec l'ingénieur en chef de la traction de la Direction générale.

7. *L'état du matériel roulant* à la fin de l'année 1902 comparé à celui à fin 1901 est le suivant :

	1902	1901
I. Locomotives.		
Série A	45	35
» B	109	103
» C	100	100
» D	67	63
» E	188	192
	509	493
II. Voitures.		
Série A	53	53
» AB	296	291
» ABC	—	2
» B	139	138
» BC	188	184
» C	708	682
» D	9	9
» Voitures automotrices	2	—
	1395	1359
dont voitures à 2 essieux	650	649
» » » 3 »	523	472
» » » 4 »	222	238

III. Wagons

a. Fourgons et wagons.

Série F	236	220
» J	549	549
» K	3,184	3,123
» L	1,677	1,685
» M	789	818
» N	144	144
» O	39	39
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux	6,618	6,578
Série P wagons appartenant à des tiers	185	180
Total fourgons et wagons à marchandises	6,803	6,758

b. Wagons de service.

Série S ballastières	263	253
» X wagons servant à divers autres usages	87	87
Total des wagons de service	350	340
Total général des wagons	7,153	7,098
dont wagons ouverts à 2 essieux	2,957	2,980
» couverts » 2 »	4,177	4,102
» ouverts » 3 »	2	2
» couverts » 3 »	12	9
» ouverts » 4 »	1	1
» couverts » 4 »	4	4

8. Les prestations des locomotives appartenant aux chemins de fer fédéraux et des locomotives étrangères se répartissent comme suit sur les différents arrondissements:

sur le IIe arrondissement	6,152,756 km
» » IIIe »	8,893,010 »
» » IVe »	3,011,561 »
Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux pour 1902	18,057,327 km
Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux pour 1901	17,212,779 »
Augmentation pour 1902	844,548 km

Les prestations des locomotives de chaque arrondissement sur les lignes des C. F. F. et sur les lignes étrangères comportent:

Locomotives de l'arrondissement II . .	6,048,733 km
» » » III .	8,976,421 »
» » » IV . .	3,057,543 »
Total kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. pour 1902 . . .	18,082,697 km
Total kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. pour 1901 . . .	17,245,976 »
Augmentation pour 1902	836,721 km

9. *L'état du matériel d'exploitation sur le lac de Constance* était le suivant à la fin de l'année 1902:

6 bateaux à vapeur à aubes
3 » remorqueurs en fer
2 bacs transporteurs en fer
1 bac transporteur } en commun avec la
1 bateau remorqueur en fer } Bavière.

Les prestations de parcours des bateaux à vapeur et des bacs transporteurs (ces derniers par moitié) sont en 1902: 128,001 km (1901: 129,879 km), celles des remorqueurs 105,333 km (1901: 104,144 km).

10. *L'état du matériel d'exploitation sur le lac de Zurich* était le suivant à la fin de l'année 1902:

1 bateau-salon
3 autres bateaux à aubes
2 bateaux à vapeur à hélice
2 » à charbon en fer.

Les prestations de parcours des bateaux à vapeur pour l'année 1902 sont les suivantes: 90,170 km (1901: 92,389 km).

11. Pendant l'année 1902, les *ateliers d'Olten* ont exécuté les travaux importants suivants:

Construction de 80 wagons K^{2c}; montage de 4 chaudières neuves de locomotives C^3 et de 2 chaudières neuves de locomotives F^3; installation de l'éclairage électrique dans 13 voitures $A\,B^3$ et dans 11 fourgons F; construction de 1 embranchement anglais, 1 changement de voie anglais et 25 ordinaires, 40 aiguilles, 10 aiguillages complets, 66 croisements; réparation d'un certain nombre d'aiguilles et de croisements.

Réparation du pont sur le Rhin à Bâle, installation d'une passerelle provisoire, ainsi que le montage de la charpente métallique pour son prolongement. Démontage des charpentes métalliques du passage de la Pfeffingerstrasse, ainsi que de la passerelle du Bruderholz à Bâle.

Livraison de différentes installations mécaniques, ainsi que de mobilier et ustensiles pour les nouveaux dépôts et les locaux du service des wagons dans la gare provisoire de Bâle.

18 barrières à bascule en fer, 6 heurtoirs, 10 signaux avancés et installation de chauffage à 2 prises d'eau.

Réparation de plaques tournantes, chariots et ponts-bascules.

Entretien et réparations courantes de l'ensemble du matériel roulant.

Toutes les réparations que nécessite l'ensemble des wagons ambulants de l'administration fédérale des postes, ainsi que l'exécution d'autres travaux aux dits wagons.

Réparations aux wagons-lits et aux wagons-restaurants de la Compagnie internationale des Wagons-Lits.

Réparation de deux chaudières de locomotives, réparation de 2 wagons, peinture d'un certain nombre de wagons à bière et de wagons-réservoirs à vin.

12. Les *ateliers de Zurich*, ainsi que les *ateliers auxiliaires de Romanshorn et de Wollishofen* se sont notamment occupés de l'entretien du matériel roulant et ces deux derniers ateliers ont eu en plus à soigner l'entretien des bateaux du lac de Constance et du lac de Zurich; les ateliers de Wollishofen ont soigné en outre l'entretien du débarcadère du lac de Zurich et furent chargés à la fin de l'automne d'une importante réparation du chantier de Wollishofen, afin de pouvoir commencer les travaux de réparation du bateau-salon « Helvetia ». Les bateaux à vapeur « Lukmanier » sur le lac de Zurich et « Bodan » sur le lac de Constance ont été l'objet d'importantes réparations ; en outre, la réparation majeure du bateau à vapeur « Helvetia » sur le lac de Constance a été partiellement effectuée. Les ateliers de Zurich ne se trouvant pas en mesure d'exécuter seuls tous les travaux de rénovation que nécessitaient les voitures à voyageurs vers la fin de la saison d'été, 5 de ces voitures ont été dirigées sur les ateliers d'Olten, 6 sur les ateliers de Coire et 5 sur les ateliers de Bienne.

Pour le compte de tiers, il a été adapté des accouplements de chauffage et des robinets de purge à des wagons à bière

et des travaux de rénovation ont été exécutés à 2 wagons du chemin de fer de la vallée de la Sihl.

13. Dans les *ateliers de Rorschach* qui sont essentiellement chargés de l'entretien des locomotives, 12-14 locomotives sont journellement en réparation. Les 4 locomotives nécessitant de grandes réparations ont reçu des chaudières neuves. En plus, 44 locomotives se trouvaient en grandes réparations, soit en revision périodique, 27 chaudières de locomotives ont subi l'essai à la pression et 15 chaudières ont été revisées intérieurement.

Le service de surveillance de la voie a confié aux ateliers de Rorschach les travaux suivants:

Déplacement et montage d'appareils centraux. Livraison d'aiguilles et installations d'aiguilles dans diverses stations; révision de ponts, installations de signaux, révision habituelle de tous les ponts tournants, chariots Klett, grues de chargement, ponts-bascules et grues hydrauliques dans les stations du IVe arrondissement provisoire.

Au nombre des travaux exécutés pour le compte de tiers figurent essentiellement les prestations pour les chemins de fer secondaires, les entreprises de constructions et celles analogues. En outre, les ateliers ont exécuté les installations pour l'éclairage au gaz, l'entretien et le complément de l'éclairage des rues à Rorschach.

14. Les *ateliers de Coire*, indépendamment de l'entretien du matériel roulant, ont construit 5 voitures neuves à trois essieux Ire et IIe classe, 4 voitures à trois essieux IIIe classe et 3 fourgons à bagages à trois essieux.

Le nombre des véhicules en réparation a été en moyenne de 18 voitures et de 40 wagons par jour.

Le matériel roulant suivant a été soumis à une révision: 370 voitures et fourgons et 785 wagons.

Les ateliers de Coire ont soigné les travaux habituels du service d'entretien de la voie, à savoir: révision au printemps et en automne des appareils centralisés de la manœuvre des signaux et des aiguilles sur la ligne Sargans-Dübendorf; concours pour le montage des appareils centraux et leur entretien; montage d'installations de signaux et d'aiguilles; réparation de wagonnets de chefs de district, de chariots, de draisines, etc.

Parmi les réparations faites pour des tiers, nous relevons:

Réparations aux wagons-ambulants postaux suisses, coupe de bois de construction pour différents entrepreneurs à Coire.

V. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Outre les règlements pour le Département des travaux des Directions d'arrondissement et pour les Ingénieurs de la voie, règlements dont nous avons fait mention dans la partie A du présent rapport, le Département des travaux a traité les questions suivantes d'ordre administratif et concernant notre organisation :

Organisation générale de l'administration du matériel de la voie.

Division du réseau des chemins de fer fédéraux en sections et districts.

2. Les questions techniques d'organisation qu'il a liquidées sont les suivantes :

Etablissement des types de la superstructure de la voie travail déjà mentionné dans la partie A du présent rapport.

Rédaction définitive des clauses et conditions générales pour l'entreprise et l'exécution des travaux et fournitures.

Rédaction définitive des cahiers des charges spéciaux pour la construction des bâtiments, pour les travaux de terrassement, revêtement, ballastage et empierrement, pour l'exécution des maçonneries d'infrastructure, pour les travaux de charpente de l'infrastructure (fondations, ponts en bois, cintres, etc.), et pour la construction des tunnels.

3. Le Conseil national a adopté, lors de la discussion du budget des chemins de fer fédéraux pour 1903, une proposition de sa commission tendant à n'admettre à l'avenir au budget de construction que des travaux dont le projet définitif aura été approuvé par le Conseil d'administration ou la Direction générale. Nous tiendrons compte autant que possible de ce postulat.

4. Les autorités de Bâle-Ville ont recouru auprès de l'Assemblée fédérale contre une décision du Conseil fédéral écartant leur demande de construction ou plutôt de maintien de la passerelle de la rue de Soleure, et de subside pour la créa-

tion ultérieure d'un passage par-dessus les voies pour la rue du Bruderholz.

Le Conseil d'Etat de Bâle-Ville a transmis dès lors au Conseil fédéral une proposition d'arrangement amiable invitant l'administration des chemins de fer fédéraux à maintenir définitivement, en lieu et place de la passerelle de la rue de Soleure, la passerelle provisoire pour piétons que l'on a construite à l'est du bâtiment aux voyageurs de la gare provisoire de Bâle. Le Conseil d'Etat demandait en outre que notre administration achetât la parcelle de terrain qui restera comprise entre l'emprise nord de la gare et le bord sud de la rue de Nauen, rue qu'il a fallu déplacer pour adoucir les rampes d'accès de la passerelle du Bruderholz; cette parcelle n'aurait de valeur que pour le chemin de fer.

Le Département des chemins de fer nous ayant demandé notre avis sur cette proposition, nous l'avons donné négatif quant au maintien de la passerelle à l'est du bâtiment aux voyageurs de la gare provisoire, mais nous nous sommes déclarés prêts à entrer en négociations avec la ville au sujet de l'acquisition du terrain offert. La ville ayant en effet repris ces négociations, elles ont abouti vers le milieu de mars 1903 et l'on peut espérer qu'elle retirera le recours dont nous venons de parler.

5. Nous avons eu à nous occuper d'une série de demandes concernant l'établissement de nouvelles stations ou haltes. La commune de Steinhausen avait convenu, déjà avec la Direction de l'ancien Nord-Est, qu'une nouvelle station serait construite près de cette localité, sur la ligne Zurich-Knonau-Zug, et que la commune supporterait une part des frais. Cet arrangement ne fut pas approuvé par le Conseil d'administration du Nord-Est, et la commune s'adressa aux chemins de fer fédéraux quand le Nord-Est eut passé aux mains de la Confédération. La promesse d'une subvention de la part de la commune pour ces travaux amena bientôt l'accord sur les points principaux. Les travaux seront commencés dès que les plans auront été approuvés définitivement.

Des haltes nous ont été demandées par les communes de Waltenschwil sur la ligne du Sud-Argovie, d'Oftringen sur la ligne Zofingen-Suhr, de Bettlach sur la ligne Nouveau Soleure-Bienne, de Villnachern sur la ligne Brugg-Stein, de Mols sur la ligne Weesen-Wallenstadt, et par quelques communes zuricoises sur la ligne Winterthur-Romanshorn, près d'Attikon.

L'examen de la demande de Bettlach a été ajourné à cause des projets, encore en discussion, d'un nouveau chemin de fer à travers le Jura. Aux communes de Waltenschwil et d'Oftringen, nous avons donné connaissance des conditions auxquelles leur requête pourrait être prise en considération. Quant aux demandes visant la construction de haltes à Villnachern et à Attikon, nous avons dû les écarter, parce que les lignes dont il s'agit sont en rampe de 12 ‰, et cela sur tout le parcours Brugg-Bötzenegg et sur une assez grande longueur entre Wiesendangen et Islikon, et qu'un palier ne pourrait y être intercalé qu'au prix d'une plus forte déclivité aux abords et de frais considérables. Il en a été de même de la demande de Mols, où le trafic serait trop faible et les recettes présumées trop minimes pour justifier des frais d'établissement considérables.

6. Des conventions ont été conclues par l'intermédiaire des Directions d'arrondissement:

a. avec le chemin de fer routier électrique Aarau-Schöftland au sujet de ses travaux de raccordement à la station d'Entfelden;

b. avec le chemin de fer routier de la vallée de la Limmat au sujet de sa participation aux frais d'établissement du passage inférieur de la route de Baden au km. 5,028 de la ligne Zurich-Knonau-Zug;

c. avec la commune bourgeoise de Frauenfeld au sujet de sa contribution aux frais supplémentaires qu'entraînera l'amélioration des voies de communication sur le territoire du chemin de fer, par rapport au devis de la 2e voie Winterthur-Romanshorn.

Nous avons aussi eu à nous occuper ici des conventions suivantes de la Direction du IIe arrondissement:

a. avec les entrepreneurs P. et S. Jardini, à Bâle, pour l'exécution des travaux d'infrastructure nécessités par l'agrandissement de la gare aux voyageurs de Bâle, entre le passage supérieur de la route de Soleure et le nouveau dépôt des chemins de fer fédéraux;

b. avec la Fabrique de machines de Bruchsal, pour l'exécution des appareils de manœuvre centrale et d'enclenchement des aiguilles et des signaux à la gare aux voyageurs d'Olten;

c. avec la Direction du service des eaux, gaz et électricité

de la ville de Bâle, pour la fourniture du courant électrique servant à l'éclairage de la gare de Bâle,

conventions auxquelles notre approbation était nécessaire, aux termes de l'art. 12, chiffre 4, du règlement pour l'exécution de la loi fédérale concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération.

b. Travaux neufs.

1. *Chemin de fer du Ricken.* Conformément aux conventions conclues le 7 octobre 1901 entre le canton de St-Gall et les chemins de fer de l'Union-Suisse, puis entre la Confédération suisse et le canton de St-Gall, en vue de la construction de la ligne du Ricken, nous avons commencé pendant l'exercice 1902 nos préparatifs pour l'exécution de ces travaux. Nous avons installé à cet effet, au commencement de mai 1902, un bureau des travaux à Uznach et nous en avons confié la direction à M. Arthur Bachem, ingénieur, de Zurich. Ce bureau a piqueté l'axe définitif du tunnel, levé sur le terrain les plans nécessaires aux études définitives et élaboré le projet d'exécution.

2. Parmi les autres projets mis à l'étude en 1902, citons les suivants:

transformation de la gare aux gros matériaux et de la gare de triage à Berne,

remplacement de passages à niveau à la Lorraine, à Berne,

extension de la station d'Œrlikon et construction d'une voie de raccordement entre les stations d'Œrlikon et de Seebach,

pont neuf sur l'Aar, à Brugg, pour la 2e voie Brugg-Stein, et remplacement du pont actuel,

pont neuf sur la Thur, à Müllheim, pour la 2e voie Winterthur-Romanshorn, et remplacement du pont actuel en bois,

reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la ville de Zurich,

extension de la station de Wattwil, en vue de la jonction de la ligne du Ricken,

extension de la station de Kaltbrunn,

passage inférieur de la route de Lenzburg, à Aarau.

Parmi les nombreux projets des Directions d'arrondisse-

ment qeu nous avons eu à examiner, nous ne citerons que les suivants :

construction de la 2e voie sur les lignes Brugg-Stein et Winterthur-Romanshorn et modification des voies dans les gares et stations de ces lignes en vue de l'exploitation à double voie,

plan du nouveau bâtiment aux voyageurs, du bâtiment de service et du bâtiment de la grande vitesse à l'ouest de la nouvelle gare aux voyageurs, à Bâle.

3. Les travaux qui s'exécutent sous la surveillance immédiate de la Direction générale sont la construction des ailes du bâtiment d'administration J.-S. et celle du bâtiment de service du Brückfeld, à Berne. Ces travaux ont été poussés activement, ensorte que l'installation des nouveaux bureaux pourra, selon toute probabilité, y avoir lieu aux dates prévues, le 1er mai et le 1er novembre 1903, en dépit de la grève des maçons qui a contrarié pendant plusieurs semaines les travaux du Brückfeld.

4. En ce qui concerne les travaux dirigés par les arrondissements, il y a lieu de relater ce qui suit :

IIe Arrondissement.

Transformation de la gare de Bâle. La gare provisoire, c'est-à-dire le bâtiment principal et ses annexes, 2 quais aux voyageurs et 2 quais aux bagages, les bâtiments do la grande vitesse, le passage souterrain et 2 halles aux voyageurs, a été achevée et mise en service le 2 juin 1902.

La 3e halle aux voyageurs était de même à peu près achevée à la fin de l'année.

Le passage supérieur de la rue de Soleure est terminé, à l'exception de la rampe d'accès nord. Grâce à une estacade en charpente, ce pont a pu être utilisé dès le 10 juillet. Le pont de la rue Ste-Marguerite a été livré à la circulation sur toute sa longueur le 2 septembre.

Le dépôt de locomotives près de la rue de Nauen est terminé, à l'exception du second pont tournant et du bâtiment de service. Il a été remis à l'exploitation le 16 juin ainsi que les voies aboutissantes.

Le gros œuvre des 2 bâtiments de service du dépôt des locomotives des chemins de fer d'Alsace-Lorraine était achevé à la fin de l'année.

On a continué les déblais, dans la mesure nécessaire à l'établissement de la halle III. On a de même achevé en grande partie le déblaiement du secteur compris entre le dépôt des locomotives de la rue de Nauen et la rue Pierre Mérian.

Gare d'Olten. Installation centrale. A la fin de l'année 1902, les transmissions rigides et celles à double fil ainsi que tous les signaux étaient montés.

Le pavillon d'enclenchement I était achevé dans son gros œuvre.

Gare de Berne. Extension à cause de la *jonction de la Directe Berne-Neuchâtel.*

Les voies ainsi que le quai destiné aux trains de la ligne Berne-Neuchâtel et de la ligne de la Gürbe étaient terminés en mai 1902. Il reste à exécuter les modifications des voies au nord-est de la gare et à installer les nouveaux appareils d'enclenchement.

Gare de Thoune. Les travaux provisoires d'aménagement pour la jonction de la ligne de la Gürbe ont été achevés à temps, en sorte que les trains de la nouvelle ligne ont pu entrer en gare dès le jour de l'ouverture à l'exploitation (1er novembre 1902).

Station de Granges (Soleure). La nouvelle halle aux marchandises est sous toit. Les autres travaux d'extension sont terminés sauf quelques parachèvements des voies.

IIIe Arrondissement.

Gare de Zürich. Comme complément des travaux entrepris par la Direction de l'ancien Nord-Est, suivant le projet approuvé par le Département des chemins de fer, les travaux suivants de transformation intérieure ont été exécutés dans le bâtiment aux voyageurs; agrandissement du dépôt des bagages à main, aménagement d'un nouveau local des douanes pour la revision des bagages, de locaux pour le personnel des trains, d'un local pour le service sanitaire, d'un local de vente pour la librairie de la gare, transfert du bureau des postes dans l'aile est du bâtiment aux voyageurs et transformation de la grande salle de l'ancien buffet de IIIe classe en une salle de conférences. On a construit en outre une marquise devant le hall d'entrée du bâtiment aux voyageurs, côté Limmat, fait 15 cuves en ciment, avec revêtement intérieur en verre, dans la cave de la halle d'arrivée des marchandises, et installé à proximité un monte-charge hydraulique de la force de 1000 kilos.

Station de Schlieren. Construction d'un cul-de-sac.

Gare de Brugg. Etablissement d'un passage pour piétons sous le pontceau du Süssbach.

Station de Thalwil. Agrandissement de la halle aux marchandises.

Commune de Veltheim. Construction d'un passage inférieur pour piétons sous la ligne Winterthur-Schaffhouse.

Station de Henggart. Prolongement de la voie aux marchandises et agrandissement de la cour.

Station d'Arbon. Agrandissement de la halle et du quai aux marchandises, extension des voies, construction d'une grue roulante et d'un chariot transbordeur.

Gare d'Aarau Etablissement d'une passerelle métallique pour piétons près du passage à niveau du Collège. On a commencé les travaux d'extension des voies dans la gare de triage.

Les constructions suivantes ont pu être achevées comme gros œuvre avant la fin de l'année:

Station de Neuhausen: les deux annexes du bâtiment des voyageurs destinées à la création de nouvelles salles d'attente plus spacieuses, et le bâtiment de service qui contiendra une installation moderne de toilettes et W. C.

Gare de Romanshorn: l'annexe à la remise aux locomotives. Les voies d'accès à ce bâtiment sont achevées.

On a remplacé l'éclairage au pétrole par *l'éclairage à l'acétylène* dans les stations d'Amriswil et de Kradolf et par l'*éclairage au gaz* dans la station de Schlieren.

On a raccordé à des *canalisations publiques d'eau de source* la station de Märstetten et deux maisons de garde situées l'une entre Lottstetten et Jestetten, l'autre près du pont sur la Reuss à Mellingen.

En vue de la *pose de la double voie sur la ligne Brugg-Stein*, où la plateforme existe déjà pour deux voies, on a achevé la mise en état de la plateforme entre Brugg et Ettingen, et même commencé le ballastage de ce tronçon.

A cause de la construction de cette double-voie, il a été nécessaire d'augmenter considérablement le nombre des niches de refuge pour les cantonniers et les ouvriers de la voie dans les tunnels. Les 5 niches prévues pour le tunnel de Villnachern

sont achevées et sur les 86 niches neuves prévues pour le tunnel du Bötzberg, 60 sont également terminées.

Les travaux proprement dits de la *double-voie Oberwinterthur - Romanshorn* n'ont pas encore commencé. Par contre le dépôt des plans et des listes d'expropriations pour l'enquête publique dans les communes a été effectué pour la section Oberwinterthur-Müllheim. On a aussi liquidé la majeure partie des demandes de modifications et de compléments des plans formulées par les gouvernements intéressés. Pour le parcours Müllheim-Romanshorn, les plans du tracé sont définitivement arrêtés.

On a également achevé les travaux de renforcement du *pont de chemin de fer sur le Rhin à Hemishofen.*

On a remplacé le tablier métallique de divers ouvrages par des ponts neufs plus solides, savoir :

10 ouvrages de la ligne Baden-Niederglatt.
1 » » » » Effretikon-Otelfingen.
1 » » » » Wettingen-Suhr-Aarau.

10 ponts d'une portée supérieure à 20 m ont en outre été munis d'un platelage serré et de contre-rails.

IVe Arrondissement.

a. Travaux achevés.

Parmi les ouvrages d'une certaine importance il faut signaler :

Station d'Aadorf. Agrandissement du bâtiment de la station et des cours aux marchandises.

Station de Wil. Agrandissement du bâtiment aux voyageurs et construction d'un bâtiment de service.

Station de Gossau. Extension des cours aux marchandises et prolongement des culs-de-sac.

Station de St-Fiden. Etablissement de voies de débord.

Gare de St-Margrethen. Extension des voies (jonction des culs-de-sac 4 et 5 avec les voies principales des chemins de fer de l'Etat autrichien).

Station de Heerbrugg. Etablissement d'un abri annexe au bâtiment de la station.

Gare de Buchs. Construction d'une annexe à la halle aux marchandises.

Station de Ragaz. Allongement de la voie d'évitement.

Station de Landquart. Extension des voies.

Station d'Uster. Agrandissement du bâtiment aux voyageurs, de la halle et du quai aux marchandises ; extension des voies.

Appareils de manœuvre centrale :

a) Installation d'appareils neufs dans les stations de Wil, Landquart, Ragaz et Uster ;

b) Amélioration de diverses installations existantes (pose de signaux avancés, et de serrures à ressort aux aiguilles d'entrée).

Eclairage des stations. Travaux divers dans la gare de Buchs et les stations de Sirnach, Sargans, Ragaz.

Exhaussement de quais et travaux d'assainissement dans quelques stations.

Construction d'une maison de garde neuve (N° 11).

Reconstruction du pont sur le Freibach, près de la station de Rheineck.

Acquisitions de terrain. Achats de terrain à Heerbrugg en vue de l'extension de la station.

b. Travaux en cours.

Station de Räterschen : Extension de la station. Les travaux d'infrastructure sont sur le point d'être achevés ; le bâtiment aux voyageurs est sous toit.

Station d'Utzwil : Construction d'un passage inférieur. La route sera ouverte à la circulation au commencement de juin.

Gare de St-Gall : Transformation de la gare. Les travaux de la *halle aux marchandises* sont assez avancés pour permettre d'occuper les halles le 1er avril et de prendre possession des logements le 1er mai 1903.

Le *bâtiment des douanes,* qui n'avait pu être commencé qu'en automne, ne pourra guère être achevé avant le mois de juin 1903. L'exploitation scindée des nouvelles halles aux marchandises et de l'ancien bâtiment d'entrepôt et de douane, situé dans la gare aux voyageurs, présente de grosses difficultés.

Il est donc possible que l'on n'ouvre les nouvelles halles aux marchandises que lorsqu'on pourra aussi utiliser le bâtiment des douanes.

Après ce déménagement, le service des marchandises grande vitesse sera transféré dans la halle ouest des marchandises (halle d'arrivée).

La remise aux locomotives et le bâtiment de service sont sous toit. Le nouveau pont tournant est monté.

Gare de St-Margrethen : Agrandissement du bâtiment aux voyageurs. Les locaux de la poste ont été ouverts en décembre 1902, les salles d'attente en février 1903. Les travaux seront terminés avant le 1er mai 1903.

Gare de Buchs : Locaux de désinfection. Le bâtiment a été mis sous toit dans le courant de l'année écoulée ; l'installation sera prête à fonctionner pour l'été 1903.

Station de Maienfeld. Allongement de la voie d'évitement. L'infrastructure est terminée.

Station d'Unterterzen. Extension des voies. Les travaux d'infrastructure sont à peu près terminés. La pose des voies sera faite par le IIIe arrondissement.

Station de Glaris. Nouveau bâtiment aux voyageurs. L'édifice est sous toit, à l'exception de la grande tour à l'angle.

On a prolongé le pont voûté sur le canal.

Le hall d'entrée et le plan des voies ne sont pas encore définitivement approuvés. Ces travaux seront terminés par le IIIe arrondissement.

Mais il a été convenu que l'architecte du IVe arrondissement continuera à s'occuper du nouveau bâtiment des voyageurs jusqu'à l'achèvement.

Gare de Rorschach. Manœuvre centrale des aiguilles et des signaux. Les travaux ont été poussés activement jusqu'à la fin de l'année et l'installation pourra être mise en service dès qu'on aura posé les cables et aménagé les locaux du bâtiment aux voyageurs destinés à recevoir l'appareil central.

c. Entretien de la voie.

Parmi les travaux d'entretien de la voie et les travaux de parachèvement à imputer au compte d'exploitation, nous signalerons :

IIe Arrondissement.

Infrastructure. Reconstruction de 560 m² de murs de soutènement et de revêtement entre Sissach et Olten et de 590 m² de maçonnerie de pieds-droits et de voûte dans les tunnels du Hauenstein et de Berthoud.

Construction de 500 m. de canaux de drainage pour l'assainissemment de la tranchée entre Rothenburg et Emmenbrücke, et travaux de défense de rives le long de la petite Emme, près de Lucerne, et de la Birse, près de Bâle.

Superstructure. Pose de traverses métalliques neuves sur 1100 m. de longuenr. Remplacement de traverses métalliques vieux modèles dans les voies principales par des traverses neuves sur 4400 m.

Remplacement de rails en fer par des rails en acier sur 1470 m. de voie. Remplacement de rails en acier en petites longueurs par des rails de 12 m., sur 5300 m. de voie.

Bâtiments. Reconstruction de la partie incendiée du bâtiment aux voyageurs de la gare de Berne.

Construction d'une annexe à la halle aux marchandises de Liestal.

IIIe Arrondissement.

Infrastructure. Renouvellement du ballast sur 79 km.

Superstructure. Réfection complète de la voie de fer sur une longueur de 24,300 m. dont 10,759 m. selon le nouveau type C. F. F.

Renforcement de la voie de fer sur 34,500 m. en augmentant le nombre des traverses et en remplaçant les éclisses plates par des éclisses à patin.

Remplacement de 44 branchements vieux modèles par d'autres plus modernes, dans différentes gares et stations.

IVe Arrondissement.

Infrastructure. Travaux d'assainissement dans le ravin de Steinach, près de St-Gall.

Construction et réfection de murettes garde-ballast entre Mörschwil et St-Fiden, et entre Flawil et Uzwil.

Nouvelles fondations, plus profondes, aux culées du pont

du chemin de fer sur le ruisseau de Grabs, par suite de la correction de ce cours d'eau.

Renouvellement du ballast sur 12,9 km. de longueur en voie courante, dans des gares et des stations.

Superstructure. Réfection complète de 8000 m. de voie courante et de 4890 m. de voies de gares et de stations.

Remplacement de 55 branchements vieux modèles par d'autres plus modernes, dans différentes gares et stations.

Bâtiments. Etablissement de fosses à piquer, agrandissement du pont tournant et approfondissement du puits d'alimentation de la gare de St-Margrethen.

Construction d'avant-toits aux halles aux marchandises de Mühlehorn.

Installation d'un magasin pour le chef de district à Uster, en utilisant une ancienne maison de garde.

Construction de lieux d'aisance comme annexe à la remise aux locomotives à Ebnat.

d. Administration du matériel de la voie.

Cette administration a commencé à fonctionner le 1er mai 1902. Elle a procédé immédiatement à l'organisation de son service, à l'établissement de sa comptabilité, à l'élaboration des formulaires et des états du matériel, ainsi qu'à la rédaction des projets des règlements qui la concernent. Puis elle a élaboré le cahier des charges pour la fourniture des traverses en bois, des rondelles élastiques pour boulons d'éclisses et boulons à crochet, ainsi que le formulaire de marché pour la fourniture de traverses en bois.

Ces travaux d'organisation étaient suffisamment avancés à la fin d'octobre pour que l'on ait pu, pour le 1er novembre, charger ce service de l'administration du matériel de la voie du IIe arrondissement, puis, dès le 1er janvier 1903, y centraliser le service du matériel de voie de tout le réseau C. F. F. Entre temps l'administration du matériel de la voie a liquidé une série d'affaires courantes assez importantes, ainsi l'achat des accessoires de rails pour l'année 1902 et l'approvisionnement des traverses bois pour 1903.

VI. Département du contentieux.

a. Bureau du contentieux.

1. Le règlement concernant les *cautionnements* des fonctionnaires ayant limité l'obligation de fournir caution au caissier principal, à son adjoint et aux premiers aides, à la Direction générale, ainsi qu'aux caissiers et à leurs adjoints, dans les Directions d'arrondissement, il a été procédé, le 1er avril 1902, à la restitution des cautionnements. Les sociétés de cautionnement fondées par les fonctionnaires du Central, du Nord-Est et de l'Union-Suisse ont été dissoutes et leurs membres se sont prononcés sur l'emploi du solde actif.

La société de cautionnement mutuel des fonctionnaires et employés fédéraux a été agréée comme société de cautionnement des fonctionnaires des chemins de fer fédéraux. A teneur de ses statuts, cette société ne peut s'engager en faveur d'un de ses membres pour une somme supérieure à 20,000 francs. Ceux de nos fonctionnaires dont le cautionnement dépasse 20,000 francs doivent donc fournir pour le surplus, une autre garantie. La société de cautionnement mutuel n'exerçant aucun contrôle sur cette garantie, il a été convenu avec elle, sur sa demande, qu'elle n'aurait à intervenir, en cas de réalisation du cautionnement, que pour les dommages supérieurs à la somme dont ladite garantie devait assurer le paiement.

2. L'autorisation de *crédits*, dans les stations, pour les frais de transports, étant maintenant de la compétence du Département commercial de la Direction générale, les *cautionnements* fournis de ce chef pour tout le réseau fédéral doivent être examinés par le Département du contentieux de la Direction générale. A cette occasion, nous avons décidé, en principe, de ne pas accepter la signature, en qualité de cautions, de personnes n'ayant pas de domicile en Suisse. Nous avons également décidé de ne pas accepter, en faveur d'une société anonyme, le cautionnement de directeurs de cette société.

3. Le personnel occupé sur les lignes situées sur le territoire du grand duché de Bade doit, aux termes des prescriptions légales valables dans ce pays, être assuré contre les accidents. Nous nous sommes substitués au Nord-Est dans les contrats qu'il avait conclus à ce sujet avec la « *deutsche Privatbahn-Berufsgenossenschaft* ».

4. La question de savoir si l'on doit maintenir le système *de l'assurance mobilière* auprès des compagnies d'assurance

ou si les chemins de fer fédéraux doivent s'assurer eux-mêmes, nécessite des études approfondies ; pour le moment nous avons chargé les Directions d'arrondissement d'obtenir la prorogation jusqu'au 30 juin 1903 des polices d'assurance des compagnies rachetées.

5. Les entreprises suisses de navigation à vapeur ont conclu une *assurance* collective de leurs *bateaux* contre les risques de *transport et d'incendie* et nous ont demandé si nous désirions y participer. Nous avons répondu négativement, les chemins de fer fédéraux devant se réserver leur complète liberté pour l'organisation de leur assurance.

6. Les ouvriers de *l'administration fédérale des télégraphes* sont assez fréquemment appelés à exécuter des travaux aux frais de l'administration des chemins de fer. S'ils sont à cette occasion victimes d'accidents, il incombe au chemin de fer de prendre à sa charge les indemnités que l'administration des télégraphes doit leur payer. Pour éviter des complications, il a été convenu avec la Direction fédérale des télégraphes, sous date du 18 août, qu'elle règlerait les indemnités, sans recours contre le chemin de fer, moyennant une majoration de 4 % des salaires des ouvriers.

7. Dans le courant de l'année, la Direction du IIe arrondissement a liquidé *13 cas de responsabilité*, celle du IIIe 27 et celle du IVe 5. Trois d'entre eux ont été soumis à notre ratification.

8. En ce qui concerne les accidents survenus en 1902 dans la construction ou l'exploitation des chemins de fer fédéraux, nous renvoyons aux tableaux statistiques dont les données appartiennent à la statistique des accidents dressée par le Département fédéral des chemins de fer.

9. Faisant droit à une demande du Conseil d'Etat du canton de Glaris, nous avons donné aux stations les instructions ci-après relativement aux *renseignements à fournir sur les transports et en particulier sur les envois de spiritueux.*

a. Les gares ne doivent, dans la règle, fournir aucun renseignement, à qui que ce soit, sur les transports effectués par les chemins de fer fédéraux, si ce n'est à l'expéditeur ou au destinataire de la marchandise, ou ensuite de réquisition du juge. Si, dans un cas déterminé, il leur paraît que les circonstances justifieraient une exception à cette règle, elles deman-

deront des instructions, par la voie hiérarchique, à la Direction d'arrondissement.

b. Toutefois, les gares sont invitées à fournir aux autorités cantonales de surveillance, sur demande écrite, des extraits des registres d'expéditions ou d'arrivages au sujet des envois de spiritueux comportant une quantité inférieure à 40 litres.

Dans le cas où les gares auraient des doutes sur la compétence de l'autorité requérante, elles demanderont au préalable des instructions, par la voie hiérarchiqùe, à la Direction d'arrondissement.

10. Nous avons édicté les prescriptions suivantes concernant la prise et l'exploitation de brevets pour les *inventions* faites par des fonctionnaires, employés et ouvriers:

a. L'administration des chemins de fer fédéraux se réserve le droit d'exploiter pour ses propres besoins et sans indemnité, toutes les inventions faites par ses fonctionnaires, employés et ouvriers dans l'exercice de leur service ou en connexion directe avec ce dernier. Si l'invention est importante et particulièrement utile à l'administration des chemins de fer fédéraux, la Direction générale peut accorder une récompense convenable à l'inventeur.

b. Le droit de prendre, pour ces inventions, des brevets en Suisse et à l'étranger et de les exploiter vis-à-vis des tiers, est entièrement réservé à l'inventeur. Toutefois, si l'invention brevetable a été faite dans l'accomplissement d'un mandat direct, général ou spécial, visant l'exécution d'un ouvrage neuf ou l'amélioration d'un ouvrage existant, l'inventeur n'a le droit de prendre et d'exploiter un brevet qu'à l'étranger.

c. Tout fonctionnaire, employé ou ouvrier qui a l'intention de prendre un brevet pour une invention faite par lui est tenu d'en informer la Direction préposée dès qu'il a fait sa déclaration d'invention aux autorités publiques.

Tous les frais nécessités par la prise du brevet sont à la charge de celui qui le prend.

d. Lorsqu'un fonctionnaire, employé ou ouvrier étudie une invention en dehors du cadre de ses obligations de service et sans rapport direct avec ces dernières, la Direction préposée peut l'autoriser à ne payer qu'au prix coûtant le matériel et le travail qu'il demande à l'administration du chemin de fer.

e. Si pour la confection d'un objet inventé conformément au chiffre 1 ci-dessus et pour les essais à faire, d'importantes

dépenses sont nécessaires, il faut demander préalablement par la voie de service l'autorisation de la Direction préposée.

b. Réclamations.

1. Des négociations entre les administrations de chemins de fer soumises à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer* sont en cours depuis nombre d'années à l'effet de convenir des *conditions complémentaires uniformes* renfermant des prescriptions détaillées pour l'application de la convention précitée. Une entente entre toutes les administrations ayant enfin été obtenue, la rédaction finale de ces conditions complémentaires de 1902 a pu être soumise à la ratification des autorités de surveillance.

Par arrêté du 30 mai 1902, le Conseil fédéral suisse a, sous certaines réserves, autorisé les chemins de fer suisses à adhérer à ces conditions complémentaires, qui seront successivement introduites dans les différentes unions de trafic pour le service direct avec l'étranger.

Les chemins de fer suisses sont représentés par la Direction générale des chemins de fer fédéraux et la Direction du chemin de fer du Gothard, dans le *Comité international des transports* institué pour le perfectionnement des conditions complémentaires uniformes.

2. Une instruction a été donnée pour l'application du chiffre III de l'annexe V au règlement suisse de transport concernant le *transport des allumettes.* Elle prescrit que les fonds, couvercles et parois de récipients en bois utilisés comme emballage doivent être solidement ajustés et avoir une épaisseur minimale de 10 mm.

3. *Irrégularités et réclamations.* A teneur de la loi sur le rachat, la Direction générale est compétente pour traiter les affaires relatives au trafic direct avec les chemins de fer étrangers et les Directions des arrondissement sont appelées à traiter celles qui se rapportent au trafic interne des chemins de fer fédéraux et au trafic direct avec les autres chemins de fer suisses.

a. *Irrégularités.* La Direction générale a reçu, en 1902, 2914 rapports d'irrégularités, la Direction du IIme arrondissement, 2611, celle du IIIme, 4196, celle du IVme, 4148, soit ensemble 13,869.

b. *Réclamations.* Le nombre des réclamations traitées par la Direction générale, y compris celles reprises avec les chemins de fer nationalisés s'élève à 3,806

Réclamations liquidées à la fin de 1902 . .	3,394	
Réclamations pendantes au 1er janvier 1903 .		412
Le nombre des réclamations traitées par la Direction du IIme arrondissement, y compris celles reprises avec l'ancien Central, s'élève à .	1,589	
Réclamations liquidées à la fin de 1902 . .	1,522	
Réclamations pendantes au 1er janvier 1903 .		67
Le nombre des réclamations traitées par la Direction du IIIme arrondissement, y compris celles reprises avec l'ancien Nord-Est, s'élève à	1,759	
Réclamations liquidées à la fin de 1902 . .	1,694	
Réclamations pendantes au 1er janvier 1903 .		65
Le nombre des réclamations traitées par la Direction du IVme arrondissement, y compris celles reprises avec l'ancienne Union-Suisse, s'élève à	1,036	
Réclamations liquidées à la fin de 1902 . .	1,002	
Réclamations pendantes au 1er janvier 1903 .		34
Ensemble, sur	8,190	cas 578

c. Achats et ventes de terrain.

Ces affaires incombent aux Directions d'arrondissement; l'approbation de la Direction générale est nécessaire pour les seuls achats dont le prix dépasse 10,000 francs et pour toutes les ventes de terrain. Il s'est présenté, durant l'année, 51 cas de ce genre.

Les tableaux statistiques renseignent d'une manière détaillée sur les achats et les ventes qui ont été effectués. Nous leur empruntons les données suivantes :

Achats de terrain.

	Parcelles	Dimensions a	Dimensions m²	Prix d'achat Fr.
IIme arrodissement .	35	669	14,80	2,095,890. 80
IIIme » .	65	504	37,47	209,759. 85
IVme » .	30	256	52,13	46,565. 78
Total	130	1430	104,40	2,352,216. 43

Ventes de terrain.

	Parcelles	Dimensions a	Dimensions m²	Prix de vente Fr.
IIme arrondissement .	10	97	89,80	9,621. 75
IIIme » .	9	69	71,90	39,754. 95
IVme » .	7	8	74,18	908. 95
Total	26	176	35,83	50,285. 65

Parmi les achats de terrain, 14 cas, représentant un prix d'achat de fr. 2,072,309. 85, sont la conséquence des expropriations nécessitées par la reconstruction de la gare de Bâle, un cas, avec un prix d'achat de fr. 117,500, concerne l'agrandissement de la station d'Oerlikon, 48 cas, avec fr. 33,192. 60, la 2me voie Winterthour-Romanshorn et 7 cas, avec fr. 25,229.27, l'agrandissement de la station de St-Margrethen.

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

1. Les caisses de secours qui existent *actuellement* seront maintenues jusqu'à l'achèvement des études d'ordre technique relatives à l'état des *caisses de secours* et de *pensions* du Central, du Nord-Est et de l'Union-Suisse et jusqu'à ce qu'on ait vu la possibilité de réunir ces institutions en une seule caisse de secours pour les fonctionnaires des chemins de fer fédéraux.

Sans qu'il soit tenu compte des changements apportés dans la division des arrondissements, les fonctionnaires demeurent membres de la caisse de secours dont il faisaient partie au moment de la nationalisation. Les nouveaux membres sont admis, dans le IIme arrondissement, dans la caisse de secours du Central, dans le IIIme, dans celle du Nord-Est et dans le IVme, dans celle de l'Union-Suisse.

Les comptes de ces caisses de secours sont joints à nos comptes annuels.

2. Les travaux préparatoires relatifs à la vérification, conformément à la technique des assurances, de la situation des caisses de secours existantes des chemins de fer principaux et à l'obtention des bases certaines pour la fondation d'une caisse de secours unifiée pour tous les fonctionnaires des chemins de fer fédéraux, ont été entrepris et un programme des travaux à exécuter a été établi. Ces travaux ont été activement poussés au cours de cette année, mais vu la matière considérable qu'ils embrassent, ils n'ont pas encore pu être terminés. Les chemins de fer principaux ont bien voulu tenir à notre disposition les rapports d'experts, bilans, etc., qu'ils possèdent.

A la suite d'un rapport détaillé, une instruction concernant l'*utilisation des bases statistiques,* lors de l'organisation des caisses de pensions et de secours, a été édictée.

Les Directions du IIme, IIIme et IVme arrondissements ont été priées de faire remplir des *bulletins de recensement* de l'effectif exact du personnel faisant partie des caisses de secours.

3. Par arrêté du 4 octobre 1902, le Conseil fédéral a écarté une nouvelle demande de révision matérielle des statuts de la caisse de secours des chemins de fer de l'Union-Suisse, en déclarant, d'accord avec notre manière de voir, qu'il n'y avait pas lieu d'introduire des modifications avant que les études actuellement en cours et conformes à la technique des assurances fussent terminées. En revanche les statuts ont subi quelques changements de forme nécessités par la nouvelle organisation.

4. La Compagnie de l'Union suisse a alloué à un certain nombre d'anciens employés qui ne recevaient de la caisse de secours aucune pension ou qui n'en recevaient qu'une pension insuffisante, une pension viagère à la charge du compte d'exploitation. Dans les décisions prises à ce sujet au cours de ces dernières années, elle ne s'est engagée que jusqu'à l'époque du rachat. Nous avons autorisé la Direction du IVme arrondissement, sur sa proposition, à continuer le service de ces pensions jusqu'au décès des ayants-droit.

5. Il a également fallu maintenir tels quels les statuts des *caisses de malades* du Central, du Nord-Est et de l'Union suisse parce qu'il n'était pas possible d'entreprendre l'étude de leur révision en même temps que les travaux relatifs aux caisses de secours.

D. Directions d'arrondissement.

Comme nous l'avons déjà dit plus haut, les Directions du IIme et du IIIe arrondissement sont entrées en fonctions le 1er janvier et la Direction du IVme arrondissement le 1er juillet 1902. Elles ont immédiatement repris la conduite de l'exploitation en lieu et place des directions des lignes nationalisées sous la surveillance supérieure de la Direction générale. Les affaires les plus importantes qu'elles ont traitées ont déjà été mentionnées plus haut. Grâce à la collaboration dévouée des directions d'arrondissement et de leurs fonctionnaires, l'unification de l'exploitation a pu être poursuivie sans de trop grands obstacles et les nombreuses difficultés résultant de l'état de fait ont pu être aplanies.

La Direction du IIme arrondissement a traité 1753 affaires en 89 séances, la Direction du IIIme arrondissement 1664 affaires en 79 séances, et celle du IVme arrondissement, 805 affaires en 55 séances.

* * *

Parvenus à la fin de notre rapport, nous avons l'honneur d'ajouter que nous proposons à notre Conseil d'administration de vous prier de

proposer

à l'Assemblée fédérale les *résolutions* suivantes :

1. Les comptes pour 1902 et le bilan au 31 décembre 1902 de l'*administration des chemins de fer fédéraux* sont approuvés.
2. L'emploi de l'excédent du compte de profits et pertes, se montant à fr. 4,422,419. 85, tel qu'il est spécifié ci-après, est approuvé :

Gratification au personnel de l'ancien Central et de l'ancienne Union-Suisse environ .	fr.	400,000.—
Amortissement du solde du compte de pertes de cours	»	147,607.80
Amortissement des frais d'organisation des chemins de fer fédéraux . . .	»	1,312,282.74
Amortissement pour reconstruction et extentension de gares	»	103,951.51
Amortissement de la valeur de bilan des bateaux à vapeur sur le lac de Zurich .	»	586,075.56

Amortissement de la participation au chemin de fer Uerikon-Bauma . . . . fr. 723,869.88

3. Le solde du compte de profits et pertes sera, après déduction de ces sommes, porté en compte nouveau.

4. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux est approuvée.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 11 avril 1903.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux,

Le président :

Weissenbach.

Annexes :

1. Comptes des chemins de fer fédéraux de 1902.
2. Tableaux statistiques pour 1902.