

Zeitschrift: Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1905)

Artikel: Rapport de la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1905, pour être soumis à l'Assemblée fédérale
Autor: Weissenbach
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676058>

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: 24.04.2026

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 1905, pour être soumis à l'Assemblée fé-
dérale.

(Du 4 avril 1906.)

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

Pour nous conformer à l'article 17 de la loi sur le rachat, nous avons l'honneur de vous présenter notre rapport sur la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1905, en vous priant de bien vouloir les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le résultat de l'année doit être considéré comme satisfaisant. Comme vous pourrez le constater en prenant connaissance de notre rapport, les recettes ont augmenté dans une proportion notable. Non seulement le trafic voyageurs a continué sa progression ascendante, mais le trafic marchandises accuse une augmentation importante, en regard des sommes budgétées, bien que les nouveaux tarifs réduits des chemins de fer fédéraux aient été appliqués pendant l'année entière. Si, d'un côté, une grande partie de la plus-value du trafic-marchandises de la fin de l'année doit être envisagée comme extraordinaire, étant la conséquence des modifications alors immi-

nelles du régime douanier, d'autre part les transports normaux et réguliers des marchandises ont pris une extension réjouissante. Les recettes totales ont dépassé de fr. 3,878,000 les sommes budgétées. Néanmoins les dépenses d'exploitation sont restées quelque peu en-dessous des prévisions budgétaires et l'excédent d'exploitation dépasse de 5 millions en chiffre rond le chiffre porté au budget et est de 3 1/2 millions supérieur au chiffre figurant au compte de 1904. Le coefficient d'exploitation est descendu de 67,68 % à 66,42 %. Malgré l'accroissement considérable des dépenses de construction et d'acquisitions de matériel roulant, dépenses dont les charges d'intérêt et d'amortissement grèvent notre compte annuel, le compte de profits et pertes présente sur 1904 une amélioration de plus d'un million, puisque, en plus de l'excédent de fr. 651,733.92, il faut tenir compte du fait qu'un report de fr. 503,869 était compris dans le résultat de 1904, tandis que le solde actif reporté sur 1905 n'était que de fr. 60,734.99.

On peut donc continuer à envisager que, avec une gestion prudente et une administration économe, l'avenir des chemins de fer fédéraux est assuré.

Durant cette année, il n'a pas été apporté de modifications à la *division du réseau en arrondissements*. La longueur des lignes qui appartiennent à la Confédération est, suivant les données les plus récentes, de :

	Long. réelle km.	Long. exploitée km.
I ^{er} arrondissement	622,241	635,174
II ^e »	615,011	620,975
III ^e »	736,375	757,894
IV ^e »	415,302	418,573
Total	2,388,929	2,432,616

La longueur des lignes milieu du Rhin—Waldshut, Val-orbe-frontière—Pontarlier, Les Verrières-frontière—Pontarlier et Delle-frontière—Delle qui appartiennent à des administrations étrangères, mais qui sont exploitées par les chemins de fer fédéraux est, comme précédemment, de 36,236 km.

En outre, l'administration des chemins de fer fédéraux a repris les contrats d'exploitation conclus par les chemins de fer Jura-Simplon et exploite les lignes secondaires Bière—Apples—Morges, Bulle—Romont, Cossonay-gare—ville, Val-de-Travers, Viège—Zermatt et Porrentruy—Bonfol, qui ont ensemble une

longueur de 108,590 km. Ayant repris le contrat d'exploitation conclu par l'Union-Suisse, ils exploitent aussi le chemin de fer Wald-Rüti, dont la longueur est de 6,570 km. Depuis le 1^{er} mai, les chemins de fer fédéraux exploitent la ligne Nyon-Crassier, qui a une longueur de 5,939 km. et qui appartient à la compagnie du chemin de fer Nyon-Crassier; ils exploitent aussi, depuis le 3 novembre, la ligne de Crassier (frontière) à Divonne-les-Bains (3,207 km.) qui constitue le prolongement de la précédente et qui appartient aux chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Enfin en vertu d'un contrat conclu le 2 juillet 1903 avec la Compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres, les chemins de fer fédéraux, ont, à partir du 2 mai 1904, pris à bail l'exploitation de la ligne Vevey-Chexbres qui a une longueur de 7,765 km.

A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année, le conseil d'administration a eu 8 séances et la commission permanente 16; ces séances ont été consacrées aux affaires suivantes :

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

a. *Rapport de gestion et comptes* des chemins de fer fédéraux pour l'année 1904.

b. *Crédits supplémentaires* des chemins de fer fédéraux pour l'exploitation de la ligne du Simplon pendant le IV^e trimestre de 1905.

c. *Budget* des chemins de fer fédéraux pour l'année 1906, comprenant :

1. le budget d'exploitation avec 17 annexes relatives aux budgets spéciaux des services auxiliaires et des entreprises accessoires ;
2. le budget du compte de profits et pertes ;
3. le budget de construction ;
4. le budget du compte de capital.

2. *Propositions de nominations.* Le conseil d'administration a proposé de nommer comme membre de la Direction générale M. Hans Dinkelmann, directeur du chemin de fer de l'Emmental à Berthoud (département commercial) et le Conseil fédéral a procédé à cette nomination.

3. *Nominations.* Dans sa séance du 30 décembre 1905, le conseil d'administration a nommé membre de la commission permanente M. E. de Stockalper, ingénieur à Sion, en rempla-

cement de M. le conseiller d'Etat *Morgenthaler*, démissionnaire.

Ont été élus membres du conseil d'administration :

a. par le Conseil fédéral, M. le *Dr Jules Frey*, directeur de la société de crédit suisse, à Zurich, en remplacement de M. le directeur *Th. Spühler*, décédé et M. le *Dr J. Raeber*, conseiller d'Etat à Küssnacht (Schwyz), en remplacement de M. le landammann *Rodolphe de Reding-Biberegg*, démissionnaire ;

b. par le conseil d'Etat du canton du Valais, *M. Charles de Preux*, conseiller d'Etat à Sion, en remplacement de *M. de Torrenté*, démissionnaire ;

c. par le Conseil-exécutif du canton de Berne, *M. Charles Kônitzer*, conseiller d'Etat, en remplacement de *M. Morgenthaler*, conseiller d'Etat, démissionnaire.

4. *Ratifications de nominations.* Le conseil d'administration a ratifié les nominations suivantes de chefs de service nommés par la Direction générale :

a. à la Direction générale :

de *M. A. Keller*, aux fonctions d'ingénieur en chef de la traction ;

b. à la Direction du II^e arrondissement :

de *M. Jacques Amberg*, aux fonctions de chef de l'exploitation ;

de *M. Fritz Fehr*, aux fonctions de chef de l'économat.

5. Le conseil d'administration a donné aux *contrats de jouissance, de jonction et d'exploitation* ci-après énumérés, *conclus avec d'autres administrations de chemins de fer*, sa ratification qui avait été réservée :

1. contrat avec la compagnie des *chemins de fer électriques veveysans* pour l'usage commun de la gare de Vevey (du 17 janvier 1905) ;

2. contrat avec le conseil d'administration de la *compagnie du chemin de fer du Sernftal* pour la jonction du chemin de fer du Sernftal à la station de Schwanden (du 17 janvier 1905) ;

3. contrat avec la compagnie du *chemin de fer régional du Val-de-Travers* pour l'usage commun de la gare de Travers et l'exploitation du chemin de fer du Val-de-Travers (du 27 janvier 1905) ;

4. contrat avec l'Etat de Neuchâtel, propriétaire du chemin de fer *Jura-Neuchâtelois*, pour l'usage commun de la gare de Neuchâtel (des 25 février/3 mars 1905) ;

5. contrat avec l'Etat de Neuchâtel, propriétaire du chemin de fer *Jura-Neuchâtelois*, pour l'usage commun de la gare de la Chaux-de-Fonds (des 25 février/3 mars 1905) ;

6. contrat avec la compagnie du chemin de fer *Bulle-Romont* pour l'exploitation de la ligne Bulle-Romont et l'usage commun de la station de Romont (du 15 mai 1905) ;

7. contrat avec le canton de Schaffhouse, propriétaire du chemin de fer électrique routier *Schaffhouse-Schleitheim*, pour la jonction du chemin de fer Schaffhouse-Schleitheim à la gare de Schaffhouse (des 14/23 août 1905) ;

8. contrat avec la compagnie du chemin de fer *Martigny-Châtelard* pour l'exploitation de la ligne Martigny-Châtelard et l'usage commun de la station de Martigny (du 24 octobre 1905) ;

9. contrat avec la compagnie des chemins de fer de *Paris à Lyon et à la Méditerranée* pour l'exploitation de la ligne de Divonne-les-Bains à la frontière, ainsi que l'établissement des installations complémentaires nécessaires à la gare de Divonne-les-Bains et l'usage commun de cette gare (des 26 octobre/30 décembre 1905) ;

10. contrat avec la compagnie du chemin de fer à voie étroite *Yverdon-Ste-Croix* pour l'usage commun de la gare d'Yverdon (des 1, 22 novembre 1905).

6. Projets de travaux. Ont été approuvés :

a. les projets de transformation de la gare de Berne, comprenant :

1. l'établissement d'une gare aux marchandises et de triage à Weyermannshaus ;
2. la construction d'un dépôt central des locomotives au delà du pont de la Bühllstrasse sur les terrains Aebi et l'extension des voies entre cet ouvrage et la nouvelle gare de Weyermannshaus ;
3. la transformation de la gare aux marchandises et de triage actuelle et du dépôt au Stadtbach en gare de manœuvre pour les trains de voyageurs avec maintien du service actuel des marchandises de détail et amélioration de la gare aux bestiaux du Stadtbach ;

4. la transformation des installations de la Schützenmatte avec amélioration des voies d'entrée à la gare aux voyageurs, côté Wilerfeld ;

avec attribution d'un crédit de 8,565,000 francs pour l'exécution de ces travaux qui doit être répartie sur une période d'au moins six années.

b. projet de construction d'un *bateau mi-salon « Rhein »* pour le lac de Constance et attribution d'un crédit de 370,000 francs à cet effet ;

c. projet d'établissement de la double voie Aarbourg-Sursee et projets de transformation des stations d'Aarbourg, Zofingue, Reiden, Dagmersellen, Nebikon, Wauwil et Sursee et attribution d'un crédit de 5,150,000 francs ;

d. projet d'extension de la gare de Vallorbe et attribution d'un crédit total de 1,400,000 francs pour l'exécution de ces travaux ;

e. projet d'extension de la gare aux voyageurs de St-Gall et d'établissement d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'administration et attribution d'un crédit supplémentaire de 1,420,000 francs pour l'achèvement de ces travaux ;

f. projet de construction de nouveaux ateliers près de la gare de Zurich et attribution d'un crédit de 5,400,000 francs pour l'exécution de cet ouvrage ;

g. projet général d'extension de la gare de Sion et attribution d'un crédit de 800,000 francs pour l'exécution des travaux prévus pour la première campagne de travaux, y compris les acquisitions de terrain pour l'exécution du projet général ;

h. crédit supplémentaire de fr. 1,108,131.69 destiné à couvrir l'excès des dépenses par rapport au devis primitif du transfert de la gare aux marchandises de Bâle, exécuté par l'ancienne compagnie du Central suisse et dont le coût total s'élevait à fr. 5,475,131.69 ;

i. crédit pour l'achèvement des travaux d'extension de la gare de Vevey, s'élevant à 686,000 francs ;

k. projet d'extension de la gare de Renens avec attribution d'un crédit supplémentaire de 1,899,000 francs pour l'achèvement des travaux prévus à ce projet ;

l. projet d'extension de la gare de Lausanne avec attribution d'un crédit supplémentaire de 5,550,000 francs pour l'achèvement des travaux d'extension ;

7. Le conseil d'administration a ratifié les *contrats de construction et de fournitures* suivants :

a. marché avec la Société rhénane de vente des charbons et d'affrètement (société à responsabilité limitée) à Mulheim-s./Ruhr pour la fourniture de *houille et de briquettes de la Ruhr pour le chauffage des locomotives pendant les années 1906 à 1910* (des 9/10 février 1905);

b. marché avec la Compagnie des mines d'Ostricourt à Oignies (Pas-de-Calais) et avec M. Lemay, ingénieur-gérant de la Compagnie des mines d'Aniche (Nord-France) pour la fourniture de *briquettes de houille pour le chauffage des locomotives dans les années 1905 à 1908* (des 1/2 et 3/6 mars 1905);

c. marché avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines à Winterthour pour la fourniture de *29 locomotives de la série C^{4/5} avec tender à quatre essieux*, pendant les années 1905/1906 (des 21/27 janvier 1905);

d. marché avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines à Winterthour pour la fourniture de *72 locomotives de différents types* (des 31 mars/3 avril 1905);

e. marché avec la Direction royale des mines à Sarrebrück pour la fourniture de *houille de la Sarre pour le chauffage des locomotives pendant les années 1906 à 1910* (des 6/11 avril 1905);

f. marché avec la Société industrielle suisse à Neuhausen pour la fourniture de

10	voitures à trois essieux,	I ^{re} classe
50	» » »	I ^{re} et II ^e »
30	» » »	II ^e et III ^e »
7	» quatre »	I ^{re} et II ^e »
		(pour le service international)
20	» » »	I ^{re} et II ^e classe
		(pour le service interne)
20	» » »	III ^e classe

(du 26 septembre 1905);

g. marché avec la Fabrique suisse de wagons (société par actions) à Schlieren pour la fourniture de

20	voiture à trois essieux,	II ^e classe
70	» » »	III ^e »

(du 26 septembre 1905);

h. marché avec la Société des usines L. de Roll à Gerlafingen pour la fourniture de *d'accessoires de rails* (du 6 octobre 1905).

8. Divers.

1. Par décision du 17 mars 1905, le Conseil d'administration a autorisé la Direction générale à dénoncer, pour la fin de septembre 1905, la *convention relative au paiement en commun des indemnités pour accidents de chemins de fer*, du 5 septembre 1885.

2. Le 27 avril 1905, le Conseil d'administration a, sur la proposition de la Commission permanente, écarté une *pétition de la Société de la presse de la ville fédérale*, par laquelle cette société le priait d'examiner à nouveau la question de la *publicité des débats de cette autorité*; il a invité en même temps la Direction générale à faire en sorte que le bulletin officiel des délibérations du Conseil d'administration soit plus détaillé que précédemment et que les projets de la Direction générale, pour autant qu'ils sont susceptibles d'être publiés, soient mis à la disposition de la presse d'une manière plus libérale qu'autrefois.

3. Par décision du 30 septembre 1904, le Conseil d'administration avait transmis pour préavis à la Direction générale une *pétition de l'association du personnel des entreprises suisses de transport, de la société suisse des agents de trains et de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport*, du 15 septembre 1904, qui demandait au Conseil d'administration de bien vouloir « autoriser le personnel des chemins de fer fédéraux, sans distinction de catégorie ou de grade, à *accepter des mandats de membres des Grands Conseils cantonaux* ou éventuellement d'accorder au moins cette autorisation à titre précaire et de ne pas limiter d'une manière quelconque l'éligibilité des fonctionnaires, employés et ouvriers tant que ces élections n'entraîneront pas des inconvénients pour le service. »

La Direction générale lui ayant proposé de ne pas entrer en matière sur cette demande, le Conseil d'administration a pris, en date du 27 avril 1905, la décision suivante :

« Le Conseil d'administration partage en principe la manière de voir de la Direction générale. Il exprime toutefois l'espoir que cette dernière et les Directions d'arrondissements, appelées à se prononcer sur les demandes du personnel, interpréteront le principe d'une manière large et ne refuseront l'autorisation d'accepter un mandat de député dans une autorité cantonale ou communale que si le titulaire ne peut être que difficilement remplacé ou si l'acceptation de semblables mandats donne lieu à des abus. »

4. Par décision du 28 avril 1905, le Conseil d'administration a autorisé la Direction générale à proposer au Conseil fédéral d'apporter à la *loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer* du 27 mars 1896 seulement les deux modifications suivantes :

1. Adjonction à l'art. 12 :

« Le droit de recours au Tribunal fédéral prévu au 3^{me} alinéa ne peut être exercé par l'administration des chemins de fer fédéraux.

2. Adjonction à l'article 16, alinéa 2 in fine :

« L'administration des chemins de fer fédéraux a le droit de recourir à l'Assemblée fédérale, à l'occasion de l'approbation des comptes annuels, contre les mesures prises par le Conseil fédéral énumérées à l'alinéa 1. »

5. Le 28 avril 1905, le Conseil d'administration a donné au Conseil fédéral un préavis négatif au *sujet d'une demande des sociétés de développement et bureaux de renseignements* tendant à ce que des *cartes annuelles de libre parcours* fussent *délivrées aux chefs des bureaux de renseignements*.

6. Par décision du 30 décembre 1905, la Direction générale a été autorisée à répondre à une *pétition du Conseil communal de Dietikon*, du 29 mai 1905, concernant l'utilisation du terrain acquis par le Nord-Est dans cette localité pour y construire des ateliers, que l'administration se proposait de vendre ce terrain à la première occasion favorable.

7. Le 23 septembre, le Conseil d'administration a transmis pour rapport à la Direction générale un *office du département du commerce et de l'industrie du canton de Genève*, du 22 septembre 1905, concernant la *pénurie de wagons à la gare de Genève, dont se plaignaient les entrepôts de l'Etat*.

Dans notre rapport nous avons exposé qu'à peu d'exceptions près (trafic d'automne et rassemblement de troupes) la gare de Genève a reçu régulièrement et à temps les wagons commandés par elle et qu'il en serait ainsi à l'avenir, dans des circonstances normales. En tout cas les mesures proposées par Genève pour remédier à l'état de choses signalé (création d'un dépôt d'environ 30 wagons dans cette gare et établissement d'une voie de garage à cet effet à Sécheron) ne peuvent être admises à cause des conséquences. En revanche, nous sommes disposés à améliorer les conditions de fourniture de wagons à Genève en modifiant les courses de wagons de détail et à appuyer les démarches du gouvernement de Genève

et du comité genevois des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée auprès de cette dernière administration en vue d'améliorer les conditions d'exploitation de la gare de Genève.

Par décision du 30 décembre, le Conseil d'administration nous a autorisés à répondre dans ce sens à cet office.

8. Le 30 décembre 1905, la Direction générale a été autorisée à répondre négativement à une *pétition de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport*, du 2 juin 1905, concernant la date de la première augmentation générale des salaires des ouvriers de l'exploitation et des ateliers des chemins de fer fédéraux.

9. Sur l'invitation du Conseil d'administration, nous avons donné notre préavis sur une *pétition des Associations suisses des mécaniciens et des chauffeurs*, du 20 juillet 1905, qui contenait diverses demandes relativement à l'élévation des taux prévus au règlement n° 22, pour les allocations supplémentaires et à la garantie d'un minimum; dans sa séance du 23 septembre 1905, le Conseil d'administration a approuvé nos propositions qui consistaient à ne faire droit qu'à une petite partie des demandes formulées.

10. Par pétition du 5 mars 1904, la *société des agents des trains* s'est adressée au Conseil d'administration pour lui demander de faire disparaître certaines inégalités commises lors de l'incorporation dans l'échelle des traitements (prise en considération des années de service), d'accorder des indemnités de séjour et d'élever les maxima de traitements du personnel des trains. Dans notre rapport sur cet objet, nous avons exposé qu'il ne pouvait être donné satisfaction à cette demande; nous ne pouvions que prendre note du désir relatif à l'élévation des maxima de traitements pour revenir sur cette question lors d'une révision du règlement d'exécution de la loi sur les traitements.

Par décision du 23 septembre 1905, le Conseil d'administration nous a autorisés à répondre dans ce sens à la société des agents de trains.

11. Les rapports de la Direction générale sur sa gestion pendant le IV^e trimestre de 1904, ainsi que pendant les I^{er}, II^e et III^e trimestres de 1905 ont été approuvés.

B. Conseils d'arrondissements.

Pendant cette année, les conseils d'arrondissements ont commencé à exercer d'une manière plus intense les fonctions

qui leur sont attribuées par la loi sur le rachat. D'importants projets relatifs aux constructions, l'établissement des horaires et des propositions de nature commerciale leur ont donné l'occasion de se livrer à des discussions approfondies. Cette activité plus intense a démontré que ces autorités ont suffisamment d'objets à discuter dans les limites fixées par la loi.

Le Conseil du I^{er} arrondissement a eu 4 séances, celui du II^e 4, celui du III^e 6, et celui du IV^e 5.

C. Direction générale.

Les changements suivants sont survenus parmi les membres de la Direction générale : A notre vif regret notre très estimé collègue M. *Jules Schmid* nous a été enlevé le 6 août 1905 après une longue maladie. L'administration des chemins de fer fédéraux gardera fidèlement le souvenir de son activité féconde, de son infatigable fidélité au devoir et de ses grandes qualités morales.

Il a été remplacé par M. *Hans Dinkelmann*, conseiller national, directeur du chemin de fer de l'Emmental, à Berthoud, qui est entré en fonctions le 1^{er} décembre 1905.

La Direction générale a, en première ligne, préparé tous les projets destinés à être soumis au Conseil d'administration. Elle a traité 3356 affaires en 93 séances.

Nous mentionnons les objets les plus importants :

I. Généralités.

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

a. Arrêté fédéral concernant l'approbation du *traité d'exploitation* conclu entre la compagnie du chemin de fer funiculaire *Cossonay-Gare—Cossonay-Ville* et la Direction générale des chemins de fer fédéraux, du 31 mars 1905, en ces termes :

1. Le traité d'exploitation conclu à la date du 18 novembre 1904 entre la compagnie du chemin de fer funiculaire *Cossonay-Gare—Cossonay-Ville* et la Direction générale des chemins de fer fédéraux est approuvé, mais la compagnie propriétaire demeurera aussi garante du fidèle accomplissement des obligations imposées par la loi et la concession et il est fait réserve de l'application de l'art. 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant

l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse.

2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur le 1^{er} mai 1905.

b. Arrêté fédéral concernant l'approbation du *traité d'exploitation* conclu entre la compagnie *Viège-Zermatt* et la Direction générale des chemins de fer fédéraux, du 31 mars 1905, en ces termes :

1. Le traité d'exploitation conclu à la date du 3 décembre 1904 entre la compagnie *Viège-Zermatt* et la Direction générale des chemins de fer fédéraux est approuvé, mais la compagnie propriétaire demeurera aussi garante du fidèle accomplissement des obligations imposées par la loi et la concession, et il est fait réserve de l'application de l'art. 28 de loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse.
2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur le 1^{er} mai 1905.

c. Arrêté fédéral portant *approbation du contrat d'exploitation* conclu entre la compagnie du chemin de fer du *Val-de-Travers* et la Direction générale des chemins de fer fédéraux, en ces termes :

1. Le contrat d'exploitation conclu le 27 janvier 1905 entre la compagnie du chemin de fer du *Val-de-Travers* et la Direction générale des chemins de fer fédéraux est approuvé, sous la réserve que la compagnie propriétaire demeure aussi responsable, dans le sens de l'art. 28 de la loi fédérale concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, du 23 décembre 1872, de l'accomplissement des obligations légales et concessionnelles assumées par les chemins de fer fédéraux.
2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

d. Arrêté fédéral *approuvant le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1904*, du 29 juin 1905, en ces termes :

1. Les comptes de l'année 1904 et le bilan au 31 décembre 1904 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés ; le solde actif du compte de profits et pertes, au montant de fr. 60,734.99, sera porté en compte nouveau.

2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux pendant l'année 1904 est approuvée.

e. Arrêté fédéral *approuvant le crédit supplémentaire des chemins de fer fédéraux pour l'exploitation de la ligne du Simplon pendant le dernier trimestre de 1905*, du 29 juin 1905
Cet arrêté a la teneur suivante :

Est approuvé le crédit supplémentaire de 526,075 francs, demandé par les chemins de fer fédéraux pour l'exploitation de la ligne du Simplon pendant le dernier trimestre de 1905.

f. Arrêté fédéral portant approbation du *contrat d'exploitation* conclu entre la compagnie du *chemin de fer Bulle-Romont* et la Direction générale des chemins de fer fédéraux, du 19 décembre 1905, en ces termes :

1. Le contrat d'exploitation conclu le 15 mai 1905, entre la Compagnie du chemin de fer Bulle-Romont et la Direction générale des chemins de fer fédéraux est approuvé sous la réserve que la propriétaire de la ligne demeure aussi responsable, au sens de l'article 28 de la loi fédérale du 23 décembre 1872, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse, de l'accomplissement des obligations légales et concessionnelles assumées par les chemins de fer fédéraux ;
2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté.

g. Arrêté fédéral concernant le budget des chemins de fer fédéraux pour 1906, du 20 décembre 1905, en ces termes :

Les budgets ci-après des chemins de fer fédéraux pour l'année 1906 sont approuvés, savoir :

1. Le budget d'exploitation se montant, en recettes, à 124,239,365 francs et en dépenses à 85,717,015 francs ;
2. le budget du compte de profits et pertes, qui prévoit 48,978,350 francs aux recettes et 53,638,700 francs aux dépenses ;
3. le budget des dépenses de construction, au montant de 35,958,464 francs, plus une somme de 220,800 francs pour l'établissement de la station d'Attikon, soit au total, 36,179,264 francs ;
4. le budget des dépenses de compte de capital se montant à 39,204,164 francs.

h. L'assemblée fédérale a, en date des 20 juin et 20 octobre, adopté un postulat invitant le Conseil fédéral à examiner

la question de savoir quelle est la conduite à tenir, après le rachat des chemins de fer, en ce qui concerne l'organisation et le subventionnement des établissements *d'enseignement professionnel du personnel des chemins de fer*, ainsi que de savoir si la Confédération ne devrait pas prendre à sa charge *les écoles de chemin de fer*, et à présenter un rapport à ce sujet.

2. Par lettre du 19 décembre 1904, *la commission de liquidation des chemins de fer Jura-Simplon* a informé le Conseil fédéral qu'il lui était parvenu un certain nombre de demandes de *gratifications ou d'indemnités présentées en faveur de divers employés de la compagnie Jura-Simplon* dont la situation financière aurait été amoindrie ensuite du rachat.

Invités par le Département fédéral des chemins de fer à donner notre préavis sur cette lettre, nous avons répondu en date du 10 janvier, qu'en droit nous considérons ces demandes de gratification comme mal fondées. Elles ont été discutées d'une manière approfondie dans un rapport d'une sous-commission de la commission de liquidation, et ce rapport conclut qu'un seul cas mérite, pour des motifs d'équité, d'être pris en considération. Mais même dans ce cas, comme dans tous les autres, il faut observer, au point de vue juridique, que, lors de la dernière ratification des nominations, on avait inséré dans tous les contrats d'attachement des fonctionnaires du Jura-Simplon une clause stipulant que dès le rachat, le contrat prendrait fin, en tout cas sans indemnités. Il ne peut donc pas être question d'une indemnité au sens juridique de ce mot. Si la compagnie du Jura-Simplon avait l'intention d'accorder des présents, elle aurait dû le faire à ses frais. Il ne serait pas équitable de demander aux chemins de fer fédéraux de fournir en lieu et place de la compagnie du Jura-Simplon des prestations que cette dernière n'était pas tenue de faire. Nous estimons donc, avons-nous ajouté, que le Conseil fédéral, étant donnée la décision du Conseil d'administration des chemins de fer Jura-Simplon, du 23 mars 1903, doit refuser de reconnaître une obligation de fournir aux frais de la Confédération, soit des chemins de fer fédéraux, des allocations à d'anciens fonctionnaires et employés du Jura-Simplon.

Par arrêté du 14 février 1905, le Conseil fédéral a répondu dans le sens de notre préavis à la lettre de la commission de liquidation des chemins de fer du Jura-Simplon.

3. Par arrêté des 10 février, 22 juin et 15 août, le Conseil fédéral a, conformément à la proposition de notre Conseil

d'administration, écarté les *demandes* de la conférence des chanceliers d'Etat, des chefs des bureaux de renseignements et des aides de bureau de 1^{re} classe de l'ancien Jura-Simplon tendant à obtenir des cartes annuelles de libre parcours.

4. Par arrêté du 19 juillet, le *Conseil fédéral* a écarté la pétition du comité central de l'Association du personnel des entreprises suisses de transport et de l'Union suisse des ouvriers de la voie, qui demandaient une *revision de l'échelle des traitements* en faveur des aiguilleurs, des garde-barrières, des gardes de plaques tournantes et des gardes de chariots transbordeurs des gares de 1^{re} classe.

5. Le Département fédéral des chemins de fer nous a invités à préavis sur une demande du gouvernement du canton de Neuchâtel, du 23 décembre 1902, tendant au *rachat du Jura-Neuchâtelois*. Avec l'assentiment du département, nous avons attendu, pour nous prononcer, que la question de la cojouissance des gares de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds soit réglée par de nouveaux contrats. Dans le rapport que nous avons présenté le 31 mai, nous concluons en disant que la valeur commerciale du Jura-Neuchâtelois ne peut pas être évaluée à plus de six millions de francs en chiffre rond.

Par arrêté du 31 octobre, le Conseil fédéral a approuvé notre manière de voir et il a autorisé le Département des chemins de fer à communiquer au Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel l'exposé de la Direction générale duquel il résulte qu'il ne pourrait consentir au rachat du Jura-Neuchâtelois qu'en se basant sur la valeur commerciale de cette ligne.

6. Par arrêté du 10 janvier, le Conseil fédéral a écarté la demande du gouvernement du canton d'Argovie tendant à ce que la *double voie soit établie sur la ligne Hendschikon-Wohlen du chemin de fer du sud de l'Argovie* et à ce que tous les trains de la ligne Brougg-Hendschikon continuent jusqu'à Wohlen.

7. Par arrêté du 24 janvier, le Conseil fédéral a décidé que le tronçon *Romanshorn-St-Gall* du chemin de fer du lac de Constance au Toggenbourg devait être considéré comme une *ligne principale*. L'Administration de ce chemin de fer a recouru à l'Assemblée fédérale contre cet arrêté. Nous nous sommes prononcés de nouveau sur cet objet par rapport du 10 mars et, dans son rapport du 30 mars, le Conseil fédéral

a proposé à l'Assemblée fédérale d'écarter ce recours. Conformément à cette proposition, l'Assemblée fédérale a, par décision du 5 octobre, écarté le recours du chemin de fer Bodan-Toggenbourg.

8. Par lettre du 3 février, le Conseil fédéral nous a informés qu'il a pris les mesures nécessaires pour faire assurer par le *Gothard* les *forces motrices de la Reuss*, dans le canton d'Uri, pour la traction électrique de cette ligne. Des entretiens à ce sujet avaient eu lieu précédemment.

9. La commission du Conseil national chargée d'étudier le projet du Conseil fédéral pour le *prolongement de la ligne du Brunig de Brienz à Interlaken* a procédé, les 8, 9 et 10 mai à une vision locale, à laquelle nous avons pris part. A cette occasion, les représentants du gouvernement du canton de Berne et des communes intéressées ont été priés de présenter leurs desiderata. A la demande de la commission, le Département fédéral des chemins de fer nous a invités, à la date du 20 mai, à examiner à nouveau, au triple point de vue juridique, technique et financier, la question du raccordement de la ligne Brienz Interlaken à la gare Ouest de cette dernière localité. Notre étude devait porter aussi bien sur une ligne à voie étroite que sur la voie normale. Nous étions en outre chargés d'examiner les subventions offertes par des intéressés, dans le cas de la construction d'une ligne à écartement normal, spécialement dans le cas où l'on se déciderait à faire aboutir cette ligne à la gare de l'Ouest. Par rapport du 21 novembre, nous avons donné au Département fédéral des chemins de fer les renseignements demandés en le priant de les transmettre à la commission du Conseil national et nous avons déclaré de nouveau, en exposant nos motifs d'une manière détaillée, qu'on ne peut demander aux chemins de fer fédéraux de construire une ligne à voie normale comme prolongement du chemin de fer du Brunig.

10. Le Département fédéral des chemins de fer nous a chargés de préavisier sur les *demandes de concessions* suivantes :

a. Chemin de fer à voie étroite *Locarno-Centovalli-frontière* et chemin de fer à voie normale *Locarno-Valmara (frontière)-Intra-Feriolo*.

Nous avons répondu que les chemins de fer fédéraux n'ont pas de demandes à présenter au sujet de la première de ces lignes ; en revanche, eu égard au caractère internatio-

nal qu'aura la seconde pour le service des voyageurs, ils doivent demander que le droit de reprendre cette concession leur soit réservé.

b. Chemin de fer à voie normale Lugano-Ponte-Tresa.

Nous avons aussi demandé que le droit fût réservé aux chemins de fer fédéraux de reprendre cette concession.

c. Chemin de fer à voie étroite de Landquart via Mayenfeld-Ragaz et Fläsch à la frontière de la principauté de Lichtenstein.

Nous avons répondu que malgré la concurrence qu'elle menacerait de nous faire, nous ne nous opposerions pas à l'établissement d'une ligne locale de Landquart à Ragaz, mais que nous devons en revanche dissuader l'autorité fédérale d'accorder aucune concession pour une ligne internationale devant se raccorder directement au réseau autrichien, attendu qu'une ligne semblable détournerait le trafic et nuirait ainsi non seulement aux intérêts des chemins de fer fédéraux, mais à ceux de toute une partie de la Suisse.

Dans un nouveau préavis du 14 novembre, nous avons confirmé notre manière de voir.

d. Prolongement du chemin de fer Porrentruy-Bonfol de Bonfol à la frontière suisse à Pfettershausen.

Nous avons répondu, en date du 19 septembre, que les chemins de fer fédéraux n'avaient aucune raison de s'opposer à l'octroi de cette concession ni de revendiquer pour eux l'établissement de cette ligne d'importance locale.

e. Chemin de fer routier de Soleure à Niederbipp via Wiedlisbach.

Le résultat de notre examen a été le même que celui consigné plus haut sous chiffre *d*.

11. Le Département fédéral des chemins de fer nous a informés, le 27 juillet, que les chemins de fer fédéraux n'ont pas besoin d'une *concession* spéciale pour l'exploitation de leurs *bateaux à vapeur sur le lac de Constance*.

12. Sur l'invitation du Département fédéral des chemins de fer, nous avons, en date du 14 novembre, donné notre préavis sur un projet de traité entre la *France et la Suisse* pour la *jonction des lignes Nyon-Crassier et Crassier-Divonneles-Bains*.

13. Le Département fédéral des chemins de fer nous a consultés sur certains points du mémoire par lequel le Conseil d'Etat du canton des Grisons demande une *subvention fédérale* de sept millions pour le *parachèvement du réseau à voie étroite des chemins de fer rhétiens*. Nous avons répondu, en date du 22 décembre, que l'ouverture du chemin de fer de l'Albula a procuré, à vrai dire, aux chemins de fer fédéraux une notable augmentation de recettes, contre-balancée, d'autre part, par un accroissement de dépenses assez considérable, de sorte que l'excédent peut être évalué, au plus, à 120,000 francs. Nous n'estimons pas qu'on puisse espérer du parachèvement du réseau rhétien un pareil développement du trafic.

14. Les conventions avec l'Italie pour la *cojouissance de la gare internationale de Domodossola*, l'exploitation de la *section Domodossola-Iselle* et la réglementation du service de la *douane*, de la *poste*, des *télégraphes*, *sanitaire* et de la *police* à la gare de Domodossola nous ont occasionné de nombreuses enquêtes et de fréquents entretiens avec les services de l'administration fédérale.

Nous avons été invités à formuler des contre-propositions au sujet des projets de contrats présentés par le Ministère italien des travaux publics pour la *gare internationale de Domodossola* et l'exploitation de la *section de ligne de Domodossola à Iselle*. Après en avoir pris connaissance, le Département fédéral des chemins de fer nous a fait part de ses observations et de celles des autres subdivisions intéressées de l'administration fédérale. Nous avons ensuite soumis nos propositions au Ministère italien dans le courant du mois de mai.

Les autorités suisse et italienne ont fait procéder, le 27 juin, à une inspection des locaux destinés aux services de la douane et de la poste à la gare de Domodossola.

Dans une conférence que nous avons eue avec les *chemins de fer de l'Etat italien* à Domodossola, les 15 et 16 septembre, on a discuté les projets de convention concernant la *gare internationale de Domodossola* et l'*exploitation de la section Domodossola-Iselle*.

Sur la proposition de l'Administration des chemins de fer italiens, les départements intéressés du Conseil fédéral se sont déclarés d'accord de discuter, lors de la conférence consacrée à l'examen des conventions pour la *gare internationale de Domodossola* et l'*exploitation de la section Domodossola-Iselle*, les conventions à conclure entre les *administrations des douanes*

et des postes des deux pays. Le 22 novembre, nos représentants ont eu une conférence préparatoire avec les délégués des administrations suisses des douanes et des postes.

15. La Direction générale était représentée lors du voyage d'études que le Département fédéral des chemins de fer a organisé, sur l'invitation du gouvernement italien, pour faire la visite du chemin de fer électrique de la Valteline et du chemin de fer *Milan-Gallarate-Porto-Ceresio*; ce voyage a été effectué les 17, 18, 19 octobre. C'est à cette occasion que la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} nous fit sa première offre pour la traction électrique du Simplon, offre qui, après de nombreuses difficultés, a abouti à la conclusion de la convention du 19 décembre dont nous vous avons donné connaissance. Dans une conférence qui a eu lieu le 15 décembre, la Direction générale et les délégués de la Direction du 1^{er} arrondissement, de l'Entreprise du Simplon et de la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} ont fixé le programme des travaux d'achèvement du tunnel du Simplon, et le Conseil fédéral a, en date du 16 décembre, déclaré qu'il était d'accord pour que l'ouverture du tunnel à l'exploitation fût renvoyée d'un mois au cas où l'on adopterait la traction électrique. Le chapitre de ce rapport intitulé « Département de l'Exploitation » contient d'autres renseignements sur cet objet.

16. Le Conseil fédéral a désigné, le 19 mai, les membres suisses de la Délégation internationale pour les affaires du chemin de fer du Simplon. Ce sont MM. *Casimir von Arx*, à Olten, député au Conseil des Etats, président du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux; *Léopold Dubois*, membre de la Direction générale; *Victor Duboux*, ingénieur, conseiller d'Etat, à Lausanne; *Alfred Frey*, conseiller national, à Zurich, secrétaire de l'Association suisse du commerce et de l'industrie; *Paul Manuel*, membre de la Direction du 1^{er} arrondissement, à Lausanne, et *Robert Winkler*, ingénieur, directeur de la section technique du Département fédéral des chemins de fer, à Berne. Le président de la Direction générale des chemins de fer fédéraux est d'office président de la Délégation.

La première séance de la délégation a eu lieu à Berne les 4 et 5 septembre. La délégation a élu vice-président M. Alzona, directeur de l'arrondissement des chemins de fer de l'Etat à Milan.

Elle a pris connaissance des rapports de la Direction générale sur l'état des travaux de construction, sur l'horaire du

Simplon pour l'hiver 1905-1906 et sur l'état des travaux d'élaboration des tarifs du Simplon.

17. Le 15 mai, le Département fédéral des chemins de fer nous a invités à publier un *album-souvenir* illustré à l'occasion des fêtes d'inauguration du Simplon. Nous avons chargé la Direction du 1^{er} arrondissement de la préparation de ce travail.

18. A la suite d'une communication qui nous est parvenue du Département fédéral de l'Intérieur nous avons prié la Direction du 1^{er} arrondissement, à Lausanne, de nous tenir au courant des négociations qu'elle a entreprises avec le Conseil d'Etat du canton du Valais dans le but de s'assurer les *forces hydrauliques du Rhône* en quantité suffisante pour garantir *l'exploitation de la ligne du Simplon au moyen de l'électricité*.

La Direction du 1^{er} arrondissement à Lausanne nous a fait savoir qu'elle a eu, le 22 août, une conférence avec le Conseil d'Etat du canton du Valais au sujet de l'octroi d'une concession *des forces motrices du Rhône* entre Fiesch et Mörel en vue de *l'exploitation électrique du chemin de fer*.

19. *Les gouvernements des cantons de Berne et de Neuchâtel* nous ont demandé si nous serions disposés à acheter le chemin de fer *Berne-Neuchâtel (ligne directe)*, ou à le prendre à bail. Dans une conférence qui a eu lieu le 28 novembre, nous nous sommes déclarés disposés à examiner les conditions d'une prise à bail de cette ligne.

Il ressort de notre enquête que les chemins de fer fédéraux peuvent prendre à bail l'exploitation de la ligne aux conditions suivantes. Le contrat doit être conclu ferme pour une durée de 10 ans, étant entendu que les chemins de fer fédéraux ont une entière liberté pour l'exploitation de la ligne, c'est-à-dire pour fixer les horaires et les tarifs. Relativement à ces derniers nous n'estimons pas qu'il faille les élever jusqu'au maximum des taxes prévu dans la concession. Nous examinerions plutôt s'il ne serait pas préférable d'appliquer à la Directe les taxes des chemins de fer fédéraux. Il serait contraire à l'intérêt général de faire en sorte que les taxes soient aussi élevées que celles via Bienne, car, dans ce cas, la contrée intéressée ne retirerait que peu d'avantages en compensation des sacrifices qu'elles a faits pour cette ligne. D'autre part, on peut espérer qu'un abaissement des tarifs aurait une heureuse influence sur le développement du trafic

de ce chemin de fer. Si nous devons nous réserver une entière liberté dans ce domaine, il est entendu que les contrats conclus avec les chemins de fer Berne-Neuchâtel et Jura-Neuchâtelois sur les rapports réciproques de concurrence demeureront en vigueur, y compris le droit de dénonciation réservé dans ces conventions. Quant à l'horaire, les calculs ont été basés sur l'horaire en vigueur en 1905. Les chemins de fer fédéraux s'engagent à faire circuler le même nombre de trains. Il est possible qu'ils se décident de leur propre initiative, à en augmenter le nombre. En revanche, il faudrait stipuler dans le contrat que les chemins de fer fédéraux ne peuvent pas être contraints à créer de nouveaux trains et à en supporter les conséquences financières, en d'autres termes que la Compagnie du chemin de fer Berne-Neuchâtel (ligne directe) aurait à supporter les frais de nouveaux trains, qui seraient imposés aux chemins de fer fédéraux en leur qualité d'administration exploitante ensuite de demandes de la contrée ou des gouvernements cantonaux ou directement par l'autorité de surveillance. Les chemins de fer fédéraux reprennent le personnel de l'exploitation de la Compagnie (personnel des gares, des trains, de la traction et de la surveillance de la voie), c'est-à-dire que les employés quittent le service de la Compagnie pour être nommés employés fédéraux ; les chemins de fer fédéraux se réservent toutefois le droit d'employer ce personnel comme bon leur semble. En revanche ils ne reprendront pas le personnel de l'administration générale (secrétariat, service des finances, bureau des tarifs, contrôle, etc.), ni celui des bureaux centraux de l'exploitation (bureau du chef de l'exploitation, du chef du service de la traction et de l'ingénieur de la voie). Le personnel devrait passer de la caisse de secours du chemin de fer Berne-Neuchâtel dans celle des chemins de fer fédéraux ; l'indemnité de sortie leur serait comptée comme somme de rachat des années antérieures. Les chemins de fer fédéraux reprennent en outre le matériel roulant et les approvisionnements du chemin de fer Berne-Neuchâtel à leur valeur actuelle. Pour déterminer le prix de reprise, les deux parties nommeront chacune un expert ; si ces experts ne parviennent pas à s'entendre, un troisième expert sera nommé par le président du Tribunal fédéral. Au cas où le matériel roulant serait repris par les chemins de fer fédéraux, la Compagnie se bornerait à alimenter le fonds de renouvellement pour la superstructure ; suivant notre estimation, il suffit à cet effet d'un versement de 1000 fr. par km. ; toutefois il faudrait s'assurer à l'avance de l'assentiment du Département fédéral des che-

mins de fer sur ce point. Comme précédemment, le renouvellement de la superstructure, y compris le 9 % de la valeur des matériaux, ce 9 % représentant le salaire des ouvriers, seront mis à la charge du fonds de renouvellement. La Compagnie doit prendre à sa charge, cas échéant, les dépenses qui grèvent le compte de construction. Il est entendu que les chemins de fer fédéraux, chargés de l'exploitation de la ligne, ne pourraient pas décider seuls de faire ces dépenses, mais auraient à s'entendre à cet égard avec la Compagnie ; en dernier ressort, les deux parties devraient se soumettre, il est vrai, à la décision de l'autorité de surveillance.

Sur cette base, les chemins de fer fédéraux pourraient payer pour la prise à bail du chemin de fer Berne-Neuchâtel un loyer annuel de 253,000 francs, qui permettrait de payer l'intérêt à 3 1/2 % du capital-obligations de 6,000,000 (210,000 fr.) et d'opérer un versement annuel de 1,000 fr. par km. au fonds de renouvellement (43 km. à 1,000 fr. = 43,000 fr.) Comme ce loyer ne permet de distribuer que du 3 1/2 %, les porteurs d'obligations devraient consentir à une réduction d'intérêt, sacrifice qu'on peut demander d'eux, étant donnée la garantie que leur offrirait un contrat de prise à bail avec les chemins de fer fédéraux.

D'autres négociations ont eu lieu en 1906.

20. Au chapitre A, chiffre 5, nous avons mentionné les *contrats de cojouissance et de jonction* qui ont été définitivement conclus avec d'autres administrations de chemins de fer et ratifiés par le conseil d'administration.

Nous avons conclu un nouveau contrat avec la Direction du chemin de fer *Saignelégier-Glovelier* pour la cojouissance de la station de Glovelier. Nous n'avons pas pu, jusqu'ici, le soumettre à l'approbation du Conseil d'administration, parce que la ratification par le conseil d'administration de la compagnie R. S. G. faisait encore défaut ; la cause de ce retard doit être attribuée à la crise financière que traverse cette entreprise.

Des négociations ont été engagées, en outre, avec la compagnie du *chemin de fer du Wynental* pour la *jonction de cette ligne à la gare d'Aarau et à la station de Suhr*.

21. Un jugement n'a pas encore été rendu dans nos procès avec le chemin de fer du lac de Thoune pour *l'usage commun de la station de Scherzligen* et avec le chemin de fer du Gurbetal pour *l'usage commun des gares de Berne et de Thoune*.

22. A la demande de la compagnie du *chemin de fer Wald-Rüti*, nous avons dénoncé, le 31 mai, pour fin décembre 1905, le contrat qu'elle avait passé avec le *chemin de fer du Tösstal* pour la *cojouissance de la station de Wald*.

23. En date du 14 février, la Direction des chemins de fer I. et R. de l'Etat à Innsbruck nous a proposé d'adopter une nouvelle rédaction pour les contrats concernant la *cojouissance des gares de Buchs et de St. Margrethen*.

En date du 31 octobre, nous lui avons répondu en proposant une simplification des dispositions sur le calcul et le paiement de l'intérêt du capital d'établissement.

24. La Direction du *chemin de fer Berthoud-Thoune* nous a demandé, le 12 avril, de reviser le contrat de *cojouissance de la gare de Thoune*, à partir du 1^{er} janvier 1906.

25. Nous avons, en date du 5 octobre, écarté une demande de la compagnie du chemin de fer *Wetzikon-Meilen*, qui désirait une révision des contrats pour la *cojouissance des stations de Wetzikon et de Meilen*, afin d'obtenir une réduction des indemnités globales prévues dans ces contrats.

26. Ensuite d'une demande qui nous a été adressée par le *chemin de fer du lac de Constance au Toggenbourg*, nous avons répondu, en date du 3 mars, qu'il ne nous était pas possible d'accorder à cette entreprise la *cojouissance de la ligne Lichtensteig-Wattwil*, mais que nous devions exiger la pose d'une seconde voie.

27. En date du 12 septembre, nous avons écarté une demande du chemin de fer *Berne-Schwarzenburg* tendant à raccorder cette ligne directement à la gare de Berne.

En revanche, nous avons déclaré que nous étions disposés à l'autoriser à faire entrer ses trains dans la gare, combinés avec ceux du chemin de fer du Gürbetal, lorsque les travaux d'extension de la gare seraient terminés.

28. Le 19 janvier, nous avons eu avec la délégation du Conseil de Ville de Zurich une conférence consacrée au projet de *reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich*; à cette occasion, la délégation s'est chargée de formuler et de nous présenter des propositions sur des points déterminés. Ces projets complémentaires ainsi qu'un projet de convention pour les expropriations nous ont été adressés pour examen.

A l'issue de notre enquête, une nouvelle conférence a eu lieu le 22 novembre avec les délégués du Conseil de Ville de Zurich. Nous nous sommes chargés d'élaborer, le plus tôt possible, deux projets de relèvement de la ligne et un projet de ligne en tranchée, de manière à permettre une comparaison des dépenses de construction en tenant compte d'une garantie à assumer par la ville de Zurich au sujet des expropriations nécessaires.

29. *Le chemin de fer Rhétien, les chemins de fer Uerikon-Bauma et Orbe-Chavornay ont été admis dans l'Association de chemins de fer suisses.*

Deux conférences générales de l'Association de chemins de fer suisses ont eu lieu les 3 mai et 2 décembre et, outre les affaires courantes, se sont occupées des questions suivantes :

a. la participation de toutes les entreprises de transport intéressées à la *discussion préalable de modifications à apporter au règlement de transport* et à d'autres règlements d'application générale;

b. la représentation de l'Association à la *conférence pour la revision de la convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer* ;

c. la discussion définitive des conditions mises par les chemins de fer rhétiens à leur admission dans l'Association ;

d. la revision des dispositions sur le *droit de vote*, de manière à garantir les chemins de fer fédéraux contre l'éventualité de décisions obligatoires prises contre leur volonté et à leur permettre d'assurer la majorité des voix à leur proposition, au cas où deux autres administrations se rangeraient à leur avis.

30. Abstraction faite d'une série d'entretiens motivés par les questions les plus diverses, les membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement se sont réunis à trois reprises dans des *conférences communes*, conformément à l'art. 36 de la loi sur le rachat, pour discuter les questions d'administration les plus importantes. Parmi ces dernières, nous mentionnons spécialement les suivantes :

Préavis des Conseils d'arrondissements sur les projets de travaux importants et sur les questions d'horaires; dépôts d'épargne des fonctionnaires et ouvriers; réengagement de fonctionnaires révoqués; bonification de frais aux fonctionnaires traduits devant les tribunaux pour atteinte à la sécu-

rité de l'exploitation; nomination d'employés mineurs et fixation de leur traitement; jouissance des traitements après décès du titulaire; propositions au sujet des règles fondamentales à adopter pour la fixation des augmentations régulières de traitement des fonctionnaires et employés, ainsi que pour les conditions d'engagement des ouvriers à poste fixe, spécialement de ceux qui sont payés au mois; prescriptions uniformes concernant l'allocation de secours aux gardes-barrières devenues invalides, la participation du personnel aux enterrements d'employés de chemins de fer, la rétribution des fonctionnaires des chemins de fer fédéraux, occupés d'une manière permanente dans le service des postes ou dans d'autres services publics, la forme des certificats de service, les prix des librairies des gares, la vente de cigares et d'autres objets dans les librairies des gares, la remise à titre gratuit d'horaires-affiches, l'avancement automatique des ouvriers engagés par contrat, la perception d'un supplément de taxe sur les billets d'employés etc., la fixation des traitements des contrôleurs du matériel roulant et le congé des remplaçants dans le service des gares.

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

Le nombre total des fonctionnaires et employés à traitement fixe est, à fin 1905, de 17,301, celui des employés engagés à la journée de 9,850, ensemble 27,151 (à fin 1904, on comptait 16,503 fonctionnaires et 10,027 employés engagés à la journée, ensemble 26,530), dont

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel	Employés engagés à la journée
A la Direction générale. . . .	611	60
Dans le I ^{er} arrondissement . . .	3,868	1,253
Dans le II ^e arrondissement . . .	5,726	3,344
Dans le III ^e arrondissement . . .	4,663	3,004
Dans le IV ^e arrondissement . . .	2,433	2,189

Il y a lieu de remarquer que le nombre des fonctionnaires qui touchent un traitement annuel est toujours en augmentation en proportion des employés engagés à la journée, car nous nous sommes efforcés de promouvoir dans la mesure du possible, un grand nombre d'ouvriers au rang plus avantageux d'employés à poste fixe.

A la demande de quelques gouvernements cantonaux, nous avons décidé, le 20 avril, que les *listes des traitements du*

personnel devraient être communiquées aux gouvernements cantonaux qui en exprimeraient le désir en vue de la *taxation pour l'impôt* (taxe militaire et impôt direct).

II. Département des finances.

(Rapport sur les comptes.)

Nous accompagnons notre rapport des comptes suivants et de leurs annexes :

Compte d'exploitation :

Comptes spéciaux :

Fonds de renouvellement,

Fonds de couverture des anciennes pensions J. S.,

Bateaux à vapeur du lac de Constance ;

Compte de profits et pertes ;

Compte de capital ;

Compte de construction de 1905 ;

Compte de construction au 31 décembre 1905 ;

Bilan au 31 décembre 1905.

Annexes :

Compte d'exploitation comparé avec le budget ;

Spécification des redevances pour les gares communes et les lignes exploitées ;

Compte de profits et pertes comparé avec le budget ;

Spécification par objets des dépenses de construction ;

Dépenses de construction du Simplon au 31 décembre 1905 ;

Dépenses de construction du Ricken au 31 décembre 1905 ;

Dépenses de construction comparées avec le budget ;

Services auxiliaires :

Compte de l'Administration des imprimés à Berne ;

» de l'Administration du matériel de voie à Berne ;

» de l'Economat de Lausanne ;

» de l'Economat de Bâle ;

» de l'Economat de Zurich ;

» de l'Economat de Rorschach ;

» des Ateliers d'Yverdon ;

» » de Fribourg ;

» » de Bienne ;

» » d'Olten ;

» » de Zurich ;

Compte des Ateliers de Rorschach ;
 » » » de Coire ;
 » » » de Romanshorn ;
 » de l'Usine à gaz d'Olten ;
 » de l'Usine à gaz de Rorschach ;

Caisses de secours :

Compte de la Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien Jura-Simplon ;
 Compte de la Caisse de secours des ouvriers de l'ancien Jura-Simplon ;
 Compte de la Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien Central suisse ;
 Compte de la Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien Central suisse ;
 Compte de la Caisse des malades des Ateliers d'Olten ;
 Compte du fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central suisse ;
 Compte de la Caisse de secours et de pensions des employés de l'ancien Nord-Est suisse ;
 Compte de la Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien Nord-Est suisse ;
 Compte de la Caisse des malades des ouvriers travaillant en régie de l'ancien Nord-Est suisse ;
 Compte de la Caisse de secours des employés de l'ancienne Union-Suisse ;
 Compte de la Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancienne Union-Suisse.

Inventaire des valeurs du portefeuille de fonds publics ;
 Inventaire des valeurs du fonds de renouvellement.

Compte d'exploitation.

L'excédent des recettes d'exploitation est de
 fr. 40,520,423. 90

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 37,044,732	fr. 35,870,500	fr. 40,520,424	fr. 3,475,692	fr. 4,649,924

Ces augmentations proviennent des faits généraux suivants :

	Comparées au :	
	Compte de 1904.	Budget de 1905.
	Fr.	Fr.
les recettes d'exploitation sont en augmentation de	6,045,584	3,879,129
les dépenses d'exploitation présentent les différences suivantes :		
Augmentation sur 1904	2,569,892	
Diminution sur budget 1905		770,795
Augmentation d'excédent	<u>3,475,692</u>	<u>4,649,924</u>

Nous analyserons en détail ces différences en parcourant les chapitres du compte d'exploitation ; elles sont au surplus très sensiblement modifiées dans le résultat final du compte de profits et pertes par une moins-value des intérêts des capitaux employés à la construction, par des prélèvements sur le fonds de renouvellement inférieurs à ceux du budget, par une augmentation des intérêts des emprunts consolidés ainsi que des versements dans le fonds de renouvellement et par diverses affectations pour buts divers (voir plus loin mouvements du fonds de renouvellement et compte de profits et pertes).

Recettes d'exploitation.

Nos recettes d'exploitation se sont élevées à
fr. 120,677,369. 31

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 114,631,785	fr. 116,798,240	fr. 120,677,369	fr. 6,045,584	fr. 3,879,129

Nous constatons, en comparant les résultats avec le compte de 1904 et avec le budget de 1905, une augmentation sur chacun des trois chapitres Produit du transport des voyageurs, Produit du transport des marchandises et Recettes diverses.

La plus-value générale est de 5,27 % sur 1904 et de 3,32 % sur les prévisions budgétaires.

I. Produit du transport des voyageurs.

Ce produit a été en 1905 de fr. 48,154,780. 79

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 45,427,823	fr. 47,800,000	fr. 48,154,781	fr. 2,726,958	fr. 354,781

La plus-value est de 6 % sur 1904 et de 0,74 % sur le budget de 1905. Le nombre des voyageurs a augmenté d'une année à l'autre sur notre réseau de plus de 4,600,000, soit près de 9 %; tous les mois de l'année donnent une plus-value de recettes à l'exception de mai; la plus grande circulation que nous constatons pendant les mois d'hiver doit provenir en partie du développement que prennent en Suisse les sports d'hiver.

Ces résultats, quelque réjouissants qu'ils puissent paraître, ne sont pas sans causer une élévation importante des frais d'exploitation, provenant de l'augmentation du nombre des trains et de leur dédoublement pendant la belle saison.

(Pour détails, voir Département commercial, III e, page 97)

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

Ce produit a été en 1905 de . . . fr. 66,808,384. 18

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 63,737,545	fr. 64,200,000	fr. 66,808,384	fr. 3,070,839	fr. 2,608,384

L'amélioration est de 4,82 % sur 1904 et de 4,06 % sur les prévisions budgétaires.

Dans notre rapport à l'appui du budget, nous prévoyions, tout en évaluant à 3 % le développement général du trafic, une diminution de fr. 200,000 devant provenir de l'abaissement des tarifs-marchandises; les trois premiers mois de l'exercice, qui montraient une baisse de plus de fr. 500,000, malgré une augmentation importante de tonnage, parurent confirmer nos appréciations, mais les mois suivants accusèrent successivement des plus-values qui devinrent très considérables pendant le second semestre et en particulier dans les derniers mois de l'année. Cet accroissement exceptionnel du trafic, soit plus de 9 % en quantités transportées a été dû en très grande partie à ce que les importateurs ont voulu introduire leurs marchandises en Suisse avant le relèvement des droits de douane; il aura probablement sa contre-partie dans le courant de 1906.

(Pour détails, voir plus loin Département commercial III e, page 98.)

III. Recettes diverses.

Elles se sont élevées en 1905 à . . . fr. 5,714,204. 34

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 5,466,416	fr. 4,798,240	fr. 5,714,204	fr. 247,788	fr. 915,964

Il y a plus-value de 4,53 % sur 1904 et de 19,09 % sur les prévisions budgétaires. Nous motivons ces plus-values ci-après.

1. Loyers et affermages.

Ils ont produit fr. 3,349,706. 22

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Diminution sur 1904.	Augmentation sur budget
fr. 3,384,652	fr. 3,274,760	fr. 3,349,706	fr. 34,946	fr. 74,946

La diminution est de 1,03 % sur 1904 et la plus-value de 2,29 % sur nos estimations.

a. Loyers pour gares et sections de lignes communes.

Ils se sont élevés à fr. 754,479. 68

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Diminution sur 1904.	Diminution sur budget.
fr. 885,787	fr. 780,160	fr. 754,480	fr. 131,307	fr. 25,680

Il y a moins-value de 14,82 % sur 1904 et de 3,29 % sur les estimations budgétaires. Cette diminution est le fait du renouvellement des contrats de jouissance de gares de jonction passés avec les lignes secondaires en faveur desquelles nous avons consenti des réductions souvent sensibles de leurs redevances. De plus un rappel important avait été comptabilisé dans le compte de 1904 pour intérêt foncier provenant du décompte relatif à la première période de construction de la gare de Bâle.

b. Location du matériel roulant.

Ces locations ont produit fr. 1,248,959. 40

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 1,181,457	fr. 1,200,000	fr. 1,248,959	fr. 67,502	fr. 48,959

L'augmentation sur 1904 est de 5,71 % et celle sur nos prévisions budgétaires de 4,08 %. Pour se rendre compte du mouvement des locations de matériel roulant, il faut tenir compte à la fois des locations actives et des locations passives. (Voir page 46 au chapitre des dépenses pour location de matériel).

c. Locations diverses.

Elles se montent à fr. 1,346,267.14

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 1,317,408	fr. 1,294,600	fr. 1,346,267	fr. 28,859	fr. 51,667

La plus-value est de 2,19 % sur 1904 et de 3,99 % sur nos estimations budgétaires.

2. Produits des services auxiliaires.

Ces produits, qui comprennent l'intérêt annuel du capital investi et les bénéfices réalisés, ont été en 1905 de Fr. 2,231,349.82

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 1,950,198	fr. 1,412,980	fr. 2,231,350	fr. 281,152	fr. 818,370

Il y a ainsi plus-value de 14,42 % sur 1904 et de 57,92 % sur les prévisions budgétaires. A ce sujet nous devons faire les mêmes remarques que l'année dernière. Ces fortes différences ne sont pas dues à des prix exagérés qui auraient été facturés par nos services auxiliaires soit pour la voie et les livraisons de matériel, soit pour frais d'entretien et réparation et desquelles il pourrait résulter une surcharge artificielle du compte d'exploitation ou même du compte de construction. Pour se rendre compte du produit net des services auxiliaires, il faut tout d'abord éliminer l'intérêt de leurs capitaux, intérêt que nous comprenons, pour nous conformer au formulaire fédéral, dans le produit des services auxiliaires. En séparant l'intérêt du bénéfice on obtient les chiffres suivants :

	Intérêt du capital.	Bénéfice.
Administration des imprimés	fr. 19,700	fr. 52,285
» du matériel de voie	» 422,478	» 287,392
Economats	» 229,987	» 226,667
Ateliers	» 643,364	» 302,121
Usines à gaz	» 12,632	» 21,894
Télégrammes privés	» —	» 12,830
	<u>fr. 1,328,161</u>	<u>fr. 903,189</u>

Nos services auxiliaires accusent donc un bénéfice net de fr. 903,189 ; leur mouvement d'affaires, c'est-à-dire l'ensemble

des livraisons qu'ils ont facturées s'élève à environ 34,7 millions de francs; le bénéfice est donc de 2,6 % et si l'on voulait compter juste il devrait être encore diminué de toutes les prestations de l'administration générale dont ces services ne sont pas débités.

3. *Autres recettes.*

Elles se sont élevées en 1905 à . . . Fr. 133,148. 30

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 131,567	fr. 110,500	fr. 133,148	fr. 1,581	fr. 22,648

L'augmentation est de 1,20 % sur 1904 et de 20,49 % sur les prévisions budgétaires. Cette dernière augmentation provient uniquement d'une plus-value des produits de ventes diverses.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées en 1905 à fr. 80,156,945. 41

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Diminution sur budget.
fr. 77,587,053	fr. 80,927,740	fr. 80,156,945	fr. 2,569,892	fr. 770,795

Il y a donc augmentation de dépenses de 3,31 % sur 1904 et diminution de 0,95 % sur nos prévisions budgétaires.

L'accroissement de dépenses sur 1904 a déjà été motivé dans notre rapport du 30 septembre 1904 à l'appui du budget de 1905. Quant aux différences entre le compte de 1905 et nos estimations budgétaires, elles sont résumées dans les tableaux suivants, qui contiennent des montants nets dans la fixation desquels il a été tenu compte des dépenses et recettes non classées, formant le titre VI du budget.

Titres.	Compte de 1904. Fr.	Budget de 1905. Fr.	Compte de 1905. Fr.	Comparaison avec 1904. Fr.	Comparaison avec budget. Fr.
I. Administration générale . . .	2,569,637	2,906,003	2,739,911	170,274	— 166,092
II. Entretien . et surveillance de la voie . . .	14,295,607	15,214,583	15,067,315	771,708	— 147,268
III. Expédition et mouvement. . .	24,719,065	25,282,319	25,262,704	543,639	— 19,615
IV. Traction et matériel . . .	29,794,653	31,481,366	30,661,529	866,876	— 819,837
V. Dépenses diverses . . .	6,208,091	6,043,469	6,425,486	217,395	382,017
Totaux	77,587,053	80,927,740	80,156,945	2,569,892	— 770,795

Les dépenses du personnel d'exploitation se présentent comme suit :

Titres.	Compte de 1904. Fr.	Budget de 1905. Fr.	Compte de 1905. Fr.	Comparai- son avec 1904. Fr.	Comparaison avec budget. Fr.
Personnel de la voie	4,049,823	4,298,575	4,333,946	284,123	35,371
Personnel de l'expédition et mouvement	21,717,968	22,700,150	22,506,874	788,906	— 193,276
Personnel de la traction	9,784,677	10,302,305	10,086,395	301,718	— 215,910
Totaux	35,552,468	37,301,030	36,927,215	1,374,747	— 373,815

En 1903 les dépenses pour le personnel d'exploitation s'étaient élevées à fr. 32,272,008
 En 1904 à » 35,552,468
 En 1905 elles ont été de » 36,927,215
 En 1904 il y a donc augmentation sur 1903 de 10,16 %
 En 1905 » » » 1904 de 3,87 %

Les dépenses d'entretien et de renouvellement donnent lieu aux comparaisons suivantes :

Titres.	Compte de 1904. Fr.	Budget de 1905. Fr.	Compte de 1905. Fr.	Comparai- son avec 1904. Fr.	Comparaison avec budget. Fr.
Entretien et renouvellement de la voie	9,835,116	10,528,357	10,297,890	462,774	—230,467
Entretien et renouvellement des locomotives et tenders	5,068,146	5,836,612	4,916,373	—151,773	—920,239
Entretien et renouvellement des voitures	2,043,245	2,314,110	2,085,290	42,045	—228,820
Entretien et renouvellement des wagons	2,273,883	2,300,486	2,375,220	101,337	74,734
Totaux	19,220,390	20,979,565	19,674,773	454,383	—1,304,792

En 1903 les dépenses d'entretien et de renouvellement s'étaient élevées à Fr. 18,445,234
 En 1904 à » 19,220,390
 En 1905 elles ont été de » 19,674,773
 En 1904 il y a donc augmentation sur 1903 de 4,20 %
 En 1905 » » » 1904 de 2,36 %

Dans notre rapport sur la gestion et les comptes de 1904 (du 7 avril 1905) nous mentionnions spécialement le chapitre des frais de bureau, comme montrant des dépenses toujours ascendantes. Voici la comparaison de ces dépenses pour 1905.

	Compte de 1904. Fr.	Budget de 1905. Fr.	Compte de 1905. Fr.	Comparaison avec 1904. Fr.	Comparaison avec budget. Fr.
Frais du bureau :					
de l'Administration générale . . .	269,261	315,121	229,260	— 40,001	— 85,861
de l'entretien et surveillance de la voie . . .	68,109	61,099	75,914	7,805	14,815
de l'expédition et mouvement . .	1,321,532	866,421	1,001,910	— 319,622	135,489
de la traction . .	49,417	54,573	46,835	— 2,582	— 7,738
Totaux	1,708,319	1,297,214	1,353,919	— 354,400	+ 56,705

Il y a diminution sur 1904 de 20,74 % et sur les évaluations budgétaires augmentation de 4,37 %.

Nous constatons donc une réduction notable des frais d'impression sur 1904; cette réduction, due partiellement aux efforts constants que nous faisons pour limiter ces dépenses, provient aussi du fait que les approvisionnements de nouveaux billets avaient été effectués en 1904.

En revanche si le service d'expédition et mouvement montre, dans ce chapitre, une forte augmentation sur les prévisions budgétaires, c'est que celles-ci se sont trouvées très insuffisantes en ce qui concerne les frais relatifs aux horaires et aux billets.

I. Administration générale.

En 1905, les dépenses se sont élevées à fr. 2,739,910.97.

Les frais d'administration générale, tant à l'administration centrale qu'aux 4 arrondissements sont groupés dans le tableau suivant :

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Diminution sur budget.
fr. 2,569,637	fr. 2,906,003	fr. 2,739,911	fr. 170,274	fr. 166,092

Nous constatons donc une augmentation de 6,63 % sur 1904 et sur nos prévisions budgétaires une diminution de 5,72 %.

Voici les comparaisons par chapitres :

Chapitres	Compte 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Compte 1905 Fr.	Comp. avec 1904 Fr.	Comp. avec budget Fr.
A 1. Autorités administratives	181,864	205,789	212,355	30,491	6,566
A 2. Secrétariats, chancelleries, archives et registrations .	359,796	428,857	405,230	45,434	— 23,127
A 3. Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale et bureaux de comptabilité	255,288	339,276	346,794	91,506	7,518
A 4. Contentieux et administration des caisses de secours	183,697	204,199	206,433	22,736	2,234
A 5. Bureaux de tarifs, agences commerciales et bureau de détaxe	267,618	269,102	266,520	— 1,098	— 2,582
A 6. Contrôle des recettes. . .	621,008	670,235	610,035	— 10,973	— 60,200
A 7. Bureau de statistique . . .	61,842	63,237	59,343	— 2,499	— 3,894
A 8. Service des télégraphes et installations électriques .	158,480	160,891	175,078	16,598	14,187
A 9. Portiers et concierges .	74,608	81,733	74,720	112	— 7,013
B 1. Frais de bureau	269,261	315,121	229,260	— 40,001	— 85,861
B 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux	53,558	75,729	58,588	5,030	— 17,141
B 3. Complément et entretien de l'inventaire .	24,645	22,839	16,570	— 8,075	— 6,269
B 4. Divers	57,972	69,495	78,985	21,013	9,490
	2,569,637	2,906,003	2,739,911	170,274	— 166,092

Autorités administratives. — L'augmentation sur 1904 n'est qu'apparente ; elle provient de ce que des restitutions plus grandes pour frais généraux de construction avaient été comptabilisées en 1904.

Secrétariats, chancelleries, archives et registrations. Même observation que ci-dessus quant à l'augmentation sur 1904. Il y a par contre diminution sur nos prévisions budgétaires; elle résulte de l'engagement d'une partie seulement du personnel prévu, ainsi que de diverses mutations.

Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale, bureaux de comptabilité. L'augmentation résulte de la cause générale précitée.

Contentieux et administration des caisses de secours. Même observation.

Bureaux de tarifs, agences commerciales et bureau de détaxe. Moins d'engagement de personnel que ne le comportaient les prévisions, en revanche accroissement des indemnités de déplacement dû à de nombreuses conférences et commissions de tarifs siégeant à l'étranger.

Contrôle des recettes. Nous constatons avec plaisir que, malgré l'augmentation du trafic et par conséquent l'accroissement de travail du contrôle des recettes, il y a une diminution sensible des dépenses provenant des mesures d'unification.

Bureau de statistique. Economie résultant de mutation de personnel.

Service des télégraphes et installations électriques. L'augmentation sur 1904 est le fait d'une reprise de personnel au III^e arrondissement dont les traitements étaient comptabilisés précédemment par le service de la voie.

Portiers et concierges. La diminution sur le budget provient de ce que l'on a différé l'engagement de personnel au 1^{er} arrondissement et de dépenses moins élevées à l'administration centrale.

Frais de bureau. La diminution dérive d'économies réalisées sur les imprimés et les fournitures de bureau, ainsi que de la réduction des insertions à l'administration centrale.

Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux. Evaluations budgétaires trop élevées.

Complément et entretien de l'inventaire. Acquisitions inférieures aux prévisions budgétaires.

II. Entretien et surveillance de la voie.

En 1905 les dépenses se sont élevées à fr. 15,067,314.93.

Compte de 1904 Fr.	Budget de 1905 Fr.	Compte de 1905 Fr.	Augmentation sur 1904 Fr.	Diminution sur budget Fr.
14,295,608	15,214,583	15,067,315	771,707	147,268

Sur 1904 il y a donc augmentation de 5,40 % et sur les évaluations budgétaires diminution de 0,97 %.

En éliminant celles des dépenses de renouvellement qui sont prélevées sur le fonds de renouvellement et par conséquent bonifiées au compte de profits et pertes, la comparaison se présente de la manière suivante :

	Compte de 1904 Fr.	Budget de 1905 Fr.	Compte de 1905 Fr.	Comp. avec 1904 Fr.	Comp. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	14,295,608	15,214,583	15,067,315	771,707	— 147,268
moins:					
Dépenses de renouvellement . . .	4,017,493	4,480,000	4,159,261	141,768	— 320,739
	<u>10,278,115</u>	<u>10,734,583</u>	<u>10,908,054</u>	<u>629,939</u>	<u>173,471</u>

Soit 6,13 % de plus qu'en 1904 et 1,61 % de plus que nos prévisions budgétaires.

Voici la comparaison par chapitres des dépenses d'entretien et surveillance de la voie.

Chapitres	Compte 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Compte 1905 Fr.	Compar. avec 1904 Fr.	Compar. avec budget Fr.
A 1. Bureaux des ingénieurs en chef . .	341,383	466,424	470,796	129,413	4,372
A 2. Ingénieurs de la voie et leur personnel . .	207,371	272,622	287,474	80,103	14,852
A 3. Chefs de district et leur personnel .	758,367	820,375	810,870	52,503	— 9,505
A 4. Gardes-voie, gardes-barrières et leurs remplaçants .	2,742,702	2,739,154	2,764,806	22,104	25,652
B 1. Terrassements et ouvrages d'art	2,485,289	2,646,686	2,651,098	165,809	4,412
B 2. Voie de fer (y compris renouvellement) . .	5,444,223	5,811,326	5,670,764	226,541	— 140,562
A reporter	<u>11,979,335</u>	<u>12,756,587</u>	<u>12,855,808</u>	<u>676,473</u>	<u>199,355</u>

Chapitres	Compte 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Compte 1905 Fr.	Compar. avec 1904 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Report	11,979,335	12,756,587	12,855,808	676,473	199,355
B 3. Bâtiments et installa- tions méca- niques des stations . . .	1,131,813	1,206,558	1,175,043	43,230	— 31,515
B 4. Télégraphes, signaux et divers . . .	712,221	770,456	698,458	— 13,763	— 71,998
B 5. Déblayage de la neige et de la glace. . . .	61,570	93,331	102,528	40,958	9,197
C 1. Frais de bureau . . .	68,109	61,099	75,914	7,805	14,815
C 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	28,437	37,141	42,843	14,406	5,702
C 3. Eclairage de la voie	46,454	44,544	48,078	1,624	3,534
C 4. Complément et entretien de l'inven- taire	242,011	221,119	242,951	940	21,832
C 5. Indemnités p. l'usage temporaire de terrains et pertes de culture . . .	1,703	2,603	895	— 808	— 1,708
C 6. Divers . . .	23,955	21,145	24,797	842	3,652
	<u>14,295,608</u>	<u>15,214,583</u>	<u>15,067,315</u>	<u>771,707</u>	<u>— 147,268</u>

Bureaux des ingénieurs en chef. Il y a eu moins de remboursements que nous ne l'avions prévu au budget.

Ingénieurs de la voie. Même observation.

Chefs de district et leur personnel. La diminution relative aux estimations budgétaires dérive de mutations de personnel.

Gardes-voie, gardes-barrières et leurs remplaçants. L'augmentation est due au plus grand nombre de remplacements ensuite de l'application de la loi sur le travail et à l'exécution par des gardes-voie du service de nuit de gardes-barrières.

Terrassements et ouvrages d'art. La forte augmentation sur 1904 provient de ce que divers travaux avaient été renvoyés à 1905. Comparativement au budget, le compte accuse une augmentation de dépenses due à l'assainissement et à la consolidation du remblai entre Chexbres et Palézieux, à la

réfection des tunnels de Grandvaux et du Hauenstein, ainsi qu'à des travaux complémentaires à divers ponts, passerelles et routes du III^e arrondissement; il y a par contre une diminution de dépenses provenant de ce que divers travaux d'entretien prévus au budget n'ont pas été exécutés. De plus on a achevé moins de travaux de construction que ne le comportaient les prévisions; de là moins de dépenses à la charge du compte d'exploitation.

Voie de fer. Il y a eu plus de renouvellements de voies qu'en 1904, mais ces renouvellements n'ont pas atteint les prévisions budgétaires, ce qui provient en partie de la livraison tardive du matériel et d'une réduction des travaux de construction; nous signalons cependant des dépenses en plus pour le dressage de la voie ensuite de l'amélioration des salaires.

Bâtiments et installations mécaniques des stations. La dépense surpasse celle de 1904, mais elle est inférieure à nos évaluations budgétaires. Cela tient à une réduction des travaux de construction ayant provoqué une diminution de la part imputable au compte d'exploitation.

Télégraphes, signaux et divers. Si les frais d'entretien ont été moins considérables qu'en 1904, cela résulte de l'installation de nouveaux appareils. Il y a également diminution sur le budget, par suite du renvoi de divers travaux.

Déblayage de la neige et de la glace. La différence en plus de part et d'autre est due aux conditions de température.

Frais de bureau. Les nombreux projets de construction ont contribué en majeure partie à l'augmentation des dépenses sur 1904 et le budget de 1905.

Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service. La principale cause de l'accroissement réside dans l'augmentation et l'amélioration de l'éclairage; il faut ajouter que le chiffre porté au budget était insuffisant.

Complément et entretien de l'inventaire. Les dépenses en plus concernent surtout le III^e arrondissement.

III. Expédition et mouvement.

En 1905 les dépenses se sont élevées à fr. 25,262,704. 27.

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Diminution sur budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
24,719,065	25,282,319	25,262,704	543,639	19,615

Sur 1904, il y donc augmentation de 2,19 % et sur les évaluations budgétaires diminution de 0,08 %.

Au point de vue du développement du trafic, qui provoque surtout un accroissement des dépenses du titre IV traction, voici les données comparatives, y compris le service de manœuvres.

Compte de 1904	Budget de 1905	Compte de 1905	Augmentation sur 1904	Augmentation sur budget
km. loc. 30,874,260	km. loc. 31,640,700	km. loc. 32,446,392	km. loc. 1,572,132	km. loc. 805,692

L'augmentation de parcours est de 5,09 % sur 1904 et de 2,55 % sur les prévisions que nous avons faites pour 1905.

Voici la comparaison par chapitres des dépenses de l'expédition et mouvement :

Chapitres	Compte 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Compte 1905 Fr.	Compar. avec 1904 Fr.	Compar. avec budget Fr.
A 1. Inspection de l'exploit- ation et du mouvement	704,725	778,638	706,704	1,979	— 71,934
A 2. Chefs de gare et de station et leur per- sonnel . .	15,398,458	15,975,629	15,989,954	591,496	14,325
A 3. Personnel des trains .	5,614,785	5,945,883	5,810,216	195,431	— 135,667
B 1. Frais de bureau . .	1,321,532	866,421	1,001,910	— 319,622	135,489
B 2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et des sta- tions . . .	1,216,255	1,273,336	1,280,646	64,391	7,310
B 3. Complément et entretien de l'inven- taire . . .	269,131	240,247	260,249	— 8,882	20,002
B 4. Matières de consomma- tion pour installations mécaniques et pour ap- pareils télé- graphiques	22,506	33,004	27,140	4,634	— 5,864
B 5. Camionnage et plombage	103,329	106,021	111,040	7,711	5,019
B 6. Divers . .	68,344	63,140	74,845	6,501	11,705
	<u>24,719,065</u>	<u>25,282,319</u>	<u>25,262,704</u>	<u>543,639</u>	<u>— 19,615</u>

Inspection de l'exploitation et du mouvement. La diminution sur nos estimations budgétaires provient d'une réduction de personnel au contrôle central des wagons, de vacance temporaire de divers emplois et de mutations.

Chefs de gare et de station et leur personnel. L'augmentation considérable sur 1904 est due au développement du trafic et à l'application de la loi sur le travail. En ce qui concerne l'augmentation sur le budget, on doit l'attribuer au même fait pour les I^{er} et III^e arrondissements, tandis que les arrondissements II et IV accusent de ce chef une diminution de dépenses résultant de nominations moins nombreuses, d'engagements de jeunes agents et de diverses autres mutations.

Personnel des trains. Pour l'augmentation sur 1904, même observation que ci-dessus.

Frais de bureau. Comme nous l'avons dit plus haut, la diminution sur 1904 provient de l'unification de formulaires, de la réduction des frais d'horaires et en général d'économies faites dans ce domaine. Par contre, les prévisions budgétaires étaient insuffisantes pour les frais d'impression d'horaires et de billets.

Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service. L'accroissement général est dû à l'augmentation des installations électriques.

Complément et entretien de l'inventaire. L'augmentation sur les prévisions budgétaires résulte d'acquisitions et de frais d'entretien plus considérables du mobilier des gares et stations, notamment au I^{er} arrondissement.

Matières de consommation pour installations mécaniques des stations. Légère augmentation sur 1904 et dépenses en moins sur nos prévisions.

Camionnage et plombage. Augmentation générale due au trafic.

Divers. L'accroissement est dû surtout aux prestations plus nombreuses des chevaux de manœuvres au I^{er} arrondissement.

IV. Traction et matériel.

En 1905, les dépenses se sont élevées à fr. 30,661,528. 99.

Compte de 1904 Fr.	Budget de 1905 Fr.	Compte de 1905 Fr.	Augmentation sur 1904 Fr.	Diminution sur budget Fr.
29,794,653	31,481,366	30,661,529	866,876	819,837

Sur 1904 il y a donc augmentation de 2,91 % et sur les évaluations budgétaires diminution de 2,60 %.

Mais, comme les dépenses sous ce titre comprennent aussi l'amortissement du matériel roulant mis au rebut, dépenses qui sont à la charge du fonds de renouvellement et figurent en recettes au compte de profits et pertes, il est intéressant d'éliminer cet élément pour obtenir les dépenses nettes ; on obtient alors la comparaison suivante :

Chapitres	Compte de 1904 Fr.	Budget de 1905 Fr.	Compte de 1905 Fr.	Compar. avec 1904 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	29,794,653	31,481,366	30,661,529	866,876	— 819,837
moins :					
Amortissement de matériel mis au rebut	2,839,876	2,700,100	2,583,929	— 255,947	— 116,171
	<u>26,954,777</u>	<u>28,781,266</u>	<u>28,077,600</u>	<u>1,122,823</u>	<u>— 703,666</u>

L'augmentation nette est donc de 4,17 % sur 1904 et la diminution nette de 2,44 % sur les prévisions budgétaires.

Voici la comparaison par chapitres des dépenses de traction et matériel :

Chapitres	Compte 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Compte 1905 Fr.	Compar. avec 1904 Fr.	Compar. avec budget Fr.
A 1. Bureaux centraux de la traction	391,683	420,769	395,628	3,945	— 25,141
A 2. Personnel des machi- nes et vi- siteurs du matériel .	7,682,943	8,073,394	7,907,779	224,836	— 165,615
A 3. Personnel chargé de l'alimenta- tion et du nettoyage du matériel roulant .	1,710,051	1,808,142	1,782,989	72,938	— 25,153
B 1. Combus- tibles . . .	9,119,570	9,250,582	9,758,690	639,120	508,108
B 2. Suif et graisses .	462,804	468,568	401,159	— 61,645	— 67,409
B 3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique	133,160	214,512	147,891	14,731	— 66,621
A reporter	19,500,211	20,235,967	20,394,136	893,925	158,169

Chapitres	Compte 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Compte 1905 Fr.	Compar. avec 1904 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Report	19,500,211	20,235,967	20,394,136	893,925	158,169
B 4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers	403,165	365,873	429,913	26,748	64,040
C 1 ^a . Entretien des locomotives et tenders .	3,676,782	4,392,512	3,865,940	189,158	— 526,572
C 1 ^b . Renouv. des locomotives et tenders .	1,391,364	1,444,100	1,050,433	— 340,931	— 393,667
C 2 ^a . Entretien des voitures .	1,499,293	1,752,110	1,530,393	31,100	— 221,717
C 2 ^b . Renou- vellement des voitures . .	543,953	562,000	554,896	10,943	— 7,104
C 3 ^a . Entretien des wagons	1,369,323	1,606,486	1,396,621	27,298	— 209,865
C 3 ^b . Renou- vellement des wagons	904,560	694,000	978,600	74,040	284,600
C 4. Entretien des voitures auto- motrices	3,238	7,000	2,082	— 1,156	— 4,918
D 1. Frais de bureau .	49,417	54,573	46,835	— 2,582	— 7,738
D 2. Eclairage, chauffage et net- toyage des locaux .	146,542	145,712	142,303	— 4,239	— 3,409
D 3. Complé- ment et entretien de l'inven- taire . .	295,382	206,918	258,344	— 37,038	51,426
D 4. Divers .	11,423	14,115	11,033	— 390	— 3,082
	29,794,653	31,481,366	30,661,529	866,876	— 819,837

Bureaux centraux de la traction. Il y a une légère augmentation sur 1904 par suite d'accroissement de personnel. La diminution sur le budget résulte de mutations et de vacances partielles.

Personnel des machines et visiteurs du matériel. L'augmentation sur 1904 est le fait de prestations kilométriques plus nombreuses et de l'application de la loi sur le travail. Comparativement au budget, nous constatons une diminution dans les arrondissements I, II et IV, due surtout à des nominations renvoyées, à des maladies moins nombreuses et à des évaluations trop fortes; en revanche il y a augmentation au III^e arrondissement par suite de l'accroissement des parcours.

Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant. Les dépenses en plus sur 1904 et en moins sur le budget doivent être attribuées aux mêmes causes que ci-dessus.

Combustibles. L'accroissement considérable des dépenses dérive de l'augmentation de parcours (5,09 % sur 1904 et 2,55 % sur prévisions budgétaires) et de l'emploi plus fréquent des machines de type lourd. Etant donnés les prix actuels du charbon, nous avons tout lieu de nous féliciter d'être couverts par nos marchés.

Suif et graisses. Malgré les prestations plus nombreuses, il y a diminution sur 1904 et sur le budget, grâce au nouveau mode de fournitures adopté à titre d'essai.

Huile pour l'éclairage et éclairage électrique. L'augmentation sur 1904 est le fait de nouvelles installations électriques. En revanche il y a diminution sur nos évaluations parce qu'elles étaient trop élevées et que le III^e arrondissement avait budgété à cette rubrique les frais d'entretien des accumulateurs, qui doivent être classés sous rubrique IV. D. 3.

Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers. Consommation plus forte ensuite de prestations plus nombreuses.

Entretien des locomotives et tenders. Alors qu'il y a augmentation sur 1904, nous constatons une diminution de plus de 500,000 francs sur nos évaluations. Cette diminution est le fait de la mise au rebut de locomotives d'un entretien trop coûteux ainsi que de prestations moins importantes des ateliers. Il faut signaler une augmentation au IV^e arrondissement due à de grandes réparations et à des rappels de 1904.

Entretien des voitures. Même observation que ci-dessus avec la différence toutefois que l'écart en moins sur le budget concerne les arrondissements I et III et celui en plus les arrondissements II et IV.

Entretien des wagons. Il en est de même pour ce chapitre. La diminution sur le budget concerne les arrondissements I à III et l'augmentation le IV^e arrondissement. La diminution résulte aussi en partie du fait que le délai de revision a été étendu à trois ans.

Renouvellement du matériel roulant. (Voir mise au rebut à la charge du fonds de renouvellement, pages 53 et 65).

Les amortissements de locomotives ont été inférieurs à ceux de 1904 et à nos prévisions, tandis que pour les voitures et wagons à marchandises ils accusent un dépassement. Le montant en moins pour les voitures (comparativement au budget) résulte de leur valeur d'inventaire relativement faible, car il a été mis au rebut 3 voitures de plus que prévu.

Frais de bureau. Même observation qu'à la rubrique correspondante des titres précédents.

Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux. Pour les arrondissements I à III, il y a moins de dépenses; en revanche il y a augmentation pour le IV^e arrondissement.

Complément et entretien de l'inventaire. Les dépenses sont inférieures à celles de 1904, mais elles ont dépassé nos prévisions. Cela tient à des acquisitions plus nombreuses et à la comptabilisation sur cette rubrique des frais d'entretien des accumulateurs budgetés en partie à IV. B. 3.

V. Dépenses diverses.

En 1905, elles se sont élevées à . . . fr. 6,425,486. 25.

Compte de 1904 Fr.	Budget de 1905 Fr.	Compte de 1905 Fr.	Augmentation sur 1904 Fr.	Augmentation sur budget Fr.
6,208,091	6,043,469	6,425,486	217,395	382,017

L'augmentation est de 3,50 % sur 1904 et de 6,32 % sur les prévisions budgétaires.

Voici par chapitres la répartition de ces dépenses :

Chapitres	Compte 1904 Fr.	Budget 1905 Fr.	Compte 1905 Fr.	Compar. avec 1904 Fr.	Compar. av. budget Fr.
A 1. Loyers pour gares et sec- tions communes	417,070	467,260	487,023	69,953	19,763
A 2. Location de ma- tériel roulant .	2,597,760	2,628,050	2,765,160	167,400	137,110
A reporter	3,014,830	3,095,310	3,252,183	237,353	156,873

	Report	3,014,830	3,095,310	3,252,183	237,353	156,873
A 3. Locations diverses		35,208	38,700	37,814	2,606	— 886
C 1. Frais judiciaires		32,405	25,215	25,944	— 6,461	729
C 2. Assurances contre l'incendie		134,834	162,278	147,835	13,001	— 14,443
C 3. Assurances et indemnités pour accidents		762,094	605,569	730,635	— 31,459	125,066
C 4. Assurances et indemnités de transports		159,927	118,500	106,216	— 53,711	— 12,284
C 5. Frais de transport par suite de l'interruption de la voie		—	1,200	—	—	— 1,200
C 6. Impôts et droits		106,448	80,534	67,326	— 39,122	— 13,208
C 7. Allocations aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications. . . .		1,804,811	1,783,195	1,864,691	59,880	81,496
C 8. Divers		157,534	132,968	192,842	35,308	59,874
		6,208,091	6,043,469	6,425,486	217,395	382,017

Loyers pour gares et sections communes. L'augmentation sur 1904 provient du plus grand montant formant la part de la Gr. Badische Staatsbahn au produit net du chemin de fer de jonction à Bâle et de la redevance foncière comptabilisée pour la gare de la Chaux-de-Fonds, qui ne figurait pas encore dans le compte de 1904. La cause d'augmentation sur le budget est la même en ce qui concerne le chemin de fer de jonction; pour la Chaux-de-Fonds, par contre, la redevance est inférieure au chiffre budgétaire.

Location de matériel roulant. Comparativement au compte et au budget il y a augmentation due au développement du trafic. Le tableau ci-après donne les paiements à notre charge pour location de wagons.

	Compte de 1904 Fr.	Budget de 1905 Fr.	Compte de 1905 Fr.	Comparaison avec 1904 Fr.	Comp a- raison av budget Fr.
Dépenses de location	2,597,760	2,628,050	2,765,160	167,400	137,110
Recettes de location	1,181,457	1,200,000	1,248,959	67,502	48,959
Dépenses nettes	1,416,303	1,428,050	1,516,201	99,898	88,151

Sur 1904 il y donc une augmentation nette de 7,05 % et sur nos prévisions budgétaires de 6,17 %.

Locations diverses. Les dépenses correspondent à peu près à nos évaluations.

Frais judiciaires. Moins de dépenses comparativement à 1904.

Assurances contre l'incendie. L'accroissement sur 1904 résulte de l'augmentation des valeurs assurées et la diminution sur le budget, de restitutions plus considérables des services auxiliaires; notons aussi une réduction des primes d'assurance dans le canton de Zurich.

Indemnités pour accidents. Il y a moins de dépenses qu'en 1904 tandis qu'elles sont en augmentation sur le budget. D'un côté, le 1^{er} arrondissement accuse moins de dépenses comptabilisées, certaines indemnités étant encore en suspens. De l'autre, il y a plus de dépenses au II^e arrondissement par suite de la liquidation de divers cas de responsabilité.

Assurances et indemnités de transport. Il y a diminution de dépenses sur 1904 et sur nos évaluations.

Impôts et droits. La dépense est moindre qu'en 1904 par suite de la suppression de divers impôts; elle est également inférieure au chiffre budgétaire, le paiement d'impôts dans le canton de Zurich ayant été différé.

Allocations aux caisses de pensions. Les augmentations de traitements et salaires du personnel ont accru nos allocations aux caisses de secours, comparativement à 1904. Sous cette rubrique est aussi comptabilisée une somme de fr. 109,000 pour les anciennes pensions du Jura-Simplon, somme couverte au compte de profits et pertes par le débit du fonds spécial.

Divers. L'augmentation sur 1904 et sur le chiffre budgétaire est due au développement du service de publicité, qui nous a coûté en 1905 :

Agence de Paris	fr. 43,906
Agence de Londres	» 34,454
Matériel de propagande et frais de distribution	» 71,711
Personnel à Berne	» 8,121
	<hr/>
Total	fr. 158,192

Nous sommes très satisfaits du fonctionnement de nos agences de Paris et de Londres, dont l'activité prend un développement réjouissant; l'expérience a aussi démontré que l'institution d'une commission consultative, dans laquelle sont

représentés les divers groupes d'intéressés et qui amène des rapports réguliers entre ces groupes et notre personnel, exerce une influence très favorable sur les méthodes et les moyens de propagande.

La société suisse des hôteliers est entrée en pourparlers avec nous en vue d'une collaboration financière à nos dépenses de publicité et nous espérons qu'une entente pourra avoir lieu, ce qui permettra entre autres la création de nouvelles agences à l'étranger.

Compte du fonds de renouvellement.

Au 31 décembre 1904, le solde de ce compte
était de fr. 56,849,779. 95

Les versements de 1905, calculés suivant
les normes fédérales de 1899 sont les suivants:

a. Pour la voie de fer	fr. 4,389,978. —	
b. Pour matériel roulant	» 3,970,344. —	
c. Pour mobilier et ustensiles .	» 374,748. 30	
	<hr/>	fr. 8,735,070. 30

Les prélève-
ments faits en
1905 se décom-
posent comme suit :

a. Voie de fer .	fr. 4,159,261. 23	
b. Matériel rou- lant	» 2,583,928. 91	
c. Mobilier et us- tensiles . . .	» 228,089. 52	
	<hr/>	» 6,971,279. 66

Excédent des versements de 1905 » 1,763,790. 64

Total à fin 1905

 fr. 58,613,570. 59

Jusqu'à concurrence de fr. 55,455,385 ce montant est représenté par les titres du portefeuille du fonds de renouvellement (voir annexe spéciale des comptes de 1905, page 177). Nous aurons soin de compléter ce portefeuille lorsque le compte de 1905 aura été définitivement approuvé.

Jusqu'ici le règlement du fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux, prévu à l'art. 59 du règlement d'exécution de la loi de rachat, n'a pas pu être élaboré, parce que nous attendions pour faire des propositions au Conseil d'administration, que le procès pendant entre la Confédération et le Gothard fût jugé.

Une entente étant intervenue après le dépôt du rapport des experts, nous serons en mesure de présenter prochainement ces propositions.

Compte du fonds de couverture des anciennes pensions de la Compagnie J. S.

Voici les mouvements de ce fonds depuis l'origine :

Capital au 1 ^{er} janvier 1903	.	.	.	fr.	1,000,000. —
+ Intérêts 3 1/2 % pour 1903	.	.	.	»	35,000. —
			Ensemble	fr.	1,035,000. —
— Pensions payées en 1903	.	.	.	»	116,988. 70
			Solde à fin 1903	fr.	918,011. 30
+ Intérêts 3 1/2 % pour 1904	.	.	.	»	30,050. 40
			Ensemble	fr.	948,061. 70
— Pensions payées en 1904	.	.	.	»	119,595. 75
			Solde à fin 1904	fr.	828,465. 95
+ Intérêts 3 1/2 % pour 1905	.	.	.	»	26,967. 30
			Ensemble	fr.	855,433. 25
— Pensions payées en 1905	.	.	.	»	109,323. 35
			Solde à fin 1905	fr.	746,109. 90

Compte des entreprises accessoires.

Bateaux à vapeur sur le lac de Constance.

Le produit net de ce compte pour 1905 est de fr. 142,662.38.

	Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Comparaison avec 1904.	Comparaison avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes . .	663,209	627,000	655,917	— 7,292	28,917
Dépenses . .	519,216	546,340	513,255	— 5,961	33,085
Produits nets .	143,993	80,660	142,662	— 1,331	62,002

Il y a donc une diminution de 0,92 % sur 1904 et une augmentation de 76,87 % sur les prévisions budgétaires.

Le transport des marchandises a donné environ fr. 21,000 de moins qu'en 1904, tandis que celui des voyageurs a produit

à peu près fr. 14,000 de plus, d'où il résulte une diminution nette d'environ fr. 7,000. En revanche il y a une amélioration de près de fr. 29,000 sur nos évaluations; elle est attribuable au transport des voyageurs par fr. 16,000 et à celui des bagages et marchandises par fr. 13,000.

La diminution des dépenses sur 1904 et sur le budget provient surtout de l'entretien des bateaux, les réparations importantes des bateaux (en 1905 pour le « Sântis »), c'est-à-dire les dépenses supérieures à 10,000 francs, étant couvertes par les sommes réservées à l'amortissement de la valeur d'inventaire des bateaux.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

1. *Solde actif de 1904.* Le solde actif de 1904 s'élevait à fr. 60,734.99

Conformément à la décision de notre Conseil d'administration, ratifiée par l'Assemblée fédérale, ce solde a été reporté à nouveau.

2. *Excédent des recettes de l'exploitation.* Cet excédent est de fr. 40,520,423.90

Compte de 1904	Budget de 1905	Compte de 1905	Augmentation sur 1904	Augmentation sur budget
fr. 37,044,732	fr. 35,870,500	fr. 40,520,424	fr. 3,475,692	fr. 4,649,924

L'augmentation est donc de 9,38 % sur 1904 et de 12,96 % sur les estimations budgétaires.

Nous avons motivé ces différences au cours de ce rapport; nous devons ajouter que les dépenses de renouvellement à la charge du fonds de renouvellement avaient été budgétées à fr. 7,300,100 tandis qu'elles se sont élevées, au débit du compte d'exploitation à » 6,971,280

La différence est donc de fr. 328,820

somme qui, pour une comparaison exacte avec le budget du compte d'exploitation, devrait être déduite de l'excédent des recettes.

Le coefficient d'exploitation pour 1902 (C. F. F. et J. S.)	avait été de	61,11
Pour 1903 il avait été de		65,53
» 1904 » »		67,68
» 1905 il est de		66,42

De 1904 à 1905, il y a donc amélioration de 1,26 %₀. Tout en faisant les mêmes réserves que l'année dernière sur la valeur de la comparaison de ces coefficients, nous devons constater que si la progression des recettes de trafic a été plus rapide en 1905 que celle des dépenses d'exploitation, cela est dû en partie à des causes extraordinaires, qui n'influenceront probablement pas dans la même mesure les exercices qui vont suivre.

3. *Produit des capitaux disponibles.* Nos capitaux disponibles ont produit en 1905 fr. 5,205,557.06

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Diminution sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 6,351,399	fr. 4,920,940	fr. 5,205,557	fr. 1,145,842	fr. 284,617

Il y a donc diminution de 18,04 %₀ sur 1904 et plus-value de 5,78 %₀ sur les prévisions budgétaires.

Les différences en moins des revenus de nos capitaux disponibles, comparés à ceux de 1904, différences qui proviennent des réalisations de titres et des affectations de fonds que nous avons dû faire pour pourvoir partiellement aux dépenses de construction et de matériel roulant, sont détaillées dans le tableau suivant :

	Revenus en 1904 Fr.	Revenus en 1905 Fr.	Différences en 1905 Fr.
Intérêts des titres en portefeuille, y compris le portefeuille du fonds de renouvellement	3,025,341. 85	2,932,317. 65	-- 93,024. 20
Bénéfice sur réalisations de titres et plus-values	206,312. 50	23,695. 25	— 182,617. 25
Bénéfices de change, escomptes divers et coupons prescrits	75,670. 31	95,887. 91	+ 20,217. 60
Intérêts perçus en comptes-courants, y compris l'intérêt sur actions J. S. échangées	2,414,358. 83	2,119,971. 24	— 294,387. 59
Produits du portefeuille de change	323,126. 30	1,211. 98	— 321,914. 32
Intérêts divers	306,589. 04	32,473. 03	— 274,116. 01
Totaux	<u>6,351,398. 83</u>	<u>5,205,557. 06</u>	<u>— 1,145,841. 77</u>

4. *Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes.* Ces intérêts se sont élevés en 1905 à fr. 2,417,234. 32

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Diminution sur budget.
fr. 2,106,800	fr. 3,009,000	fr. 2,417,234	fr. 310,434	fr. 591,766

L'augmentation sur 1904 est de 14,73 % et la moins-value sur les estimations budgétaires de 19,67 %.

Les différences entre nos évaluations et la réalité se décomposent comme suit :

	Intérêts de construction du Simplon fr.	Intérêts divers de construction fr.	Totaux fr.
Estimation budgétaire pour 1905	2,212,000	797,000	3,009,000
Intérêts comptabilisés en 1905	2,150,322	266,912	2,417,234
Moins-value des comptabilisations	<u>61,678</u>	<u>530,088</u>	<u>591,766</u>

Cette moins-value dérive du fait des retards dans l'exécution de nos grandes constructions et reconstructions en cours ou en projet.

5. *Produit des entreprises accessoires.* Notre seule entreprise accessoire, la navigation à vapeur sur le lac de Constance, a donné un bénéfice d'exploitation de . . . fr. 142,662. 38

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Diminution sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 143,993	fr. 80,660	fr. 142,662	fr. 1,331	fr. 62,002

Il y a ainsi une légère diminution de 0,92 % sur les résultats de 1904 et une plus-value de 76,87 % sur les prévisions budgétaires.

6. *Sommes prélevées sur les fonds spéciaux.* Ce sont les prélèvements sur le fonds de renouvellement et les prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions J. S.

a. *Prélèvements sur le fonds de renouvellement.* En 1905, ils se sont élevés à fr. 6,971,279.66.

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Diminution sur 1904.	Diminution sur budget.
fr. 7,029,516	fr. 7,300,100	fr. 6,971,280	fr. 58,236	fr. 328,820

La diminution sur 1904 est de 0,83 % et sur le budget de 4,50 %.

Ces prélèvements se répartissent comme suit :

	Compte de 1904. Fr.	Budget de 1905. Fr.	Compte de 1905. Fr.	Comparaison avec 1904. Fr.	Comparaison avec budget. Fr.
<i>Renouvellement de la superstructure :</i>					
I ^{er} arrondissement	1,252,992	1,169,000	1,114,674	-138,318	- 54,326
II ^e »	818,322	941,000	765,475	- 52,847	-175,525
III ^e »	1,144,339	1,513,000	1,439,899	295,560	- 73,101
IV ^e »	801,841	857,000	839,213	37,372	-- 17,787
	4,017,494	4,480,000	4,159,261	141,767	-320,739

<i>Renouvellement du matériel roulant :</i>					
Locomotives	1,315,792	1,274,000	983,918	-331,874	-290,082
Chaudières	75,572	170,100	66,515	- 9,057	- 103,585
Voitures	543,952	562,000	554,896	10,944	- 7,104
Vagons	904,560	694,000	978,600	74,040	284,600
	2,839,876	2,700,100	2,583,929	-255,947	-116,171

<i>Renouvellement du mobilier :</i>					
Administration cen- trale	1,236	1,800	3,453	2,217	1,653
I ^{er} arrondissement	71,202	28,000	52,944	- 18,258	24,944
II ^e »	43,722	32,800	94,531	50,809	61,731
III ^e »	33,535	37,000	41,094	7,559	4,094
IV ^e »	22,451	20,400	36,068	13,617	15,668
	172,146	120,000	228,090	55,944	108,090

<i>Totaux :</i>					
Superstructure	4,017,494	4,480,000	4,159,261	141,767	-320,739
Matériel roulant	2,839,876	2,700,100	2,583,929	-255,947	-116,171
Mobilier	172,146	120,000	228,090	55,944	108,090
	7,029,516	7,300,100	6,971,280	-58,236	-328,820

b. *Prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions J. S.* En 1905, ces prélèvements se sont élevés à fr. 109,323.35.

Ce poste ne figure pas au budget parce que précédemment ces prélèvements étaient faits directement sur le compte spécial. Mais, déjà en 1904, il nous avait paru plus correct de faire passer cette opération dans le compte général de notre administration, d'une manière analogue aux opérations du fonds de renouvellement, en en débitant le compte d'exploitation (Titre V Rubrique C. 7.) et en en créditant le compte de

profits et pertes. Nous avons procédé de la même manière pour 1905.

7. *Ressources et rentrées diverses.* Elles ont produit en 1905 fr. 118,147.—.

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Diminution sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 334,943	fr. 20,000	fr. 118,147	fr. 216,796	fr. 98,147

Ces rentrées, très variables suivant les années, se décomposent pour 1905 comme suit :

Communauté avec le Jura-Neuchâtelois : redevances foncière et d'exploitation pour la gare de Neuchâtel et la section Neuchâtel-Vauseyon ; la convention, conclue en son temps entre le Jura-Simplon et le Jura-Neuchâtelois, fixait une compensation des prestations des deux compagnies à la Chaux-de-Fonds et à Neuchâtel ; cette convention, dénoncée pour le 1 ^{er} mai 1903 par le Jura-Neuchâtelois ensuite de la reconstruction de la gare de la Chaux-de-Fonds, n'a pu être remplacée par un nouvel arrangement qu'au cours de l'année 1905 ; il en est résulté que la comptabilisation des redevances actives et passives est restée en suspens pour la période du 1 ^{er} mai 1903 au 31 décembre 1904 ; de ce fait nous avons à inscrire dans nos rentrées diverses	fr. 117,657.50
Nos autres rentrées s'élèvent à	» 489.50
Total	<u>fr. 118,147.—</u>

Dépenses.

1. *Bonification payée aux propriétaires de lignes prises à bail.* Nous avons payé en 1905 fr. 30,000.—

C'est le prix du bail du Vevey-Chexbres, tel qu'il avait été budgété.

En 1904 ce paiement n'avait été que de fr. 20,000.—, la ligne n'ayant été exploitée que pendant huit mois.

2. *Intérêts en comptes-courants, provisions, etc.* En 1905, nos dépenses de ce chef ont été de fr. 4,629,809.95

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Diminution sur budget
fr. 4,151,872	fr. 4,785,000	fr. 4,629,810	fr. 477,938	fr. 155,190

Il y a donc augmentation de la somme d'intérêts débiteurs sur 1904 de 11,51 % et diminution sur les prévisions budgétaires de 3,24 %.

La dépense de 1905 se décompose comme suit :

Intérêts 3 1/2 % payés à la commission de liquidation J. S.	fr. 3,837,054.60
Intérêts sur bons de caisse	» 526,555.45
Intérêts divers	» 29,983.58
Commissions payées sur coupons et encaissement de titres	» 47,079.79
Agios, pertes de cours, moins-values de titres et divers	» 189,136.53
	<u>fr. 4,629,809.95</u>

3. *Intérêts des emprunts consolidés.* En 1905, cette dépense s'est élevée à fr. 35,760,755.25

Compte de 1904	Budget de 1905	Compte de 1905	Diminution sur 1904	Augmentation sur budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
36,322,497	34,700,000	35,760,755	561,742	1,060,755

Le tableau suivant, qui indique les intérêts payés sur chacun des emprunts consolidés, explique les différences en moins de 1,55 % sur 1904 et en plus de 3,06 % sur nos prévisions budgétaires.

Désignation des emprunts	Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Observations.
	Fr.	Fr.	Fr.	
Chemins de fer féd. 3 1/2 % 1899/1902	12,250,000	12,250,000	13,317,990	L'augmentation de 1,067,990 francs sur 1904 et le budget de 1905 provient de ce qu'il a été émis en 1905
				fr. 5,000,000 jouissance 31 déc. 1904 pour échange d'actions J. S.
				„ 10,000,000 jouissance 31 déc. 1904 pour dépenses de construction.
				„ 25,000,000 jouissance 30 juin 1905 pour consolidation de la dette flottante.
				„ 6,028,000 jouissance 30 juin 1905 pour échange d'actions J. S.
				Ensemble
A reporter	<u>12,250,000</u>	<u>12,250,000</u>	<u>13,317,990</u>	<u>fr. 46,028,000</u>

Désignation des emprunts	Compte de 1904. Fr.	Budget de 1905 Fr.	Compte de 1905. Fr.	Observations.
Report	12,250,000	12,250,000	13,317,990	soit fr. 15,000,000 sur lesquels nous avons payé l'intérêt pendant toute l'année, et fr. 31,028,000 sur lesquels nous avons payé un semestre d'intérêt.
Rente des chemins de fer féd. de 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
Chemins d. fer féd. 1903 3% différé	5,250,000	5,250,000	5,250,000	
Central 4 %/o 1876 .	955,361	940,191	940,191	La diminution de 15,170 francs sur 1904 provient du remboursement de titres par voie de tirage au sort
Central 4 %/o 1880 .	740,533	736,400	736,400	Diminution sur 1904 4133 francs. Même observation.
Central 3 1/2 %/o 1894 (1 ^{er} juin)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
Central 3 1/2 %/o 1894 (26 oct.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
Nord-Est 4 %/o 1880	120,000	120,000	120,000	
Nord-Est 3 1/2 %/o 1894	350,000	350,000	350,000	
Nord-Est 3 1/2 %/o 1895	245,000	245,000	245,000	
Nord-Est 3 1/2 %/o 1896	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
Nord-Est 3 1/2 %/o 1897	367,937	367,937	367,937	
Nord-Est. Subvention rive droite du lac de Zurich	54,813	41,950	41,950	La diminution [sur 1904 de 12,863 francs provient du remboursement de titres arrivés à échéance.
Nord-Est. Subvention Bülach-Schaffhouse	31,262	7,484	7,484	Diminution de 23,778 francs sur 1904. Même observation.
Union suisse 4 %/o I ^e hypothèque	938,724	894,724	894,724	La diminution de 44,000 francs sur 1904 provient du remboursement de titres par voie de tirage au sort.
Union suisse 4 %/o II ^e hypothèque	480,468	448,468	448,468	Diminution sur 1904 32,000 francs. Même observation.
Union suisse 3 et 5 %/o, 1857	22,860	14,820	14,820	Diminution sur 1904 8040 francs. Même observation.
A reporter	28,131,958	27,991,974	29,059,964	

Désignation des emprunts	Compte de 1904 Fr.	Budget de 1905 Fr.	Compte de 1905 Fr.	Observations.
Report	28,131,958	27,991,974	29,059,964	
Union suisse 3 et 5 % 1859	16,792	12,623	12,623	Diminution sur 1904 4169 francs. Même observation.
Franco-Suisse 1868 2 ⁸ / ₁₁ %	446,038	442,350	442,350	Diminution sur 1904 3688 francs. Même observation.
Jougne - Eclépens 3 %	220,953	220,093	219,781	La diminution sur 1904 de 1172 francs provient du remboursement de titres par voie de tirage au sort.
Jura - Berne - Lucerne 3 ¹ / ₂ % 1889	1,015,000	1,015,000	1,015,000	
Brünig 3 ¹ / ₂ % 1889	175,000	175,000	175,000	
Jura-Simplon 1894 3 ¹ / ₂ %	4,836,037	4,836,037	4,836,037	
	34,841,778	—	—	
+ Intérêt sur solde (non converti) des emprunts 4 % remboursés en 1904 et obligations subv. Thalwil - Zoug, arrivées à échéance en 1904 .	1,480,719	—	—	
Somme portée pour arrondir au budget de 1905	—	6,923	—	
	36,322,497	34,700,000	35,760,755	

Comparaison de nos charges d'intérêts.

	Compte 1904. Fr.	Budget 1905. Fr.	Compte 1905. Fr.
Intérêts en compte-courant, commissions, etc.	4,151,872	4,785,000	4,629,810
Intérêts des emprunts consolidés	36,322,497	34,700,000	35,760,755
Charges brutes	40,474,369	39,485,000	40,390,565
Produit de capitaux disponibles et intérêts de construction	8,458,198	7,929,940	7,622,791
Charges nettes d'intérêts	32,016,171	31,555,060	32,767,774

Sur 1904, l'augmentation de nos charges d'intérêts est de fr. 751,603; elle est le fait de nos travaux de construction et de reconstruction, ainsi que de nos acquisitions de matériel roulant.

Sur les prévisions budgétaires, cette augmentation est de fr. 1,212,714; l'insuffisance de nos évaluations, qui ne se produira plus dans la même mesure pour les prochains budgets, provient de ce que, au moment où le budget est préparé pour l'exercice futur, nous ne connaissons pas encore les résultats de l'exercice précédent, de telle sorte que nous ne pouvons nous appuyer que sur des données de deux ans auparavant; pendant l'année, nos ressources courantes provenant du trafic ont été constamment absorbées par les paiements pour constructions et matériel roulant.

4. Sommes affectées à des amortissements.

En 1905, nous amortissons fr. 5,210,941.10

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Diminution sur budget.
fr. 4,645,888	fr. 5,240,500	fr. 5,210,941	fr. 565,053	fr. 29,559

Cet amortissement comprend l'amortissement légal, l'amortissement des frais d'emprunts et l'amortissement d'installations disparues.

a. Amortissement légal. Il se compose de :

<i>la troisième annuité sur capital d'établissement au 31 décembre 1902, soit le 0,519977 % de fr. 889,615,022</i>	fr. 4,625,793.50
<i>la deuxième annuité des dépenses faites en 1903, soit le 0,526649 % de fr. 12,905,691</i>	» 67,967.70
<i>la première annuité des dépenses faites en 1904 (plan d'amortissement en 60 ans, basé sur un intérêt de 3½%) soit le 0,508840 % de fr. 23,717,654</i>	» 120,684.90
	<u>fr. 4,814,446.10</u>

Le total des dépenses de 1904, soumises à l'amortissement en 60 ans, se calcule comme suit :

Dépenses de construction faites en 1904	fr. 29,220,917.—
Moins dépenses pour matériel d'exploitation (matériel roulant et mobilier)	» 7,861,804.—
	<u>fr. 21,359,113.—</u>
Plus le 30% de ces dépenses pour matériel d'exploitation	» 2,358,541.—
	<u>fr. 23,717,654.—</u>

b. Amortissement des frais d'emprunts.

La deuxième annuité pour l'amortissement des différences de cours et frais d'emprunts est de . . . fr. 116,495.—

c. Amortissement d'installations disparues.

Dans notre rapport du 5 avril 1904, nous proposons de répartir l'amortissement des dépenses à amortir sur objets de construction, qui formaient alors un total de fr. 1,389,654, sur 5 ans; une première annuité de fr. 280,000 a déjà été consacrée à cet amortissement, auquel nous affectons pour 1905 une seconde annuité de même somme.

5. Versements dans les fonds spéciaux.

Outre l'intérêt du capital de couverture des anciennes pensions J. S. soit fr. 26,967, ce chapitre comprend les versements au fonds de renouvellement . . . fr. 8,735,070.30

Compte de 1904.	Budget de 1905.	Compte de 1905.	Augmentation sur 1904.	Augmentation sur budget.
fr. 8,369,092	fr. 8,398,100	fr. 8,735,070	fr. 365,978	fr. 336,970

Il y a augmentation de versements de 4,37⁰/₀ sur 1904 et de 4,01⁰/₀ sur nos estimations budgétaires; cette dernière est due à des prestations plus considérables de la traction, provenant du développement du trafic.

Nos versements, calculés encore suivant les normes du règlement fédéral de 1899, se décomposent comme suit:

1. Pour la superstructure:

- a) par mètre de voie, longueur moyenne de l'année 3,967,344 mètres, à 30 centimes . fr. 1,190,203.20
- b) par kilomètre de locomotive, locomotives des C. F. F. et locomotives étrangères ayant circulé sur nos voies, y compris les services de manœuvres et haut-le-pied, km. loc. 31,997,748 à 10 cts. » 3,199,774.80 fr. 4,389,978.—

2. Pour le matériel roulant:

- a) locomotives; par km. de parcours de nos machines ayant circulé sur nos lignes et sur des lignes étrangères,

A reporter

fr. 4,389,978.—

Report	fr. 4,389,978.—
y compris les services de manœuvres et haut-le-pied, km. loc. 32,446,392 à 5,8 cts.	fr. 1,881,890.75
b) voitures; par km. essieu de nos voitures sur nos lignes et sur lignes étrangères, km. ess. 248,941,934 à 0,36 cts.	» 896,190.95
c) wagons; par km. ess. de nos wagons, sur nos lignes et sur lignes étrangères, km. ess. 313,753,236 à 0,38 cts.	» 1,192,262.30 » 3,970,344.—

3. Pour mobilier et ustensiles:

3 % sur fr. 12,491,609.65, état moyen de l'année	» 374,748.30
Total des versements	fr. 8,735,070.30

6. Dépenses pour buts divers.

Nous avons dépensé en 1905	fr. 500,084.84
--------------------------------------	----------------

Comptes de 1904	Budget 1905	Comptes 1905	Augmentation sur 1904	Augmentation sur budget
fr. 67,526	fr. 50,000	fr. 500,085	fr. 432,559	fr. 450,085

Ces dépenses comprennent les postes suivants :

Déficit d'exploitation de la ligne Wald-Ruti	fr. 29,811.86
--	---------------

Il avait été budgeté à fr. 34,000. Des négociations sont en cours avec la Töss-Thal-Bahn pour la remise totale ou partielle de l'exploitation de ce chemin de fer.

Subvention à la société zuricoise de navigation à vapeur	» 17,518.95
--	-------------

Elle avait été budgetée fr. 12,000. La subvention, qui dépend du compte de cette société, peut s'élever au maximum à fr. 18,000.

Rectification des comptes pour l'usage commun de la gare de Neuchâtel avec le chemin de fer Berne-Neuchâtel (ligne directe), du 1 ^{er} octobre 1901 au 31 décembre 1904	» 15,065.75
--	-------------

A reporter	fr. 62,396.56
------------	---------------

Report

fr. 62,396.56

Le budget ne contenait aucun poste y relatif. Cette rectification, qui est faite une fois pour toutes, provient de concessions que nous avons consenties rétroactivement en abaissant le prix de la location des machines de manœuvres et en prolongeant de 20 à 30 minutes le temps admis pour le calcul des essieux transitants.

Notre participation à l'intérêt foncier et aux dépenses d'exploitation et d'entretien de la gare de la Chaux-de-fonds, du 1^{er} mai 1903 au 31 décembre 1904

» 242,367.60

La réciprocité des prestations du Jura-Simplon à Neuchâtel d'une part et du Jura-Neuchâtelois à la Chaux-de-fonds d'autre part avait été dénoncée pour le 1^{er} mai 1903 par le Jura-Neuchâtelois et la nouvelle convention, avec effet rétroactif dès cette dernière date, n'est entrée en vigueur qu'en 1905, de telle sorte que nous n'avons pu la faire intervenir dans nos comptes d'exploitation de 1903 et 1904; c'est pourquoi nous passons par pertes et profits les redevances foncière, et d'exploitation de ces deux exercices.

Restitution à la Sihl-Thal-Bahn sur l'indemnité payée pour la surveillance de la voie de raccordement entre Zurich-Wiedikon et Giesshübel

» 2,279.75

D'après un arrangement antérieur conclu avec le Nord-Est, la Sihl-Thal-Bahn participait aux frais de surveillance de cette voie de raccordement pour $\frac{1}{6}$ des dépenses effectives, mais la circulation de nos trains sur cette section ayant considérablement augmenté, il était équitable de réduire cette participation pour laquelle la Sihl-Thal-Bahn nous paiera désormais une somme fixe de fr. 1,000 par an.

Valeur d'un pli volé, expédié par la caisse du IV^e arrondissement à la caisse principale à Berne

» 100,000.—

A reporter

fr. 407,043.91

Report fr. 407,043.91

Nous devons passer par pertes et profits la perte qui nous est causée de ce chef (voir page 169).

Indemnité allouée ensuite d'un jugement arbitral dans le procès entre le Jura-Simplon et les tenanciers du buffet de la gare de Lausanne, pour préjudice causé par la circulation des wagons-restaurants de 1900 à 1904 fr. 35,361. 20

Le Jura-Simplon n'ayant mis aucune somme en réserve pour ce litige nous sommes obligés de le prendre à notre charge.

Amortissement de la valeur de 13 actions du Wald-Rüti » 2,600. —

Conformément aux engagements contractuels, la compagnie du Wald-Rüti nous a remis 13 actions du nominal de fr. 200 en paiement de la part afférente au compte de construction des dépenses pour reconstruction de deux ponts ; ces actions n'ayant aucune valeur vénale, nous devons en amortir le montant.

Subventions à des Ecoles de chemins de fer » 32,915. 45

Elles se décomposent comme suit :

Winterthur fr. 5,900. —
 St-Gall » 12,942. —
 Bienne » 12,668. 45
 Divers » 1,405. —

fr. 32,915. 45

Amortissement de la perte occasionnée par la renonciation aux expropriations de terrains projetées par le Jura-Simplon pour l'ouverture d'une ballastière à Puidoux . fr. 6,959. 01

En 1901, le Jura-Simplon avait acheté un terrain en vue d'établir une ballastière à Puidoux et avait fait des démarches pour l'expropriation d'autres surfaces ; les sondages pratiqués n'ayant pas donné de résultats fa-

A reporter fr. 484,879. 57

Report fr. 484,879. 57

vorables, le terrain acquis a été vendu et la procédure d'expropriation abandonnée; nous devons prendre en charge les frais résultant de cette affaire.

Amortissement de la perte résultée de la vente de terrains acquis à Winterthour par l'ancienne compagnie Nord-Est suisse . » 15,031. 63

Pour l'agrandissement de la gare de Winterthour, le Nord-Est avait acheté des terrains, qui lui ont coûté fr. 29,050.03 et qui, ensuite de non-utilisation n'ont pu être revendus que pour fr. 14,918.40. Nous avons dû prendre à notre charge la perte résultant de cette opération.

Amortissement de la perte résultée de la vente d'une ballastière sise à Schrofen-Amriswil, acquise par l'ancienne compagnie Nord-Est suisse » 173. 64 .

fr. 500,084. 84

Comparaison générale du compte de profits et pertes de 1905 avec le compte de 1904 et le budget de 1905.

	Différences de 1905 avec 1904	Différences de 1905 avec budget de 1905
	Fr.	Fr.
Excédent des recettes d'exploitation	+ 3,475,692. 29	+ 4,649,923. 90
Produit des entreprises accessoires .	— 1,330. 48	+ 62,002. 38
Prélèvements sur fonds spéciaux .	— 68,508. 69	— 219,496. 99
Subventions pour l'exploitation .	— 32,812. 50	— . —
Ressources et rentrées diverses .	— 216,796. 35	+ 98,147. —
<i>Différences sur recettes</i>	<u>+ 3,156,244. 27</u>	<u>+ 4,590,576. 29</u>
Charges nettes d'intérêts	+ 751,602. 90	+ 1,212,713. 82
Indemnités pour locations de lignes	+ 10,000. —	— . —
Sommes affectées à des amortisse- ments	+ 565,053. 35	— 29,558. 90
Versements dans les fonds spéciaux	+ 362,895. 50	+ 363,937. 60
Dépenses diverses	+ 432,558. 84	+ 364,084. 84
<i>Différences sur dépenses</i>	<u>+ 2,122,110. 59</u>	<u>+ 1,911,177. 36</u>
Différences sur recettes	+ 3,156,244. 27	+ 4,590,576. 29
Différences sur dépenses	— 2,122,110. 59	— 1,911,177. 36
<i>Différences sur soldes</i>	<u>+ 1,034,133. 68</u>	<u>+ 2,679,398. 93</u>

Il y a donc amélioration sur 1904 de fr. 1,034,133. 68 et sur nos estimations budgétaires de fr. 2,679,398. 93.

Bilan au 31 décembre 1905.

Le total actif et passif du bilan au 31 décembre 1905 est de fr. 1,201,709,284. 03 contre fr. 1,203,312,198. 69 au 31 décembre 1904.

Actif.

I. **Compte de construction.** Il s'élève à fr. 873,466,365. 18 et se décompose de la manière suivante:

	Chemin de fer et ins- tallations fixes Fr.	Matériel roulant Fr.	Mobilier et ustensiles Fr.	Totaux Fr.
Au 31 décembre 1904	715,277,592	129,846,483	12,095,945	857,220,020
Dépenses de construction en 1905	5,247,076	10,207,939	791,330	16,246,345
Au 31 décembre 1905	720,524,668	140,054,422	12,887,275	873,466,365

Les dépenses portées au compte de construction en 1905 se répartissent de la manière suivante:

a. *Chemin de fer et installations fixes:*

Extension de la station de Nyon	fr.	74,905
» » » » » Mon-		
treux	»	342,222
Etablissement de la station de		
Tüscherz	»	192,505
Agrandissement du bâtiment		
aux voyageurs, à Yverdon . . .	»	59,068
Enclenchements centraux dans		
diverses stations	»	494,992
Acquisitions de terrain en vue		
d'extensions futures	»	518,737
Report au compte des amor-		
tissements de la subvention al-		
louée à la ville de Bâle pour		
la voie de raccordement entre		
« Dreispitz » et la gare de Bâle	»	-100,000

A reporter fr. 1,582,429

	Report	fr. 1,582,429	
Gare de Zurich, voie I dans la halle aux voyageurs	»	83,937	
II ^{me} voie sur le tronçon Brugg- Stein	»	1,935,472	
Nouveau pont sur l'Aar près de Brugg	fr. 266,880		
moins: amortis- sement de l'ancien pont	» —409,736		» —142,856
Extension de la station de Pfungen-Neftenbach	»	63,673	
Extension de la station de St-Fiden	»	116,169	
Etablissement d'un atelier pour les chaudières à Rorschach	»	58,134	
Extension de la station de Sargans	»	50,985	
Bâtiment pour la poste et les douanes à Buchs	»	64,236	
Maisons pour employés à Land- quart et Coire	»	42,047	
Divers (réseau entier)	»	1,392,850	
			fr. 5,247,076
<i>b. Matériel roulant:</i>			
56 locomotives	fr. 4,676,441		
moins: amortisse- ment de 17 loco- motives	» —1,057,976		fr. 3,618,465
194 voitures	fr. 5,687,986		
moins: amortisse- ment de 51 voitures	» —578,017		» 5,109,969
530 wagons	fr. 2,382,195		
moins: amortisse- ment de 244 wagons	» —1,019,375		» 1,362,820
Divers	»	116,685	
			» 10,207,939
	A reporter	fr. 15,455,015	

	Report	fr. 15,455,015
<i>c. Mobilier et ustensiles:</i>		
Administration centrale . . .	fr.	11,868
I ^{er} arrondissement	»	172,253
II ^e »	»	284,972
III ^e »	»	183,082
IV ^e »	»	139,155
		» 791,330
		fr. 16,246,345

La subvention de 100,000 francs, allouée à la ville de Bâle pour la voie de raccordement entre le « Dreispitz » et la gare de Bâle avait été portée au compte de construction de 1904, mais elle a dû en être éliminée ensuite de contestation du Département fédéral des chemins de fer basée sur l'article 9 de la loi de comptabilité de 1896.

La somme de 1,935,472 francs grevant le poste « II^e voie sur le tronçon Brugg-Stein » se décompose de la manière suivante :

Frais d'administration et de direction des travaux et intérêts de construction . . .	fr.	128,096. 57
Expropriations	»	2,794. 25
Infrastructure	»	734,460. 79
Superstructure	»	966,896. 01
Bâtiments, télégraphes, signaux et divers . . .	»	103,224. 12
	Total	fr. 1,935,471. 74
Dépenses imputables au compte d'exploitation par	»	474,164. 30
	Total	fr. 2,409,636. 04

II. Travaux de construction non achevés. Au 31 déc. 1905, ce chapitre s'élève à fr. 101,403,390. 85

Voici les soldes des modifications subies pendant l'année 1905 :

	Montants		Différences
	Au 31 déc. 1904	Au 31 déc. 1905	
	Fr.	Fr.	
Direction générale	195,125	294,139	+ 99,014
I ^{er} arrondissement (divers)	7,502,094	11,107,383	+ 3,605,289
II ^e " " "	995,407	1,451,966	+ 456,559
III ^e " " "	2,344,587	2,017,034	- 327,553
IV ^e " " "	1,618,229	3,941,040	+ 2,322,811
Ligne du Simplon	59,032,982	66,355,770	+ 7,322,788
Gare de Bâle	10,562,393	11,778,331	+ 1,215,938
" de St-Gall	3,963,165	3,907,315	- 55,850
Ligne du Ricken	1,394,741	550,413	- 844,328
	<u>87,608,723</u>	<u>101,403,391</u>	<u>+ 13,794,668</u>

Les différences entre les dépenses au 31 décembre 1905 et celles à fin 1904 résultent de la continuation des travaux pour les objets suivants :

Direction générale. Construction d'un bateau à vapeur pour le lac de Constance.

I^{er} arrondissement. Extension des gares de Renens, Lausanne, Vevey et Vallorbe, ainsi que de la station de St-Maurice et des ateliers d'Yverdon; doubles voies Aigle-St-Maurice, Daillens-Bofflens, Croy-Vallorbe, Conversion-Chexbres et Palézieux-Vauderens;

II^e arrondissement. Extension de la station de Laufon.

III^e arrondissement. Il y a augmentation pour : Extension des stations d'Erlikon, Richterswil et Schönenwerd; gare d'Aarau, passage sous voie de la route de Lenzbourg; gare de Baden, voie de recul; gare de Zurich, bureau postal de transit; nouveaux ateliers de Zurich; extension des voies en gare de Zoug; suppression de passages à niveau. La diminution nette d'environ 328,000 francs provient de ce que la seconde voie «Brugg-Stein» a été achevée et son coût porté au compte de construction par fr. 1,935,472.

IV^e arrondissement. Double-voie Oberwinterthour-Romanshorn; ponts sur la Thour à Mülheim et Ossingen; nouveau chantier de réparation des bateaux à Romanshorn.

Simplon. Travaux d'achèvement.

Gare de Bâle. Construction du bâtiment aux voyageurs.

Gare de St-Gall. La diminution est le fait de l'amortissement d'installations supprimées.

Chemin de fer du Ricken. Comptabilisation en 1905 de la subvention du canton de St-Gall de fr. 2,750,000.

Dépenses de construction de 1905.

Le compte de construction a augmenté en 1905 de	fr. 16,246,345
Sur le chapitre travaux de construction non achevés l'augmentation est de »	13,794,668
Amortissement sur entreprises accessoires (lac de Constance) »	<u>—19,298</u>
Nos dépenses nettes de construction se sont élevées en 1905 à	<u>fr. 30,021,715</u>

Cette somme représente les dépenses nettes de construction de 1905, c'est-à-dire que l'on a déduit du total un montant de fr. 570,872 pour amortissement d'installations supprimées et fr. 2,750,000 pour la subvention du canton de St-Gall à la construction du chemin de fer du Ricken.

III a. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies. Ce chapitre s'élève à . fr. 80,971,870

Le montant au 31 décembre 1904 était de	fr. 80,769,322
Ce compte a été débité en 1905 des frais d'échange des actions J.-S »	<u>202,548</u>
	<u>fr. 80,971,870</u>

III. b. Dépenses à amortir. Au 31 décembre 1904 ce compte présentait un solde débiteur de fr. 8,641,095

Ce solde a été diminué en 1905 d'un remboursement du compte de construction pour amortissement trop grand porté en 1903 sur une voie à Montreux »	<u>9,418</u>
	fr. 8,631,677

En 1905, nous amortissons :	
sur travaux pour extension de gares (II ^e annuité)	fr. 280,000
sur perte de cours et frais d'émission (II ^e annuité) »	<u>116,495</u> » 396,495
	<u>fr. 8,235,182</u>

Report fr. 8,235,182

En revanche, ce chapitre s'est accru des sommes suivantes :

Pour le II ^e arrondissement :		
Subvention consentie par l'ancien Central aux dépenses de la voie du « Dreispitz » à Bâle . . .	fr.	100,000
Pour le III ^e arrondissement :		
Capital de construction de l'ancien pont sur l'Aar près de Brugg, net.	»	388,424
Pour le IV ^e arrondissement :		
Plusieurs installations disparues à la gare de St-Gall et divers . . .	»	91,867
Frais d'émission en 1905.	»	138,853
Frais de liquidation de l'Union suisse	»	19,778
		<u>738,922</u>
		fr. 8,974,104

D'une année à l'autre, le compte de dépenses à amortir a donc augmenté de 333,009 francs. Comme les postes qui le constituent, sont de telle nature qu'il est de bonne administration de les amortir dans une période relativement courte, nous proposons de prélever sur le solde actif du compte de profits et pertes une somme de 600,000 francs pour accélérer cet amortissement.

Nous rappelons qu'outre l'amortissement légal il a été fait depuis la reprise, par les chemins de fer fédéraux, des réseaux des anciennes compagnies, les amortissements suivants :

En 1901, pertes de cours sur émission 3 1/2 % C. F. F.	fr.	2,180,320
En 1902/3, solde des pertes de cours précédentes, frais d'organisation des C. F. F. ; travaux pour extension de gares ; valeur d'inventaire des bateaux à vapeur sur le lac de Zurich ; participation du Nord-Est à l'entreprise du chemin de fer Uerikon-Bauma	»	2,873,785
En 1904, frais d'extension et d'agrandissement de gares et pertes de cours	»	396,495
En 1905, frais d'agrandissement de gares et pertes de cours	»	396,495
		<u>fr. 5,847,095</u>
Notre proposition d'amortissement supplémentaire	»	600,000
		<u>fr. 6,447,095</u>

IV. Frais d'installation des entreprises accessoires. Le capital d'établissement de notre entreprise de navigation à vapeur sur le lac de Constance s'élève à . . . fr. 1,982,481. 60

Le solde de ce compte était au 31 décembre 1904 de . . . fr. 2,001,779. 60

Il a été amorti le 5 % de la valeur d'inventaire des bateaux, soit . fr. 100,089

Moins réparations majeures
du bateau « Sântis » . . . » 80,791 » 19,298. —
fr. 1,982,481. 60

V. Fonds disponibles. Au 31 décembre 1905, ce chapitre s'élevait à . . . fr. 134,911,073

La comparaison avec le bilan de 1904 fait ressortir les différences suivantes :

	Montants		Différences avec 1904
	Au 31 déc. 1904.	Au 31 déc. 1905.	
	Fr.	Fr.	
Caisses	531,715	1,036,619	+ 504,904
Portefeuille de change	209,272	—	— 209,272
Dépôts en banque	161,855	14,387,887	+ 14,226,032
Portefeuille de fonds publics	24,817,571	5,348,244	— 19,469,327
Portefeuille du fonds de renou- vellement	55,490,375	55,455,385	-- 34,990
Biens-fonds disponibles	4,097,890	4,221,204	+ 123,314
Approvisionnements en matériaux	19,580,617	21,573,078	+ 1,992,461
Débiteurs divers	53,283,695	23,691,496	— 29,592,199
Recettes de 1904/05 effectuées par caisse en 1905/06	8,898,269	9,197,160	+ 298,891
	<u>167,071,259</u>	<u>134,911,073</u>	<u>— 32,160,186</u>

Nous donnons à l'appui de ce tableau comparatif les renseignements suivants :

Portefeuille de change. Comme pendant tout l'exercice nous avons eu peu de fonds momentanément disponibles, notre portefeuille de change a été très réduit et il était nul au 31 décembre.

Dépôts en banque. Ils se sont accrus, vers la fin de décembre des premiers versements des banques sur leur prise ferme en novembre de fr. 25,000,000 obligations 3 1/2 % C. F. F. et étaient partiellement destinés au remboursement des bons Jura-Simplon et des actions encore en circulation de cette

compagnie, la commission de liquidation J.-S. nous ayant demandé de nous charger de ce service et la Direction générale ayant accepté ce mandat.

Portefeuille de Fonds publics. Voici le mouvement pendant l'année 1905 :

Montant du portefeuille au 31 décembre 1904	fr. 24,817,571
Titres mis en portefeuille :	
Repris du portefeuille de la caisse de secours et de pensions J. S.	» 9,068,245
Repris du portefeuille de la caisse de secours des ouvriers J. S.	» 193,000
Repris du portefeuille du fonds de renouvellement	» 1,624,000
Obligations 3 1/2 % C. F. F. 1902, série H., à nous remises par le Département fédéral des Finances	» 10,000,000
Autres titres mis en portefeuille	» 955,519
<i>Moins :</i>	fr. 46,658,335
Réalisations de Fonds d'Etats, d'obligations de banque et de titres divers	fr. 25,619,920
Attributions au portefeuille du fonds de renouvellement, en complément ou en remplacement de titres réalisés	» 3,147,000
Attributions aux caisses de secours des anciennes compagnies	» 12,286,167
	» 41,053,087
	fr. 5,605,248
Moins: différences de cours	» 257,003
Valeur du portefeuille de fonds publics au 31 décembre 1905	fr. 5,348,245

Portefeuille du Fonds de renouvellement. Voici le mouvement en 1905 :

Montant du portefeuille au 31 décembre 1904	fr. 55,490,375
Attributions de titres provenant du portefeuille de Fonds publics	» 3,147,000
	fr. 58,637,375
<i>Moins :</i>	
Réalisations de titres	fr. 3,142,657
Différences de cours	» 39,333
	» 3,181,990
Montant au 31 décembre 1905	fr. 55,455,385

Biens-fonds disponibles. Leur valeur d'inventaire au 31 décembre 1904 était de fr. 4,097,890. 33

En 1905, il a été fait diverses acquisitions pour » 463,475. —

fr. 4,561,365. 33

Et il a été réalisé » 340,162. —

Montant au 31 décembre 1905 fr. 4,221,203. 33

Approvisionnements en matériaux. Leur valeur d'inventaire est au 31 décembre 1905 de fr. 21,573,078. 08

Elle était au 31 décembre 1904 de » 19,580,617. 38

Augmentation sur 1904 de fr. 1,992,460. 70

Débiteurs divers. Montant au 31 décembre 1905 fr. 23,691,496. —

Dans ce chapitre est compris le solde non encore réalisé de la prise ferme de fr. 25,000,000 en obligations 3¹/₂ % C. F. F. 1899/1902 par un groupe de banques suisses de » 18,140,000. —

Les débiteurs proprement dits se montent à fr. 5,551,496. —

Au 31 décembre 1904, ce montant était de » 7,256,695. —

Diminution sur 1904 fr. 1,705,199. —

Passif.

I. Emprunts consolidés. Au 31 décembre 1904, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à fr. 975,658,650

En 1905, il a été mis en circulation en obligations 3¹/₂ % C. F. F. :

Pour l'échange d'actions Jura-Simplon fr. 11,028,000

Pour les besoins de construction et pour la consolidation de la dette flottante » 35,000,000

» 46,028,000
fr. 1,021,686,650

Il a été procédé aux remboursements suivants :

a. Obligations sorties aux tirages.

4 %	Central suisse 1876	fr. 380,500
4 %	» 1880	» 105,000
4 %	Union suisse I ^{re} hypothèque	» 1,200,000
4 %	» II ^{me} »	» 600,000
3 %	» de 1857	» 48,000
5 %	» de 1857	» 133,800
3 %	» de 1859	» 38,000
5 %	» de 1859	» 61,500
2 ⁸ / ₁₁ %	Franco-Suisse de 1868	» 135,850
3 %	Jougne-Eclépens	» 40,500
		<u>fr. 2,743,150</u>

b. Obligations arrivées à échéance.

Nord-Est, subvention 3 % Bülach-Schaffhouse » 110,000
 » 2,853,150

Le montant des emprunts au 31 décembre 1905 est de fr. 1,018,833,500

Nous comparons la composition de notre dette consolidée en 1904 et 1905 dans le tableau suivant :

Emprunts	Montants		Différence avec 1904 Fr.	Observations
	au 31 décembre 1904 Fr.	au 31 décembre 1905 Fr.		
A. 3 1/2 % C. F. F. 1899/02, séries A-H	350,000,000	396,028,000	+46,028,000	Emis en 1905, savoir : fr. 41,028,000 pour échange d'act. J.S. „ 35,000,000 pour be- soins de construc- tion et pour consolida- tion de la dette flottante <u>fr. 46,028,000 Ensemble</u>
B. Rente des C. F. F. 1900	75,000,000	75,000,000	—	
C. 3 % différé C. F. F. 1903	150,000,000	150,000,000	—	
D. Emprunts de l'anc. Central-Suisse.				
4 % de 1876	23,852,500	23,472,000	-- 380,500	rembours. par tirage au sort.
4 % de 1880	18,480,000	18,375,000	— 105,000	id.
3 1/2 % 1 ^{er} juin 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 % 31 octobre 1894	30,000,000	30,000,000	—	
E. Emprunts de l'anc. Nord-Est-Suisse.				
4 % de 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 % de 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 % de 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 % 28 février 1897	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 % 20 sept. 1897	10,512,500	10,512,500	—	
Subvention, ligne rive droite du lac de Zu- rich	1,400,000	1,400,000	—	
Subvention, Bülach- Schaffhouse	350,000	240,000	— 110,000	partie arrivée à échéance.
F. Emprunts de l'anc. Union-Suisse.				
4 % I ^{re} hypothèque	22,968,100	21,768,100	— 1,200,000	rembours. par tirage au sort.
4 %, II ^{me}	11,511,700	10,911,700	— 600,000	id.
3 % de 1857	112,500	64,500	— 48,000	id.
5 % de 1857	310,200	176,400	— 133,800	id.
3 % de 1859	126,500	88,500	— 38,000	id.
5 % de 1859	218,700	157,200	— 61,500	id.
A reporter	779,842,700	823,193,900	+43,351,200	

Emprunts	Montants		Différence avec 1904	Observations
	au	au		
	31 décembre 1904	31 décembre 1905		
	Fr.	Fr.	Fr.	
Report	779,842,700	823,193,900	43,351,200	
G. Emprunts de l'anc.				
Jura-Simplon.				
3 1/2 % de 1894 . . .	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 % Franco-Suisse de 1868	16,328,950	16,193,100	—135,850	rembons. par tirage au sort.
3 % Jougne-Eclépens	7,314,500	7,274,000	— 40,500	id
3 1/2 % Jura - Berne- Lucerne 1889 . . .	29,000,000	29,000,000	—	
3 1/2 % Brünig 1889 . .	5,000,000	5,000,000	—	
	<u>975,658,650</u>	<u>1,018,833,500</u>	<u>+43,174,850</u>	

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'arrondissement.

Voici l'état de ce service de dépôt au 31 décembre 1905:

	Emprunt 3 1/2% C.F.F. 1899/1902 cap. nominal. fr.	Rente des C.F.F. de 1900 en reute fr.	Emprunt 3% diff. C.F.F. 1903 cap. nominal. fr.	Emprunts S.C.B. cap. nominal. fr.	Emprunts N.O.B. cap. nominal. fr.	Emprunts V.S.B. cap. nominal. fr.	Emprunts J.-S. cap. nominal. fr.
Caisse principale, à Berne	29,081,000	231,960	5,134,000	772,000	753,000	21,000	24,764,550
Caisse du I ^{er} arrondissement, Lausanne	35,000	3,600	30,000	—	—	—	129,000
Caisse du II ^e arrondissement, Bâle	522,000	1,920	—	7,970,500	94,500	—	10,000
Caisse du III ^e arrondissement, Zurich	357,000	1,080	560,000	—	14,697,000	—	50,000
Caisse du IV ^e arrondissement, St-Gall	5,000	—	—	—	—	—	—
Total	30,000,000	238,560	5,724,000	8,742,500	15,544,500	21,000	24,953,550
Au 31 décembre 1904, ces dépôts s'élevaient à . . .	26,039,000	234,690	4,891,500	8,672,000	15,609,500	21,000	24,876,900
Différences avec 1904 . . .	+ 3,961,000	+ 3,870	+ 832,500	+ 70,500	— 65,000	—	+ 76,650

Echange des actions Central suisse :

Au 31 décembre 1904, il restait à échan- ger contre des titres de rente de 1900 .	42 actions
En 1905, il a été échangé	15 »
Il reste en circulation au 31 déc. 1905 .	<u>27 actions</u>
II. Compte d'amortissement. Il se monte à	fr. 13,651,175. 20
Au 31 décembre 1904 il était de	» 8,836,729. 10
Augmentation, soit amortissement légal	<u>fr. 4,814,446. 10</u>
III. Dettes courantes. Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1905 de	<u>fr. 109,213,194. —</u>

Voici la comparaison avec 1904 :

	Montants		Différences Fr.
	au 31 décembre 1904 Fr.	au 31 décembre 1905 Fr.	
Titres et coupons échus	2,297,088	2,132,614	—164,474
Prorata d'intérêts	3,983,305	3,972,260	— 11,045
Caisses de secours et de pensions	280,158	279,822	—336
Cautionnements d'en- trepreneurs et de fournisseurs	534,429	574,081	+39,652
Commission de liqui- dation J. S.	107,744,328	—	—107,744,328
Remboursement des actions et bons de jouissance J. S.	, —	43,263,803	+43,263,803
Subvention du canton de St-Gall pour le Ricken	2,750,000	—	— 2,750,000
Créanciers divers	19,350,978	25,433,886	+ 6,082,908
Dépenses de $\frac{1904}{1905}$ ré- glées par caisse en $\frac{1905}{1906}$	24,137,553	33,556,728	+ 9,419,175
	<u>161,077,839</u>	<u>109,213,194</u>	<u>—51,864,645</u>

La créance contre nous de la commission de liquidation J. S. (fr. 107,744,328 au 31 déc. 1904) ne figure plus dans nos livres. En revanche, il nous restait à rembourser au 31 déc. 1905 fr. 43,263,803 en actions et bons de jouissance Jura-Simplon, y compris les actions privilégiées d'un capital nominal de fr. 38,575,500 possédées par la Confédération et qui seront remboursées par la liquidation du fonds des chemins de fer.

Les dépenses de construction pour le tunnel du Ricken ayant dépassé au cours de l'exercice la subvention de fr. 2,750,000 du canton de St-Gall, nous avons éliminé ce poste de notre passif en le déduisant des dépenses déjà effectuées pour cet objet.

Dans le chapitre créanciers divers sont compris fr. 23,000,000 en bons de caisse émis par notre administration et dont le remboursement sera entièrement effectué au mois de septembre 1906.

IV. Fonds spéciaux. Ils comprennent le fonds de renouvellement et le fonds de couverture des anciennes pensions J. S. Leur montant au 31 décembre 1905 est de . fr. 59,359,680

Pour renseignements relatifs à ces deux fonds voir page du présent rapport.

V. Solde actif du compte de profits et pertes. Au 31 déc. 1905 il est de fr. 651,733.92.

Sur ce montant, nous proposons d'affecter une somme ronde de fr. 600,000 à un amortissement supplémentaire du compte de dépenses à amortir.

III. Département commercial.

a. Généralités.

1. Nous avons déclaré au *chemin de fer Uerikon-Bauma* que nous étions disposés, jusqu'à nouvel avis et moyennant certaines conditions, à lui servir d'intermédiaire pour le *règlement des soldes* dans le trafic direct avec les chemins de fer étrangers.

2. Dans les modifications relatives au tarif de camionnage de l'ancien Central, entrées en vigueur le 1^{er} mars 1905, il a été tenu compte des changements apportés au *contrat de camionnage* pour les gares de Vieux et de Nouveau-Soleure.

3. Nous avons ratifié le contrat conclu entre la Direction du II^e arrondissement et M. Arnold Gmür, camionneur à Lucerne, pour le *camionnage des colis de détail grande et petite vitesse de la gare de Lucerne aux embarcadères* et vice-versa.

4. Le 15 mai a été publié un *état complet des règlements, instructions, tarifs et ordonnances* d'ordre commercial actuellement en vigueur.

5. Le *nom de station* de Bendlikon-Kilchberg a été remplacé par *Kilchberg bei Zurich*.

6. Deux fonctionnaires supérieurs des chemins de fer fédéraux ont assisté, cette année comme les précédentes, aux examens de fin d'année des écoles de chemins de fer à Bienne et à St. Gall. Dans leurs rapports, ces délégués se déclarent d'accord avec le plan d'études adopté et sont satisfaits du résultat des examens.

7. Nous avons calculé le rendement probable du chemin de fer du Lötschberg et déterminé l'influence qu'aurait cette ligne sur les finances des chemins de fer fédéraux; eu égard aux changements apportés à diverses données, nous avons jugé nécessaire de soumettre ces calculs à une nouvelle revision.

b. Service des voyageurs.

1. Le 1^{er} mai 1905, nous avons mis en vigueur un VII^e supplément au tarif pour le transport des voyageurs, des bagages et des colis express en service intérieur; il contient des taxes pour la nouvelle station d'Hüttlingen-Mettendorf.

2. De nouveaux tarifs directs pour le service des voyageurs et des bagages avec des administrations suisses ont été publiés pour le trafic avec le chemin de fer Montreux-Oberland bernois, les chemins de fer électriques veveysans et les chemins de fer électriques de la Gruyère, les chemins de fer du Wynental et Aarau-Schöftland, ainsi qu'avec celui du Sernftal (dans ce dernier cas seulement pour le transport des bagages et des colis express). En outre neuf tarifs en vigueur pour le trafic direct suisse ont été complétés par des suppléments.

3. Nous avons conclu, pour une durée de deux ans, un arrangement provisoire avec les Directions des chemins de fer Berne-Neuchâtel et du Jura Neuchâtelois, en vertu duquel les billets de voyageurs entre Berne loco et transit, d'une part, et La Chaux-de-Fonds loco et transit, d'autre part, sont valables, au gré des voyageurs, par Chiètres-Neuchâtel et par Bienne-Sonceboz. La recette afférente au parcours Berne-La Chaux-de-Fonds est partagée par moitié entre les deux routes. Les bagages et les colis express sont expédiés, dans ce trafic, par le premier train en partance, si l'expéditeur n'en décide pas autrement, et les recettes se répartissent également par moitié. Cette convention est entrée en vigueur le 1^{er} juillet.

4. Pour la nouvelle ligne Nyon-Crassier que nous exploitons, nous avons établi un tarif pour le transport des voyageurs et des bagages en service interne; en outre, nous avons mis en vigueur, pour autant que cela était nécessaire, des

taxes pour le trafic direct avec d'autres administrations suisses, ainsi qu'avec les chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

5. Le 1^{er} mai 1905 est entré en vigueur un nouvel *indicateur de distances*, qui permet l'*expédition directe des bagages et des colis express entre les stations de 45 entreprises privées suisses en transit par les chemins de fer fédéraux.*

6. Pour le *trafic avec l'étranger* on a publié, au cours de cette année, les *nouveaux tarifs* suivants :

Tarif voyageurs et bagages *Vienne et Innsbruck-Lyon et Marseille* via Zurich-Genève, le 1^{er} janvier ;

Tarif voyageurs et bagages Suisse-chemins de fer français de l'Est et chemins de fer français du Nord, le 1^{er} février ;

Tarif voyageurs et bagages Suisse-stations hongroises, roumaines, serbes, bulgares et orientales, le 1^{er} mars ;

Tarif voyageurs et bagages *Suisse-Belgique, Hollande et Angleterre* via Kleinbettingen et Ulflingen, le 1^{er} juin ;

Tarif voyageurs et bagages *Suisse-Lac de Côme, Chiavenna et Sondrio*, le 1^{er} juin ;

Tarif *sud ouest allemand-suisse* des voyages circulaires, le 1^{er} juin ;

Tarif voyageurs et bagages *nord ouest allemand—rhénan-suisse*, le 1^{er} juillet ;

Tarif pour le trafic des voyageurs et des bagages néerlandais—allemand—austro-hongrois par Kufstein, Salzburg et l'Arlberg, le 1^{er} juillet ;

Tarif voyageurs et bagages *pour le lac de Constance*, le 1^{er} juillet ;

Tarif pour le trafic voyageurs et bagages allemand-autrichien via Bregenz, Buchs et Salzbourg, le 9 juillet ;

Tarif pour les voyages circulaires sur le lac de Constance et sur le Rhin, le 1^{er} août ;

Tarif pour le trafic voyageurs et bagages Suisse-Angleterre via Paris-Dieppe et Paris-le Havre, le 1^{er} novembre ;

Tarif voyageurs et bagages néerlandais-allemand-sud français, contenant des taxes pour le trafic par le Gothard, le 1^{er} décembre.

Trois autres tarifs actuels pour le trafic avec l'étranger ont été dotés de suppléments.

Les négociations engagées avec les chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, mentionnées dans notre rapport de gestion de l'année dernière (page 84, chiffre 8), au sujet de la délivrance de *billets de Genève à Dijon et au-*

delà via Lausanne-Vallorbe ont été terminées et ces billets, demandés depuis longtemps par la population de Genève, ont été introduits le 15 septembre.

7. On a continué à élaborer pendant cette année le tarif *voyageurs et bagages pour le trafic suisse-français-allemand et anglo-italien via Simplon*. Ces travaux ont été retardés à cause des modifications que les chemins de fer italiens de l'Etat se proposent d'apporter aux taxes voyageurs au printemps 1906.

8. Les *facilités de transport* que l'association de chemins de fer suisses a décidé d'accorder en faveur des *personnes en quête de places* ont fait l'objet d'un règlement, publié le 1^{er} mai.

9. Le 1^{er} septembre est entrée en vigueur une *nouvelle édition du règlement concernant les facilités exceptionnelles à accorder pour les fêtes et réunions de sociétés suisses*.

10. Le projet de *nouveau tarif pour le transport de sociétés et d'écoles* que nous avons élaboré a été approuvé par les administrations intéressées et à la fin de l'année par le Département fédéral des chemins de fer, qui a formulé un certain nombre de réserves. Ces réserves nécessitent de nouvelles négociations avec le Département et les administrations intéressées de sorte que ce tarif ne pourra entrer en vigueur qu'au courant de l'année prochaine.

11. Les recettes provenant des *abonnements généraux* ont augmenté d'une manière notable cette année.

Les recettes ont été de :

	Recettes totales.	Part des C. F. F.
en 1904	fr. 6,065,778	fr. 4,461,118
en 1905	fr. 6,476,176	fr. 4,759,200
augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 410,398</u>	<u>fr. 298,082</u>

L'association de chemins de fer suisses a décidé d'admettre dans le trafic des abonnements généraux, dès le 1^{er} janvier 1906, les *administrations* suivantes qui en avaient fait la demande :

- Chemin de fer Rhétique,
- Chemin de fer routier St. Gall-Speicher-Trogen,
- Chemin de fer routier d'Appenzell,
- Chemin de fer d'Appenzell,
- Chemin de fer routier Frauenfeld-Wil,
- Chemin de fer du Wynental,
- Chemin de fer électrique routier Aarau-Schöftland,

Chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier,
Chemin de fer régional Saignelégier-La-Chaux-de-Fonds.

Ensuite de cette extension les prix des abonnements généraux seront majorés comme suit à partir du 1^{er} janvier 1906 :

Abonnements pour	I ^{re} classe		II ^e classe		III ^e classe	
	de Fr.	à Fr.	de Fr.	à Fr.	de Fr.	à Fr.
15 jours	70	80	50	55	35	40
30 »	110	120	75	85	55	60
3 mois	270	280	190	195	135	140
6 »	420	440	295	310	210	220
12 » pour 1 personne	670	690	470	485	335	345
12 » pour 2 personnes	900	920	630	645	450	460

Il est *introduit* de nouveaux abonnements généraux *valables 45 jours*, aux prix de fr. 160 en I^{re} classe, de fr. 110 en II^e classe et de fr. 80 en III^e classe. Ils sont aussi émis à l'étranger, outre les abonnements de 15 et de 30 jours.

En vue de l'application de ces mesures, il a été publié le 1^{er} janvier 1906 une *nouvelle édition du tarif* pour le transport de voyageurs avec des abonnements généraux.

En outre pour faire connaître ce tarif à l'étranger, nous en avons publié des *extraits en allemand, en français, en anglais, en hollandais et en italien* contenant les taxes et conditions d'émission pour abonnements généraux de 15, 30 et 45 jours.

Enfin nous avons autorisé les porteurs d'abonnements généraux de 3, 6 et 12 mois acquis en 1905 et non encore périmés au 31 décembre, à les *échanger* contre de nouveaux, entre le 1^{er} janvier et le 31 mars 1906, moyennant paiement d'un supplément.

12. Le trafic des billets circulaires suisses combinables accuse une augmentation pendant cette année. Les recettes ont été de :

	En tout	Part des C. F. F.
en 1904	fr. 1,288,117	fr. 837,134
en 1905	fr. 1,381,759	fr. 873,169
Augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 93,642</u>	<u>fr. 36,035</u>

Le *chemin de fer de la Jungfrau* a été admis à participer à ce trafic.

13. L'augmentation des recettes provenant des *coupons combinables de l'Union des administrations allemandes de chemin de fer* a été plus notable.

Elle a été :

	Entreprises suisses de transport	Part des C. F. F.
en 1904	fr. 3,993,163	fr. 2,196,993
en 1905	» 4,541,942	» 2,469,338
Augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 548,779</u>	<u>fr. 272,345</u>

Une nouvelle administration suisse, le *chemin de fer de la Jungfrau*, a été admise à participer à ce trafic.

14. La vente de coupons pour les parcours des chemins de fer fédéraux, effectuée par les deux bureaux de voyages *Th. Cook et fils* à Londres et de la ligne *Hambourg-Amérique* (précédemment *C. Stangen*) a continué à prendre de l'extension.

Ces bureaux ont vendu :

Thomas Cook et fils à Londres :

en 1904 pour	fr. 675,384
» 1905 »	» 702,085
Augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 26,701</u>

Le bureau de voyages de la ligne Hambourg-Amérique à Berlin.

en 1904 pour	fr. 73,386
» 1905 »	» 144,897
Augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 71,511</u>

15. Nos agences à Londres et à Paris, dont la tâche principale est de renseigner les voyageurs sur les entreprises suisses de transport, s'occupent aussi de la vente de billets pour voyages et excursions en Suisse, et le nombre de billets vendus par elles cette année accuse aussi une augmentation notable sur l'année précédente.

Elles ont vendu :

L'agence de Londres :

pour le compte de chemins de fer anglais en 1904 pour	fr. 87,982
pour le compte de chemins de fer anglais en 1905 pour	» 133,883
Augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 45,901</u>
pour le compte des entreprises suisses de transport en 1904 pour	fr. 86,535
pour le compte des entreprises suisses de transport en 1905 pour	» 116,962
Augmentation sur l'année précédente	<u>fr. 30,427</u>

L'agence de Paris:

pour le compte de chemins de fer français en 1904 pour	fr. 144,416
pour le compte de chemins de fer français en 1905 pour	» 353,524
Augmentation sur l'année précédente . . .	<u>fr. 209,108</u>
pour le compte d'entreprises suisses de transport en 1904 pour	fr. 167,555
pour le compte d'entreprises suisses de transport en 1905 pour	» 238,091
Augmentation sur l'année précédente . . .	<u>fr. 70,536</u>

16. Nous nous sommes entendus avec la *Compagnie internationale des Wagons-Lits* pour calculer d'une manière uniforme les taxes supplémentaires perçues pour l'utilisation de places dans les trains de luxe de cette compagnie, ainsi que dans les wagons-lits qui font partie de divers trains express. Le chemin de fer du lac de Thoue et le chemin de fer Berne-Neuchâtel (ligne directe) ont adhéré à cet arrangement.

Un tarif y relatif est entré en vigueur le 1^{er} juillet.

c. Service des animaux vivants.

1. Au cours des dernières années, des associations agricoles et des particuliers ont fait remarquer à plusieurs reprises que les taxes du tarif suisse (basées sur le nombre) pour le transport d'animaux vivants étaient, dans beaucoup de cas, trop élevées, lorsqu'il s'agissait du *transport de petit et de jeune bétail*, tel que *moutons, chèvres et jeunes porcs*, expédiés dans des caisses, et que l'élévation de ces prix empêchait les transports. Les intéressés demandaient qu'on appliquât à ces envois, en lieu et place des dites taxes, les taxes pour bagages (basées sur le poids de l'envoi), lorsque ces dernières taxes étaient plus basses. Cette demande était justifiée, car le transport d'un petit animal isolé sur une distance de 100 km. coûte suivant le tarif pour animaux fr. 2.—, tandis que si l'animal avec la cage pèsent ensemble 20 kg., la taxe pour bagages est d'un franc seulement.

L'Association de chemins de fer suisses a décidé de faire droit à cette demande et cette mesure est entrée en vigueur le 15 octobre.

2. L'Association a décidé, à la suite d'une demande des intéressés de renoncer à percevoir la surtaxe de grande vitesse sur les transports de *bétail d'estivage (poulains et bêtes de*

l'espèce bovine n'ayant pas plus de trois ans, ainsi que juments accompagnant leurs poulains), expédié en grande vitesse par pièces isolées ou par wagons complets.

3. Une feuille rectifiant le règlement de transport suisse a été publiée pour le 1^{er} janvier 1906. Cette feuille contient les nouvelles prescriptions de police édictées par le Conseil fédéral pour le transport des animaux vivants sur les chemins de fer et les bateaux à vapeur suisses.

d. Service des marchandises.

1. Les nouveaux tarifs marchandises pour le service interne et direct suisses étant entrés en vigueur l'année dernière, on a commencé les travaux d'établissement des répartitions (attribution des parts), travaux considérables.

2. De nouveaux tarifs ont été établis pour le trafic interne du chemin de fer *Nyon-Crassier*, ainsi que pour le trafic direct de cette ligne avec les autres chemins de fer suisses. Un arrangement a été conclu avec le chemin de fer du *Wynental* au sujet de l'acheminement des marchandises à destination ou en provenance de ses stations et au sujet de l'établissement de tarifs directs.

En outre, les chemins de fer de l'*Oberland bernois*, se conformant à une demande du Département des chemins de fer, ont consenti à fixer des taxes directes pour wagons complets via Spiez, en trafic avec tous les chemins de fer suisses à voie normale.

3. Des pourparlers ont été entamés avec le chemin de fer *rhétique* au sujet des relations et rapports réciproques de concurrence dans le service des marchandises sur les parcours parallèles Landquart-Coire.

4. L'acheminement des marchandises à destination de stations du chemin de fer routier *Frauenfeld-Wil* et à destination de celles du chemin de fer électrique à voie étroite *Montreux-Oberland bernois*, a été réglé de telle manière que les transports sont dirigés par celle des stations de transit par laquelle le prix total est le moins élevé.

5. Les tarifs exceptionnels n° 18 pour bois et n° 19 pour pierres, dont l'élaboration avait été retardée, ont pu entrer en vigueur pendant cette année. Des taxes exceptionnelles ont également été fixées pour le fer façonné, expédié de Choindez, Gerla-

fingen et Klus à destination de la Suisse occidentale. Les tarifs exceptionnels prévus au programme de travail sont ainsi achevés en majeure partie. Le résultat de notre enquête sur les réductions de taxes pour vin vous sera communiqué dans le rapport de l'année prochaine.

Des facilités ont été ajoutées :

au tarif exceptionnel n° 41 pour lait liquide par abonnement relativement à l'étalonnage des récipients, au calcul, de la taxe pour chargements effectués dans les stations intermédiaires, au paiement et à la restitution du prix de l'abonnement dans des circonstances exceptionnelles ;

au tarif exceptionnel n° 3 pour denrées alimentaires, dans lequel on a supprimé la clause prescrivant le paiement à l'avance des frais de transport.

6. En ce qui concerne l'élaboration des tarifs marchandises en service direct *avec l'étranger*, il faut remarquer ce qui suit :

Pour le trafic avec le *sud-ouest de l'Allemagne*, on a publié les tarifs exceptionnels pour céréales et engrais. De nouveaux tarifs exceptionnels pour *fruits* ont été établis avec le *Wurtemberg* et la *Saxe*. Les tarifs exceptionnels pour céréales et bois en trafic avec la *Bavière* ont été ajournés à la demande des chemins de fer de l'Etat bavarois à cause de l'ouverture prochaine de la ligne Donauwörth-Treuchtlingen.

Dans le trafic *nord allemand-suisse*, les tarifs généraux et les tarifs exceptionnels pour fer et acier entre la province du Rhin, la Westphalie et la Suisse sont entrés en vigueur.

Pour le trafic *austro-hongrois—suisse*, de nouvelles dispositions réglementaires (1^{re} partie A) ainsi que le tarif exceptionnel pour bois (en 3 livrets) ont été publiés. Les tarifs généraux pour le trafic avec la Bohême, la Moravie et la Hongrie sont entrés en vigueur, de sorte qu'il ne reste plus qu'à établir le livret 4 pour le trafic avec la Galicie.

7. Les tarifs austro-hongrois-français (tarifs généraux et tarif pour céréales) ont aussi été calculés à nouveau pendant l'année et ont pu entrer en vigueur le 1^{er} janvier ou le 1^{er} février 1906.

8. Dans le trafic avec la France, le tarif pour le trafic marchandises entre *Delle-frontière* et *Petit-Croix—frontière*, d'une part, et *Bâle C. F. F.* et *Bâle—St. Jean loco et transit*, d'autre part, est entré en vigueur. La base principale pour l'établis-

sement des tarifs-marchandises à partir des stations de la frontière franco-suisse à destination de la Suisse est ainsi créée, et l'on pourra en opérer le développement.

Les calculs des tarifs généraux avec Delle transit sont terminés et les stations du Gothard qui jusqu'à présent n'étaient pas comprises dans les trafics de frontière franco-suisse y ont été introduites.

D'accord avec les chemins de fer de l'Est, nous avons décidé de remanier le *tarif commun* n° 414 pour l'exportation de *fer* et d'*acier*, etc., de *Villerupt-Micheville, Mont St-Martin* etc. à destination d'un certain nombre de stations suisses via Delle et Petit-Croix.

A l'occasion de l'ouverture à l'exploitation de la ligne Divonne-les-Bains—Crassier, des distances et des taxes ont été mises en vigueur pour le trafic avec le nouveau point frontière *Crassier-frontière*.

9. Ensuite de l'encombrement qui s'est produit à la gare de Genève et qui a été provoqué par l'augmentation des droits d'entrée à partir du 1^{er} janvier 1906, nous sommes convenus avec l'administration du P. L. M. d'acheminer momentanément par Pontarlier-Vallorbe et les Verrières les transports de vin et de céréales provenant du Midi de la France, soit de Marseille et de Cette, en tenant compte aux deux administrations des différences de distances en plus et en moins

10. Les difficultés relatées dans notre rapport de gestion de l'année dernière au sujet de la formation de taxes en trafic avec la *Belgique* ont été aplanies au cours de cette année ensuite d'une entente intervenue entre les chemins de fer de l'Etat belge et les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine. Toutefois il n'a pas encore été possible de remanier les tarifs ; pour éviter que les transports soient détournés des routes qui ont droit à l'acheminement, nous avons pris des mesures provisoires en publiant des suppléments au tarif suisse pour la houille à partir des stations frontières ainsi qu'au tarif direct pour houille entre la Belgique et la Suisse orientale. En outre, on a commencé à élaborer un nouveau tarif pour produits métallurgiques de provenance belge à destination de la Suisse et vice-versa.

11. Les tarifs pour le trafic *Suisse-Italie via Simplon* ont été terminés ; ceux pour le trafic *France-Italie* sont en voie d'élaboration (voir aussi Conférences internationales, page

13). De nouveaux tarifs ont été élaborés et mis en vigueur pour le trafic des denrées alimentaires en provenance d'Italie à destination de la Suisse, de l'Allemagne, de la Belgique de la Hollande et de l'Angleterre.

12. Il n'a été apporté, au cours du trimestre ni modification ni adjonction au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses. En revanche, nous avons donné des instructions aux stations au sujet de l'application des §§ 39 (3), 43 (6), 69 (4) et 74 (7^a) dudit règlement. Ces instructions stipulent que l'époque de la remise d'une lettre d'avis à la poste est fixée d'après le jour et l'heure qu'indique le timbre postal apposé sur la lettre, en tant que ce timbre porte ces indications, et dans les localités desservies par un bureau de poste dont le timbre à date n'indique pas les heures, l'heure de la prochaine levée de la boîte aux lettres dans laquelle l'avis a été déposé ou l'heure de la remise de la lettre d'avis au bureau de poste, quand elle y a été remise directement.

13. L'annexe V au règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses a subi les modifications suivantes :

a. de nouvelles prescriptions d'emballage ont été établies pour le permanganate de potasse, pour les faucheuses et les hache-paille et pour le sulfate de cuivre et les mélangés de sulfate de cuivre avec d'autres substances ;

b. un nouvel explosif de sûreté, la « westphalite gélatineuse incongelable » a été ajouté au numéro XXXV e et le liquide dit « dinitrochlorhydrine » qui sert à la fabrication de cet explosif a été rangé sous numéro VIII a ;

c. de nouvelles conditions de transport ont été introduites sous numéro XLII h pour les articles de pyrotechnie en forme de jouets se composant d'un mélange, qui, outre de la gomme et de la couleur, ne contient pas plus de 6 % de phosphore blanc, 23 % de phosphore amorphe et 21 % de chlorate de potasse ;

d. la société anonyme de Westphalie et d'Anhalt pour la fabrication des explosifs (westfälisch anhaltische Sprengstoff-Aktiengesellschaft), à Wittenberg (Halle), qui possède une succursale à Urdorf, canton de Zurich, a de nouveau été autorisée, après avoir déposé un cautionnement de 100,000 francs et signé un bulletin de garantie général, à expédier des cartouches de dynamite sur les chemins de fer suisses.

14. Une nouvelle édition du I^{er} supplément à *l'instruction pour l'application du règlement de transport* est entrée en vigueur ; elle annule et remplace les suppléments I et II.

15. La ligne à voie normale Nyon—Crassier, exploitée par les chemins de fer fédéraux, ainsi que les chemins de fer à voie étroite Aarau-Schöftland et Wynenthal, ont été soumis à la *convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer*.

16. La *liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer n'est pas applicable a été complétée* par des suppléments VIII, IX et X. Le supplément X contient l'ordonnance du Conseil fédéral du 30 décembre 1899 sur les mesures de protection contre le choléra et la peste, mise partiellement en vigueur le 2 octobre 1905.

17. *Les prescriptions générales de tarif et classification des marchandises des chemins de fer suisses* ont subi les modifications suivantes :

a. taxation du matériel de spectacles forains, des tentes et halles démontées avec installations pour fêtes et expositions, aux conditions et prix fixés pour les marchandises du tarif spécial III ;

b. modification des règles pour la taxation des locomotives, tenders et voitures à vapeur ;

c. transport à couvert de la verrerie creuse de toute espèce avec suppression de la disposition qui restreignait ce transport aux marchandises chargées en vrac dans de la paille ou autres matières analogues ;

d. classement de la lessive de chlorure de magnésium et de la poudre destinée à la préparation du bois artificiel, matières servant à la construction des planchers en xylolythe, parmi les marchandises mises au bénéfice du tarif spécial III ;

e. admission d'un nouveau produit de fabrication suisse désigné sous le nom de tourbe « Osmon » en morceaux et en briquettes, et des bois de chêne et de noyer américains (à l'exception du noyer noir d'Amérique) ainsi que des bois de tilleul et de peuplier américains au nombre des marchandises du tarif spécial III.

L'instruction pour l'application des prescriptions générales de tarif et de la classification des marchandises a été complétée par une nouvelle disposition, aux termes de laquelle

les ouvrages en bois et les ouvrages de menuiserie *huilés*, c'est-à-dire enduits d'huile pure ne contenant point de couleur, doivent être considérés comme « bruts » ou « grossiers » dans le sens des dispositions des numéros d'ordre 407 et 408 de la classification des marchandises et taxés comme tels.

18. Nous avons accordé, sur demande et après un examen approfondi, les *réductions de taxes* suivantes :

pour *pierres*, brutes non taillées, expédiées par trains spéciaux de St-Triphon et de Villeneuve à Genève, pour permettre à ces carrières de soutenir la concurrence que leur fait celle de Meillerie (Savoie) ;

pour la *farine* expédiée de Goldach à St-Gall pour permettre le transport par chemin de fer de ces envois effectués jusqu'alors par roulage ;

pour les *tuyaux en fer* expédiés de Choindez à Landquart et à Coire pour St. Moritz ;

pour les *résidus provenant de l'incinération des balayures* à Zurich et destinés à *l'agriculture*.

Nous avons accordé la gratuité de transport en faveur des *dons* (à l'exception du combustible et des matériaux de construction) adressés aux comités de secours pour les *incendies de Tamins* et de *Rothensbrunnen* (Grisons).

19. La *V^e conférence commerciale de l'Association de chemins de fer suisses* a examiné, en ce qui concerne le trafic des marchandises, s'il y avait lieu d'adopter pour le trafic suisse les modifications apportées les 1^{er} avril, 1^{er} juillet et 1^{er} octobre 1904, ainsi que le 1^{er} mars et le 1^{er} avril 1905 aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer allemands. Ces modifications seront introduites dans un II^e supplément aux prescriptions générales de tarif et classification des marchandises.

20. Parmi les *conférences internationales* qui ont eu lieu pendant l'année et auxquelles nous nous sommes fait représenter, nous mentionnons les suivantes :

a. Conférences de *l'Association sud-ouest allemande-suisse, nord allemande-suisse et prusso-saxonne-suisse* à Eberbach, Genève et Montreux dans lesquelles nous avons eu des discussions approfondies avec les chemins de fer allemands sur la nouvelle réglementation de l'acheminement. Les chemins de fer allemands avaient mis en vigueur le 1^{er} juillet 1905 pour le

service interne de nouvelles prescriptions d'acheminement qui prévoient pour les stations de la frontière allemande-suisse d'autres voies que celles qui figurent dans les tarifs allemands-suisse.

Les chemins de fer allemands estimaient qu'il était avantageux de mettre en harmonie les prescriptions d'acheminement applicables à ces deux genres de trafic, dans l'intérêt d'un développement rationnel de ce dernier. Nous avons dû nous ranger à cette manière de voir, bien qu'il en résulte une légère réduction de nos parts. A l'origine il était question d'appliquer ces nouvelles prescriptions dès le 1^{er} juillet 1905, mais, sur notre demande, la date de leur entrée en vigueur a été reculée au 1^{er} janvier 1906.

A l'avenir, les deux genres de trafics mentionnés ci-dessus devront être acheminés toute l'année et dans les deux sens par *une seule et même route* qui devra être celle *qui répond le mieux aux conditions économiques*. Les chemins de fer allemands se proposent aussi de supprimer par ce moyen les mesures de concurrence des divers chemins de fer entre eux, notamment en trafic international et considèrent désormais leurs lignes comme formant un réseau unique vis-à-vis de l'étranger, ce qui n'était pas le cas jusqu'ici.

La nouvelle réglementation de l'acheminement ne doit porter préjudice à aucune administration, bien qu'on prenne pour base les parts calculées à nouveau. Les travaux considérables que nécessite la nouvelle répartition du trafic ont été commencés.

b. Conférence *austro-hongroise—suisse* à Munich et conférence *austro-hongroise—française* à Nuremberg qui se sont occupées des affaires courantes de l'Union.

c. Conférence de Paris pour l'établissement des bases à adopter par le *tarif franco-italien pour le Simplon*; on a discuté la classification commune, la formation des taxes et l'acheminement du trafic.

Cette conférence s'est aussi occupée de la création d'un tarif marchandises direct entre la France et la Suisse.

Le P.-L.-M. a déclaré consentir en principe à l'établissement de ce tarif, à condition que le trafic soit acheminé suivant le principe de la route la plus courte et que la taxe totale la plus basse soit reportée sur la voie d'acheminement.

Les bureaux de tarif des deux administrations étant fort occupés par le calcul des tarifs entre la France et l'Italie et

vice-versa par le Simplon, il ne leur a pas encore été possible de se mettre à ce travail.

d. Conférence de l'*Union belge—sud-ouest-allemande* à Liège, dans laquelle les chemins de fer de l'Etat belge et ceux de l'Alsace-Lorraine se sont entendus sur la nouvelle réglementation des rapports dans le trafic de la houille de provenance belge, en ce qui concerne la formation des tarifs et la répartition des taxes via Gouvy. Les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine se sont déclarés disposés à remanier les tarifs pour le transport de la houille entre la Belgique, d'une part, le Palatinat, Bâle et le Grand-Duché de Baden, d'autre part. On possède ainsi les bases pour le calcul des tarifs directs avec la Suisse.

e. Conférences générales des *Unions allemande-italienne et sud-austro-hongroise—allemande*, et conférence spéciale pour le *trafic des denrées alimentaires en provenance d'Italie*, à Florence. Les deux premières ont été consacrées à la discussion des affaires courantes de l'Union; le but principal de la dernière était de fixer une nouvelle répartition de ce trafic entre les routes concurrentes, parmi lesquelles se rangera dorénavant la ligne du Simplon. Ces négociations sont demeurées, pour le moment, sans résultat.

f. Conférences de l'*Union allemande-sud française* à Baden-Baden et Montreux dans lesquelles nous avons adopté pour la formation des taxes, des bases identiques à celles des chemins de fer allemands, afin d'obtenir des taxes indépendantes pour les transports que nous avons le droit de revendiquer en vertu du principe de la route la plus courte. Le droit de participer à ce trafic est donc assuré à la Suisse. Les nouveaux tarifs sont en voie d'élaboration.

g. Enfin nous nous sommes fait représenter à deux séances de la *Commission permanente allemande des tarifs*, dont l'une a eu lieu au Titisee et l'autre à Norderney.

e. Contrôle des recettes et décompte.

1. Désirant faire l'essai d'un nouveau système de *billets passe-partout*, nous en avons muni, dans ce but, un certain nombre de gares et de stations importantes. Les expériences étant satisfaisantes, nous avons décidé d'introduire ce nouveau système dès le 1^{er} janvier 1906.

2. Vers la fin de l'année nous avons terminé nos études relatives à l'introduction d'un système uniforme de *billets de supplément à délivrer dans les trains*.

Nous avons adopté un système mixte ; pour toutes les perceptions de taxes qui nécessitent un décompte avec d'autres administrations et toutes les fois qu'il s'agit de délivrer des billets de supplément valables sur des parcours allant au-delà de celui effectué par l'agent de train qui perçoit la surtaxe, on utilise des *billets-feuillets* composés de feuilles doubles, les indications de l'une se décalquant sur la seconde. Dans tous les autres cas on délivre des *coupons-taxes* en rouleaux, de 5, 10, 20 et 50 cts., analogues aux billets de tramway.

En même temps que nous mettions ce nouveau système en vigueur, nous avons publié pour le 1^{er} janvier 1906 une instruction contenant des règles détaillées sur la remise, la délivrance, le contrôle et le décompte de ces billets de supplément.

3. Nous avons publié une instruction sur la perception, la remise et le décompte des *recettes diverses* par les stations.

4. Il a été procédé en tout à 1,838 *revisions des caisses et des livres* des stations, entrepôts et bateaux à vapeur ; ces revisions se répartissent comme suit entre les 4 arrondissements :

I ^{er} arrond.	II ^e arrond.	III ^e arrond.	IV ^e arrond.
564	495	474	305

Les *irrégularités* constatées à cette occasion ont donné lieu aux mesures suivantes prises par les directions d'arrondissement :

7 fonctionnaires ont été *congediés* (2 d'entre eux ont été livrés à la justice), 6 ont été *dégradés*, 2 ont été *suspendus* provisoirement et 10 ont été *condamnés à une amende*. Dans 2 cas, l'enquête n'est pas encore terminée.

Dans aucun de ces cas, l'administration n'a subi de dommage.

En revanche, des *vols*, la plupart avec effraction, ont été commis au détriment des caisses de 6 stations ; l'administration a subi de ce fait un dommage d'environ fr. 700.

5. Les *crédits accordés pour frais de transport* accusent, cette année aussi, un développement important. La correspondance échangée avec les maisons de commerce pour l'ouverture de nouveaux crédits ou la modification de crédits existants devient toujours plus considérable. Les modifications qu'il a fallu apporter aux crédits accordés par les anciennes com-

pagnies du Nord-Est et de l'Union suisse, pour les mettre en harmonie avec les nouvelles prescriptions uniformes, et dont nous vous parlions dans notre rapport de l'année dernière, ont entraîné une correspondance très étendue avec les intéressés. A la fin de l'année, nous avons réglé de cette manière tous les crédits de fr. 5,000 et supérieurs à ce chiffre. Nous en ferons de même successivement avec les crédits inférieurs à fr. 5,000. Nous donnons ci-dessous un tableau des changements survenus au cours de l'année :

	Arrondissements				Total
	I	II	III	IV	
Ouverture de nouveaux crédits	45	30	29	19	123
Modifications à apporter à des crédits existants	16	40	101	63	220
Crédits supprimés	9	15	11	5	40
En tout	70	85	141	87	383

6. Dans notre rapport de gestion de l'année dernière (chapitre III, d, chiffre 7) nous vous avons exposé que nous allions prendre de nouvelles mesures importantes en vue de *réorganiser l'administration des imprimés*.

Dans l'intervalle les Directions d'arrondissement ont fait des propositions qui tendaient à établir dans les arrondissements des dépôts de formulaires qui auraient permis, à leur avis, d'accélérer les livraisons. Le 6 juillet une conférence de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, à laquelle prirent part les fonctionnaires supérieurs, s'est réunie pour discuter les mesures à prendre. Nous basant sur les délibérations de cette séance, nous avons pris la décision suivante :

a. l'acquisition, la remise et la comptabilisation de tous les papiers et de tous les imprimés nécessaires à l'exploitation, tant pour les services de la Direction générale que pour ceux des arrondissements, continuent à incomber exclusivement à l'administration des imprimés ;

b. les imprimés nécessaires aux services de la Direction générale leur sont livrés directement par l'administration des imprimés, et ceux nécessaires aux services des arrondissements sont livrés aux économats respectifs :

c. les économats des arrondissements commandent tous les imprimés à l'administration des imprimés, dans la mesure des besoins ; ils les distribuent et les facturent aux divers services des arrondissements.

Cette décision est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1906 ; entre temps, nous avons publié une instruction contenant des dispositions détaillées pour l'exécution de ces mesures.

Le personnel de l'administration des imprimés devenu disponible à la suite des dites mesures a été attribué aux économats des arrondissements suivant les besoins.

Nous n'avons pu donner suite à une proposition qui avait été faite dans la conférence mentionnée plus haut et qui tendait à une décentralisation plus complète du service de l'administration des imprimés, qu'on aurait réalisée en remettant aux arrondissements le soin de procéder aux acquisitions, parce qu'au point de vue de la forme, ce mode de faire aurait été contraire aux dispositions du règlement pour l'exécution de la loi fédérale sur le rachat, du 15 octobre 1897. Au point de vue du fond, il y a lieu de relever qu'il est plus avantageux que les acquisitions soient faites par un seul service et que la décentralisation des acquisitions nuirait à l'unité des formulaires.

7. Après avoir, comme nous l'avons exposé dans notre rapport de l'année dernière (chapitre III *d*, chiffre 10), fixé d'une manière uniforme les prix des imprimés destinés à la vente, nous avons, pour renseigner le public à cet égard ainsi qu'au sujet des frais réglementaires de confection, fait établir un *tarif-affiche* que nous avons placé auprès des guichets des gares et des bureaux d'expédition des bagages et des marchandises.

8. Nous avons pris note, dans l'intention d'en tenir compte dans la mesure du possible, d'une pétition des *fabricants suisses de papier*, dont nous avons eu connaissance et dans laquelle les pétitionnaires demandaient que l'administration fédérale n'utilisât que du papier de provenance suisse.

9. Le *président de la société suisse des maîtres-imprimeurs* nous a adressé une pétition contenant des propositions en vue d'assurer un mode de soumission juste et rationnel ; nous avons répondu qu'avant de nous prononcer à cet égard, nous désirions attendre le résultat de l'enquête ordonnée par le Conseil fédéral à la suite d'un postulat de l'Assemblée fédérale.

10. Nous faisons suivre ce rapport d'un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des C. F. F. pour les années 1904 et 1905, y compris celles de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance, et nous renvoyons à l'explication relative aux fluctuations du trafic, qui fait suite au tableau des recettes.

Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1904

(2433 ou 2441 km)
Fr. %

45,427,823.02 41,⁶¹

A. Trafic du chemin de fer.

I. Produit du transport des voyageurs

48,154,780.79 41,⁶⁹ 2,726,957.77

1905

(2441 kilomètres)
Fr. %

Comparées à 1904
en plus en moins
Fr. Fr.

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

1. transport des bagages 4,⁰³

2. " " animaux 1,⁸⁰

3. " " marchandises 52,⁵⁶

63,737,545.25 58,³⁹

109,165,368.27 100

4,686,883.76 4,⁰⁸ 290,489.04

2,048,565.41 1,⁷⁸ 87,167.60

60,072,935.01 52,²⁵ 2,693,182.29

66,808,384.18 58,¹¹ 3,070,838.93

114,963,164.97 100 5,797,796.70

Total

1904

Fr. %

167,555.23 25,²⁷

8,380.51 1,²⁶

5,782.16 0,⁸⁷

481,491.02 72,⁶⁰

663,208.92 100

B. Exploitation des bateaux à

vapeur sur le lac de Constance.

I. Transport des voyageurs

II. " " bagages

III. " " animaux

IV. " " marchandises

Total

1905

Fr. %

181,661.18 27,⁷⁰

9,564.10 1,⁴⁶

4,220.33 0,⁶⁴

460,471.46 70,³⁰

655,917.07 100

Comparées à 1904

plus

Fr.

14,105.95

1,183.59

— 1,561.83

— 21,019.56

— 7,291.85

Le trafic du chemin de fer (A) accuse, en 1905, une augmentation dans toutes les catégories, comparé à celui de 1904; cette augmentation se traduit par un accroissement des recettes de fr. 5,797,796.70 = 5,31 % (1904: 2,93%). Une comparaison des recettes des diverses catégories avec celles de l'année précédente présente, exprimée en pour cent, l'augmentation suivante:

Trafic des voyageurs . . .	6,00 % (1904: 3,46 %)
Trafic des bagages . . .	6,60 % (1904: 3,93 %)
Transport des animaux . . .	4,44 % (1904: -3,50 %)
Transport des marchandises	4,70 % (1904: 2,68 %)

Relativement au produit des diverses catégories, nous avons à remarquer ce qui suit:

Service des voyageurs. Les divers mois participent comme suit à l'augmentation des recettes qui est de fr. 2,726,958:

Janvier	fr. 140,929
Février	» 61,447
Mars	» 92,328
Avril	» 372,581
Mai	» (— 541)
Juin	» 552,657
Juillet	» 230,531
Août	» 569,952
Septembre	» 220,846
Octobre	» 96,968
Novembre	» 82,260
Décembre	» 307,000

Ainsi, à l'exception de mai, tous les mois participent à cette augmentation. La légère diminution de recettes qui s'est produite en mai provient du déplacement du trafic de Pentecôte qui en 1904 est tombé sur le mois de mai alors qu'en 1905 il a été retardé jusqu'en juin. A l'augmentation totale des recettes, qui est de 6%, correspond un accroissement du nombre des voyageurs qui de 54,430,460 a été porté à 59,137,126 = 4,706,666 ou 8,65% (1904: 11,92%). Les recettes n'ont donc pas augmenté dans la même proportion que le nombre des voyageurs. Il en résulte un nouvel abaissement de la recette moyenne par voyageur qui a été:

1902	96,1 cts.
1903	87,8 »
1904	83,5 »
1905	81,4 »

Cette diminution de la recette moyenne ne doit pas être mise uniquement sur le compte des réductions de taxes appliquées d'une manière complète dès la fin de 1903, mais il faut l'attribuer en grande partie au fait que les voyageurs ont plus largement fait usage des billets spéciaux à prix réduits.

Il faut constater toutefois que le résultat financier du trafic des voyageurs a répondu à notre attente, puisque les recettes effectives ont dépassé de fr. 354,781 les prévisions budgétaires.

Trafic des marchandises (y compris les bagages et animaux). Le résultat du trafic marchandises offre un intérêt tout particulier puisqu'il permet, pour la première fois, de se rendre compte pour une année entière des conséquences de la réduction des taxes marchandises. Il était à prévoir que le trafic des 6 premiers mois accuserait une diminution de recettes plus ou moins grande, parce que les mois correspondants de l'année précédente étaient encore soumis aux taxes plus élevées, jusqu'alors en vigueur. En revanche, on pouvait admettre que, dans le second semestre où ces différences de taxes ne se feraient que peu ou point sentir, les recettes accuseraient, ensuite du développement normal du trafic, une augmentation sur l'année précédente, augmentation qui aurait non seulement compensé les pertes des 6 premiers mois mais qui aurait procuré un petit excédent sur le résultat de toute l'année 1904. Le résultat des différents mois, tel qu'il est consigné ci-dessous, permet de voir dans quelle mesure ces suppositions étaient fondées :

Janvier	— fr.	91,667
Février	»	194,140
Mars	»	315,461
Avril	+	2,815
Mai	+	580,132
Juin	+	9,911
Juillet	+	287,930
Août	+	286,540
Septembre	+	160,549
Octobre	+	477,459
Novembre	+	941,771
Décembre	+	925,000

Total + fr. 3,070,839

La diminution de recettes prévue pour la première moitié de l'année ne s'est donc pas produite, c'est-à-dire que les pertes des 3 premiers mois ont été presque compensées en mai.

par un accroissement de recettes qu'il faut attribuer à un développement extraordinaire et général du trafic, de sorte qu'il reste pour le premier semestre une diminution de fr. 10,000 seulement. L'augmentation qui était prévue pour la seconde moitié de l'année et qui s'est produite en réalité n'a pas été influencée dans la proportion admise au début par les pertes du 1^{er} semestre. Les résultats des derniers mois de l'année ont été notamment influencés par la très forte importation qui a précédé l'entrée en vigueur du nouveau tarif douanier fixée au 1^{er} janvier 1906. La part d'augmentation qui doit être attribuée à cette cause imprévue ne peut pas être déterminée en chiffres, toutefois on ne s'écarte pas beaucoup de la réalité en l'estimant à 1¹/₂ million de francs. Le résultat extraordinairement favorable de l'année qui, au lieu des fr. 500,000 prévus au budget, se traduit par une augmentation de fr. 3,000,000 en plus, a donc sa cause principale dans ce trafic exceptionnel et dans celui si favorable du mois de mai. L'augmentation correspond à un développement de 4,82 %, tandis que les quantités transportées se sont élevées de 9,054,742 tonnes à 9,889,894 tonnes ou de 9,22 %. L'augmentation des recettes n'a donc pas marché de pair avec le développement du trafic. La raison de cette disproportion est, en première ligne, la réduction des taxes marchandises, qui a provoqué une diminution sensible des recettes moyennes par tonne. La recette moyenne par tonne a été:

1903.	.	.	fr. 7,34
1904.	.	.	» 7,01
1905.	.	.	» 6,75

Lac de Constance. Le produit total de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance (chapitre B du tableau comparatif des recettes) est de fr. 7291.85 inférieur à celui de l'année précédente. Tandis que les recettes provenant du transport des voyageurs et des bagages ont augmenté de fr. 15,289.54, le transport des marchandises et des animaux accuse une diminution de fr. 22,581.39. Les causes de cette dernière sont d'abord une importation moindre de céréales de provenance allemande ainsi qu'une exportation moindre de fruits, résultant d'une récolte moins abondante que l'année précédente. Les pertes qui se sont produites de ce chef n'ont pu être compensées par le fort trafic des 3 derniers mois.

f. Détaxe.

Les affaires du bureau de détaxe ont augmenté cette année en proportion du développement du trafic des voyageurs et des bagages. Le tableau ci-joint donne un aperçu des nouvelles affaires qui ont été traitées en 1905, ainsi que des sommes payées pendant cette période par les chemins de fer fédéraux ou mises à la disposition d'autres administrations.

	Nombre des nouvelles affaires	Sommes mises à la charge des C. F. F. Fr.
<i>a.</i> Réclamations pour fausse application des tarifs, des prescriptions de tarif, etc.	6,134	61,080. 41 (marchandises) 101. 60 (bagages) 355. 15 (bétail)
<i>b.</i> Demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation	2,051	202,389. 92
<i>c.</i> Demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères	2,217	182,500. 39
<i>d.</i> Demandes de restitution de taxes (détaxes), basées sur des autorisations de la Direction générale et des anciennes compagnies	1,000	237,278. 89
<i>e.</i> Fourvoiemens de marchandises (erreurs d'acheminement)	2,387	4,458. 26 ¹⁾
¹⁾ En revanche, les chemins de fer fédéraux ont touché fr. 344.59.		
<i>f.</i> Réclamations portant sur des billets	3,755	26,817. 02
<i>g.</i> Demandes de détaxe concernant des abonnemens généraux non entièrement utilisés	328 ²⁾	39,958. 85 ³⁾
²⁾ 205 cas en raison de la sortie du titulaire de la maison de commerce; 96 " pour cause de maladie ou de mort 17 " " d'absence prolongée hors du pays 6 " en raison d'échange d'abonnemens contre des abonnemens pour 2 personnes de la même maison de commerce; 4 " ensuite de l'arrestation du titulaire.		
<i>h.</i> Primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'emploi abusif d'abonnemens généraux	99	495. — ³⁾
Total	17,971	755,435. 49

³⁾ Ces sommes sont supportées par les administrations qui participent au tarif des abonnemens généraux.

IV. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Par décision de la 72^e conférence de l'Association suisse du matériel, du 4 janvier, le *chemin de fer Uerikon-Bauma*, exploité jusqu'au 1^{er} janvier 1905 par le chemin de fer du Tösstal et qui, à partir de cette date, a repris lui-même l'exploitation de sa ligne, a été admis comme *membre de l'association suisse du matériel*.

2. Le 6 janvier, nous avons donné aux directions d'arrondissements une instruction autorisant *les gardes de nuit des gares et des ateliers à être accompagnés de chiens*, et nous avons établi à ce sujet des prescriptions sur la restitution ou la bonification des frais d'acquisition et d'entretien ainsi que de la taxe des chiens.

3. Les 31 janvier/17 février, il a été conclu avec le *chemin de fer Pont-Brassus* une nouvelle convention suivant laquelle les chemins de fer fédéraux continuent à collaborer, à partir du 30 avril 1905, à l'exploitation de cette ligne comme précédemment. Toutefois l'indemnité de traction due aux chemins de fer fédéraux a été réduite et portée de 90 centimes à 70 centimes par kilomètre-locomotive. La convention a en outre été conclue pour une durée indéterminée et peut être dénoncée pour la fin d'une année civile, moyennant un avertissement donné avant le 1^{er} juillet de l'année précédente.

4. Le Conseil fédéral, tout en abrogeant sa décision du 16 mars 1903, a décidé en date du 7 février de *rétablir l'horaire-affiche général suisse* et d'y faire figurer les lignes de tous les chemins de fer suisses, à l'exclusion des chemins de fer à crémaillère exploités en été seulement et de tous les funiculaires et tramways, mais y compris les courses de bateaux à vapeur des lacs de Thoune et de Brienz et celles du lac des Quatre-Cantons qui mettent en relation Lucerne avec le chemin de fer d'Engelberg. Le nouvel horaire-affiche a paru pour la première fois le 1^{er} mai 1905. Le même arrêté du Conseil fédéral a établi des règles pour la forme, la disposition et la rédaction de l'affiche. Les administrations de chemins de fer sont tenues de placarder l'horaire-affiche général dans les gares et stations. Chaque administration demeure libre d'afficher en outre l'horaire spécial de sa propre entreprise et, cas échéant, les horaires de correspondances directes et les affiches illustrées d'autres entreprises de transport. En revanche, l'affiche générale remplace

les publications ordinaires d'horaires de tous les autres chemins de fer dont elle contient les trains. Les administrations de chemins de fer suisses ne doivent délivrer pour l'affichage dans les gares et les stations étrangères que les horaires-affiches généraux ainsi que les horaires de correspondances directes et les affiches illustrées. Le Département des chemins de fer a déterminé la répartition des frais entre les administrations intéressées.

5. Le 24 mars, nous avons décidé que la *jouissance d'un mois de traitement après décès du titulaire* pourrait aussi être accordée à la famille des ouvriers qui, en raison de leur âge, ne peuvent plus être nommés employés (art. 10 de la loi sur les traitements).

6. En date du 28 mars, nous avons prolongé pour une année, soit jusqu'au 30 avril 1906, aux mêmes conditions que précédemment, la convention conclue avec le chemin de fer du lac de Thoune pour *l'exécution à titre provisoire du service de la traction des trains des chemins de fer fédéraux sur la section Thoune-Scherzligen* y compris le passage du personnel et du matériel roulant.

7. Le 1^{er} mai est entrée en vigueur une nouvelle ordonnance du Conseil fédéral concernant la *fixation du maximum de la vitesse des trains* des chemins de fer principaux (arrêté du Conseil fédéral du 25 mars 1905).

8. Le 4 avril, nous avons donné aux directions d'arrondissement des instructions au sujet de *l'incorporation, dans l'échelle des traitements, des ouvriers des économats nommés à titre définitif*.

9. Le *règlement n° 39 concernant les conditions de service des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques* (règlement de fabrique) a donné lieu à de longues enquêtes et négociations, notamment au sujet de l'application de ces dispositions aux ateliers des dépôts. Après avoir examiné les demandes et vœux formulés par les ouvriers des ateliers et portés à notre connaissance ensuite de la publication du règlement, prescrite à l'article 8 de la loi sur les fabriques, nous avons, en date du 11 avril, approuvé ce règlement avec quelques modifications, qui ont été arrêtées lors des délibérations avec le Département fédéral de l'industrie et les inspecteurs de fabrique; le Conseil d'administration nous avait autorisés à apporter ces modifications dans sa séance du 24 juillet 1903. Au cours

de ces négociations, la Direction de l'industrie et du commerce du canton de Zurich a adressé, en date du 7 janvier 1905, au Département fédéral de l'industrie un office dans lequel, adoptant le point de vue exposé dans une pétition qui lui avait été adressée par l'Association des ouvriers de chemin de fer du district de Zurich, elle proposait de rayer les ateliers des dépôts de la liste des fabriques, soit de demander au Conseil fédéral de décréter cette mesure; il était entendu que les ateliers en question seraient soumis à la loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications, du 19 décembre 1902. Appelés à donner notre préavis sur cette pétition, nous avons adopté le point de vue de la Direction du commerce et de l'industrie du canton de Zurich. En date du 2 juin, le Conseil fédéral a pris la décision suivante :

1. La demande de la Direction du commerce et de l'industrie du canton de Zurich, tendant à rayer les ateliers des dépôts des chemins de fer de la liste des entreprises soumises à la loi sur les fabriques, est écartée.
2. La Direction générale des chemins de fer fédéraux est chargée de désigner au Département de l'industrie les ateliers soumis à la loi sur les fabriques, dont les ouvriers doivent être régis par la loi fédérale du 19 décembre 1902, en ce qui concerne la durée du travail et le nombre de jours de repos.
3. Le Département des chemins de fer est chargé d'opérer la classification prévue à l'article 2 pour les ateliers des compagnies de chemins de fer et de bateaux à vapeur soumis à la loi sur les fabriques.
4. Les Départements des chemins de fer et de l'industrie sont invités à se mettre d'accord pour dresser, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 1^{er} mars 1901, la liste des ateliers auxquels la loi fédérale du 19 décembre 1902 est applicable en ce qui concerne la réglementation du travail et des jours de repos.
5. Cette décision sera communiquée au conseil d'Etat du canton de Zurich pour être transmise à la Direction du commerce et de l'industrie, à l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport et à la Direction générale des chemins de fer fédéraux qui recevront en outre une copie du mémoire du Département fédéral de justice et police, du 14 avril 1905.

Le règlement n° 39 a été approuvé par les gouverne-

ments cantonaux intéressés et il est entré en vigueur conformément à son article 24.

10. Nous nous sommes fait représenter à une *séance du congrès international des chemins de fer* qui a eu lieu du 4 au 13 mai à Washington.

11. En date du 7 juin, nous avons édicté une nouvelle *instruction concernant le contrôle des wagons dans les gares*. Cette instruction, qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1905, a apporté des simplifications dans le service.

12. Le 9 juin, nous avons fixé des taux uniformes pour les *indemnités à payer aux agents des gares et aux ouvriers employés exceptionnellement, à titre d'aides, dans le service des trains*.

13. Le 9 juin, nous avons donné aux directions d'arrondissement une instruction sur l'allocation d'un supplément de salaire aux journaliers qui sont chargés, d'une manière passagère, d'un service qui demande des aptitudes supérieures à celles exigées ordinairement. Cette décision a été prise *en exécution de l'article 10 du règlement n° 25* concernant le salaire des ouvriers à la journée (à l'exception des ouvriers des ateliers).

14. La *conférence européenne des horaires* pour le service d'hiver 1905/1906 a eu lieu à Liège les 15 et 16 juin. Celle pour le service d'été 1906 a eu lieu à Florence les 6 et 7 décembre. Nous étions représentés à l'une et à l'autre.

15. Par décision de la 73^e conférence de l'Association du matériel, du 14 août, le *chemin de fer Kriens-Lucerne* (service des marchandises) a été admis comme *membre de l'association suisse du matériel*.

16. A la suite d'une demande qui lui a été adressée par l'Association de chemins de fer suisses, le Conseil fédéral a consenti à faire application de l'art. 10 de la loi fédérale sur la durée du travail dans les entreprises de transport et de communications du 19 décembre 1902 et, par arrêté du 4 septembre, il a autorisé les administrations de chemins de fer à recourir, jusqu'au 15 novembre, le jour du Jeûne fédéral excepté, aux mêmes *mesures exceptionnelles* que les années précédentes pour leur permettre de faire face au *trafic d'automne*. Ce trafic s'est effectué d'une manière normale.

Le trafic marchandises a pris des *proportions considérables* à fin décembre à cause de la mise en vigueur du nouveau *tarif douanier* fixée au 1^{er} janvier 1906 ; le Département fédéral des chemins de fer, se fondant sur l'article 10 de la loi sur la durée du travail, du 19 décembre 1902, nous a autorisés à prendre des mesures exceptionnelles (mise en marche de trains de marchandises et exécution du service des marchandises les dimanches et jours de fête).

17. Le 11 septembre, la Direction générale et les Directions d'arrondissement se sont réunies en conférence commune pour s'occuper des *conditions de salaire des ouvriers des ateliers*.

18. Le Conseil fédéral nous a communiqué son arrêté du 15 septembre relatif à la réponse qu'il a faite à divers pétitionnaires qui se plaignaient de la *préférence excessive donnée à la langue française dans les documents officiels, au détriment de l'allemand*.

19. Le 1^{er} novembre est entrée en vigueur la nouvelle *ordonnance sur l'entretien du matériel roulant des chemins de fer principaux suisses*, édictée en date du 27 octobre par le Conseil fédéral pour remplacer celle du 5 février 1895. Il faut mentionner, comme l'innovation la plus importante, le fait que les délais de revision ont été prolongés eu égard aux changements apportés au mode d'exploitation ainsi qu'à l'état du matériel roulant.

20. En date du 25 novembre, le Département fédéral des postes et chemins de fer a décidé, contrairement aux pétitions des compagnies intéressées, que le *personnel de la Compagnie internationale des wagons-lits et de la Compagnie suisse des wagons-restaurants* occupé au chemin de fer, est soumis à la loi sur la durée du travail du 19 décembre 1902.

21. Le 28 novembre, le Conseil fédéral a édicté de *nouvelles prescriptions de police pour le transport d'animaux vivants sur les chemins de fer et bateaux à vapeur suisses*, pour remplacer celles du 12 mars 1888, et en a fixé l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1906.

22. En date du 19 décembre, nous avons invité à nouveau le personnel des trains et le personnel des gares chargé de l'expédition des trains à réagir contre l'habitude qu'ont beaucoup de voyageurs de *marquer, dans les trains*, contrairement aux dispositions du § 14, 1^{er} alinéa du règlement suisse, de trans-

port, *plus de places qu'il ne leur en faut pour eux et leur famille.* Nous avons, en outre, enjoint au personnel d'appliquer, en cas de contravention, les prescriptions sur la police des chemins de fer.

23. Nous référant aux communications contenues à la page 18 du présent rapport relativement à *l'introduction de la traction électrique sur la ligne du Simplon*, nous les complétons par les renseignements suivants :

Le contrat conclu avec la Société par actions Brown, Boveri et Cie à Baden, en date du 19 décembre 1905, a la teneur suivante (traduction du texte original allemand) :

Article premier.

1° La Direction générale des chemins de fer fédéraux à Berne, autorise la Société par actions Brown, Boveri et Cie à Baden, conformément aux conditions du présent contrat, à organiser sur la section de ligne de Brigue à Iselle l'exploitation à titre d'essai par la traction électrique d'après le système du courant triphasé.

2° La capacité des installations devra être calculée de manière à assurer complètement l'exécution des horaires établis (art. 5) et à répondre aux exigences suivantes :

a. Sur le parcours Brigue-Iselle :

Remorquer avec une seule locomotive un train de voyageurs de 300 tonnes (machine non comprise) à la vitesse de 68 km. à l'heure ;

Remorquer avec une seule locomotive un train de marchandises de 400 tonnes (machine non comprise) à la vitesse de 34 km. à l'heure.

b. Sur le parcours Iselle-Brigue :

Remorquer avec une seule locomotive un train de voyageurs de 300 tonnes (machine non comprise) à la vitesse de 34 km. à l'heure jusqu'à la station du tunnel, et à la vitesse de 68 km. à l'heure depuis la station du tunnel jusqu'à Brigue ;

Remorquer avec une seule locomotive un train de marchandises de 400 tonnes (machine non comprise) à la vitesse de 34 km. à l'heure sur tout le parcours.

3° En outre, la capacité des installations devra permettre que deux trains des catégories susmentionnées puissent se croiser à la station du tunnel, ou se suivre à distance de bloc et que deux de ces trains puissent démarrer simultanément.

Art. 2.

1° La Société par actions Brown, Boveri & C^{ie}, à Baden, établit à ses propres frais les installations nécessaires à la production et à la transmission de l'énergie électrique, comprenant en particulier dans chacun des bâtiments des machines existant aux têtes nord et sud du grand tunnel, un générateur avec machine excitatrice et tableau de distribution, ainsi que les lignes complètes de transport de force électrique sur la section Brigue-Iselle et, pour autant que cela est nécessaire, dans ces deux gares.

2° Les nouvelles installations dans les bâtiments des machines doivent être établies de façon qu'au besoin, l'état primitif puisse être rétabli aussi rapidement que possible. La conduite électrique dans le tunnel doit être disposée de telle sorte qu'elle puisse être transformée facilement en conduite pour courant monophasé, au cas où l'adoption de ce système serait décidée. En outre, la conduite devra être posée de façon à pouvoir être rapidement enlevée et remontée par tronçons en cas de réparations à effectuer à la voûte du tunnel.

3° Les chemins de fer fédéraux mettent gratuitement à la disposition de la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie}, pour la production de l'énergie électrique, les installations de force motrice existant à Brigue et Iselle, pour autant que celles-ci ne sont pas nécessaires aux chemins de fer fédéraux pour d'autres besoins de l'exploitation. S'il y avait lieu de compléter les installations de force motrice pour satisfaire aux conditions imposées à la traction électrique des trains, ce travail incomberait à la Société Brown, Boveri & C^{ie}.

4° Les modifications à apporter aux installations existantes pour la traction électrique des trains ou celles qui en sont la conséquence, sont à la charge de la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie}.

5° La Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} doit fournir à ses frais les locomotives électriques nécessaires (au moins cinq); celles-ci doivent être munies du frein double Westinghouse.

Art. 3.

1° La Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} doit soumettre à l'approbation de la Direction générale des chemins de fer fédéraux tous les plans et lui remettre les rapports et commentaires jugés nécessaires à l'étude des installations électriques et des moyens d'exploitation.

2° L'établissement des installations nécessaires sur le territoire du chemin de fer ne pourra commencer que lorsque le Département fédéral des chemins de fer l'aura autorisé.

3° Avant d'entreprendre n'importe quelle construction sur le territoire du chemin de fer, la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} doit s'entendre avec l'Entreprise du tunnel du Simplon, soit avec la Direction du 1^{er} arrondissement des chemins de fer fédéraux à Lausanne. Pendant l'exécution des travaux, la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} devra se conformer strictement à toutes les instructions de la Direction du 1^{er} arrondissement ou de ses agents compétents.

Art. 4.

1° La Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} s'engage à terminer les travaux assez tôt pour que la traction électrique régulière des trains sur la section Brigue-Iselle puisse commencer le 1^{er} juin 1906 et continuer sans perturbations. Les installations afférentes à la traction électrique seront préalablement éprouvées, d'accord avec la Direction du 1^{er} arrondissement, par un nombre suffisant de courses d'essai. Les chemins de fer fédéraux se réservent, en outre, de transporter en tout temps, au travers du tunnel, les locomotives à vapeur destinées à l'exploitation à la vapeur de la section Iselle-Domodossola, y compris tous les matériaux nécessaires à cette exploitation, de même que les objets à installer par les chemins de fer fédéraux à Iselle et à Domodossola.

2° La Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} s'engage, pendant la durée d'exécution des installations électriques et pendant les courses d'essai, à prendre toutes les précautions nécessaires pour garantir la sécurité du personnel et du matériel du chemin de fer et des tiers. Elle est aussi responsable, pendant la période de construction ou pendant les courses d'essai, de tout dommage causé à son propre personnel ou matériel, ainsi qu'au personnel, matériel ou autres propriétés des chemins de fer fédéraux ou de tiers. L'approbation des plans et installations et l'autorisation de faire des courses d'essai ne diminuent en rien la responsabilité de la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie}.

Art. 5.

1° A partir du 1^{er} juin 1906, la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} prend à sa charge à ses propres frais, pour la durée d'une année et pour une seconde année si les chemins de fer fédéraux le demandent, le service de la traction élec-

trique sur la section Brigue-Iselle aménagée en conséquence, et assume ainsi l'obligation d'assurer le service régulier de tous les trains (des trains réguliers comme des trains facultatifs et spéciaux) suivant les horaires établis par les chemins de fer fédéraux.

2° L'exploitation par la traction électrique de la section Brigue-Iselle ne pourra commencer qu'après la reconnaissance de la ligne par l'autorité de surveillance fédérale et lorsque cette dernière aura accordé l'autorisation nécessaire.

Art. 6.

1° Pendant la période d'exploitation désignée à l'art. 5, la Société par actions Brown, Boveri & Cie prend à sa charge la fourniture, l'entretien et la conduite de toute la traction électrique sur la section Brigue-Iselle ; elle fournira également le personnel appelé à desservir les stations de force motrice et le personnel des locomotives électriques. Ce dernier ne pourra être admis au service de la traction électrique qu'après avoir subi un examen démontrant qu'il a les qualités requises pour le service de la traction et notamment la connaissance des signaux et de la manœuvre des freins.

2° Le service d'expédition, celui des trains et celui de la voie, ce dernier à l'exclusion de l'entretien des conduites électriques qui est à la charge de la Société par actions Brown, Boveri & Cie, incombent à la Direction du 1^{er} arrondissement des chemins de fer fédéraux, qui exercera aussi la surveillance générale sur le service de traction.

3° Si des travaux de réparation devaient se faire simultanément aux installations de la traction électrique et à celles du ressort du service de la voie (superstructure, conduites à basse tension, signaux, appareils de sûreté, etc.), ces derniers auront la priorité sauf entente préalable avec la Direction du 1^{er} arrondissement.

Art. 7.

Le service des manœuvres proprement dites à Brigue et à Iselle sera fait par les chemins de fer fédéraux au moyen de locomotives à vapeur. Ces deux stations ne seront pourvues que des conduites électriques nécessaires pour permettre l'entrée et la sortie des trains remorqués électriquement.

Art. 8.

1° Le service et l'entretien de toutes les installations fixes et mobiles, nécessaires à la traction électrique, ainsi que la

production du courant électrique, incombent entièrement à la Société Brown, Boveri & C^{ie} qui en supportera les frais.

2° Les chemins de fer fédéraux participent aux frais de la traction électrique sur la section Brigue-Iselle, à raison de 60 centimes pour chaque kilomètre de train en service utile, remorqué électriquement, la section Brigue-Iselle étant comptée à 21,⁹ km.

3° En cas d'interruption dans l'exploitation électrique, les parcours de secours effectués par les locomotives à vapeur seront facturés périodiquement par les chemins de fer fédéraux à raison de 60 centimes par kilomètre de locomotive et ces factures seront défalquées du montant obtenu conformément au paragraphe 2 ci-dessus.

Art. 9.

1° La responsabilité de l'exploitation du chemin de fer incombe aux chemins de fer fédéraux.

2° Toutefois pendant la période d'exploitation mentionnée à l'art. 5, la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} assume entièrement la responsabilité pour tous les dommages sans exception résultant de l'utilisation du courant électrique pour l'exploitation et causés à son propre personnel ou matériel, de même qu'au personnel, matériel et autres propriétés des chemins de fer fédéraux ou de tiers, ainsi qu'aux voyageurs et aux marchandises.

3° Les chemins de fer fédéraux sont responsables des dommages causés par le feu au matériel roulant (à l'exception des locomotives électriques) et aux marchandises transportées.

Art. 10.

Le personnel fourni par la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} pour assurer le service sur les chemins de fer fédéraux, en exécution du présent contrat, devra se soumettre aux ordres de service des organes du chemin de fer. Les chemins de fer fédéraux se réservent le droit d'exclure du service tout fonctionnaire et employé qui donnerait lieu à des plaintes réitérées.

Art. 11.

1° La Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} s'engage à accorder aux agents des chemins de fer fédéraux, autorisés par la Direction générale et par la Direction du 1^{er} arrondissement, libre inspection de tous les détails et résultats de la traction électrique de la section Brigue-Iselle, et de leur donner verbalement ou par écrit tous les renseignements sur toutes

les questions qui s'y rapportent, tant au point de vue technique que financier.

2° La Direction générale et la Direction du 1^{er} arrondissement désigneront les fonctionnaires des chemins de fer fédéraux qui sont autorisés à circuler sur les locomotives électriques.

3° Les affaires à traiter avec le Département fédéral des chemins de fer le seront par les soins de la Direction générale, la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} ayant à fournir gratuitement tous les projets, plans, rapports, etc., nécessaires à cet effet.

Art. 12.

En vue de garantir l'exécution des obligations assumées par le présent contrat, la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} fournira un cautionnement de fr. 200,000 (deux cent mille francs) sous une forme réservée à l'approbation de la Direction générale.

Art. 13.

1° Si avant le terme de la période d'une année mentionnée à l'art. 5 du présent contrat, les chemins de fer fédéraux ne demandent pas à en prolonger la durée pendant une deuxième année, ou si avant l'expiration de la période de deux années les parties ne renouvellent pas ledit contrat, il sera sans autre considéré comme annulé à la fin de l'une de ces périodes.

2° Les chemins de fer fédéraux ont le droit de rompre en tout temps le présent contrat, même pendant cette période, s'ils estimaient que le système de traction électrique adopté est impuissant ou insuffisant pour assurer l'exploitation régulière de la section Brigue-Iselle.

3° Si par suite de retard dans les travaux ou de résultats défavorables des courses d'essai, la section Brigue-Iselle ne pouvait pas être ouverte le 1^{er} juin 1906 à la traction électrique, les chemins de fer fédéraux sont en droit d'introduire sans autre la traction à vapeur, de rompre le présent contrat et d'exiger éventuellement des dommages-intérêts.

Art. 14.

Immédiatement après avoir arrêté définitivement tous les détails d'exécution des installations, la Société par actions Brown, Boveri & C^{ie} devra communiquer aux chemins de fer fédéraux les prix auxquels elle leur céderait, sur leur demande, tout ou partie des installations. Les chemins de fer fédéraux

n'assument toutefois aucune obligation de reprendre tout ou partie des installations exécutées pour la traction électrique et ils restent entièrement libres d'adopter un autre système de traction électrique. Par contre, même en cas de résultats favorables de la période d'exploitation (art. 5), la Société par actions Brown, Boveri & Cie est tenue, à l'expiration du contrat et sur la requête des chemins de fer fédéraux, d'enlever immédiatement à ses propres frais et sans perturbation pour l'exploitation, toutes les installations électriques et de rétablir l'état primitif.

Art. 15.

Immédiatement après la conclusion du présent contrat, la Société par actions Brown, Boveri & Cie s'engage à présenter des offres aux chemins de fer de l'Etat italien pour l'équipement électrique de la section Iselle-Domodossola et à faire aux chemins de fer fédéraux, au plus tard 8 mois après la conclusion de ce contrat, des propositions pour l'extension de la traction électrique jusqu'à Domodossola.

Art. 16.

Le présent contrat n'entrera en vigueur que lorsque le Conseil fédéral suisse se sera déclaré en principe d'accord pour l'introduction de la traction électrique projetée sur le tronçon Brigue-Iselle.

Nous nous sommes décidés à conclure ce contrat en raison des grands avantages que présente, tant pour les voyageurs que pour le personnel, l'introduction de la traction électrique dans le tunnel du Simplon, surtout en ce qui concerne les conditions d'aération et de température, avantages qui subsistent quel que soit le système appliqué. Dans les circonstances données, il ne pouvait s'agir que de l'installation à courant triphasé qui nous a été offerte parce qu'au moment actuel le système a déjà été expérimenté sur une grande échelle et parce qu'on mettait à notre disposition un nombre suffisant de locomotives de ce système. Le gouvernement italien a eu en effet la complaisance de nous offrir, à titre provisoire, les trois grandes locomotives électriques en exploitation sur la ligne de la Valteline de sorte que, grâce à cette offre et aux deux autres locomotives, actuellement en construction dans les ateliers de la société Brown, Boveri & Cie et destinées au chemin de fer de la Valteline, l'exploitation pouvait être assurée. Relativement aux forces hydrauliques disponibles, il faut ajouter que, suivant rapport de la Direction du 1^{er} arrondissement, il existe du côté nord du tunnel 2,230

chevaux et 1,260 du côté sud ; après déduction des forces nécessaires aux chemins de fer fédéraux pour la ventilation, la réfrigération, l'éclairage et pour le dépôt de Brigue, soit 635 chevaux du côté nord et 525 du côté sud, on disposera pour la traction électrique de 2330 chevaux. Du côté sud, les forces motrices de la Diveria ne sont pas momentanément utilisées et, en améliorant la conduite sous pression, on obtiendra 1940 chevaux, au lieu des 1260 indiqués ci-dessus. D'après les calculs de Brown, Boveri & Cie la traction électrique exige, selon l'horaire prévu qui ne comporte qu'un *seul* train à la fois dans le tunnel, 940 chevaux sur l'axe des turbines, sans compter le surplus de force nécessaire pour le démarrage des trains. Les forces actuellement disponibles ne suffiront pas simultanément à la traction électrique et aux travaux d'achèvement du second tunnel ; toutefois des négociations ont été entamées depuis longtemps pour l'acquisition de nouvelles forces hydrauliques au nord et au sud du tunnel et nous espérons qu'elles aboutiront sous peu à un résultat.

Nous avons soumis ce contrat accompagné d'un rapport à notre Conseil d'administration, et, dans sa séance du 29 décembre 1905, il en a pris note dans un sens approbatif.

Le Conseil fédéral a, par arrêté du 23 janvier 1906, donné en principe son autorisation pour l'introduction de la traction électrique sur la section Brigue-Iselle, autorisation qui avait été réservée à l'art. 16 du contrat.

24. Nous référant aux communications contenues dans notre rapport de gestion de l'année dernière (pages 111 et 112), au sujet des *courses d'essai effectuées sur la ligne Seebach-Wettingen par la fabrique de machines d'Ærlikon au moyen de la traction électrique*, avec courant monophasé à haute tension, nous avons à ajouter que ces courses ont été continuées d'une manière active et avec succès sur la section Seebach-Affoltern ; ces essais ne sont pas encore arrivés à un résultat définitif.

25. Nous avons, comme les deux années précédentes, alloué en 1906, une *subvention de 10,000 francs à la Commission suisse d'études pour la traction électrique des chemins de fer*.

Cette Commission était, à la fin de l'année, composée comme suit :

1. Département fédéral des postes et chemins de fer, division des chemins de fer ;
2. Société par actions Brown, Boveri & Cie, Baden ;

3. Société par actions précédemment J.-J. Rieter, Winterthour ;
4. Compagnie de l'industrie électrique et mécanique, Genève ;
5. Société d'électricité Alioth, Münchenstein ;
6. Chemin de fer du Gothard ;
7. Fabrique de machines, à Oerlikon ;
8. Chemins de fer fédéraux ;
9. Société suisse des électriciens ;
10. Association des usines électriques suisses ;
11. Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour ;
12. Banque pour les entreprises électriques, à Zurich ;
13. Société pour l'industrie électrique, à Bâle ;
14. Chemin de fer rhétique, Coire ;
15. Société franco-suisse pour l'industrie électrique, Genève ;
16. Association de chemins de fer secondaires suisses ;
17. Usines pour le transport d'énergie, à Rheinfelden ;
18. Société par actions Motor, à Baden ;
19. Société par actions de l'usine électrique de Wangen s/A.

Dans notre rapport de gestion de 1904, pages 112 et 113, nous avons donné des renseignements détaillés sur le programme de travail de la commission d'études. Dans l'intervalle, les travaux ont été poussés activement, de sorte que les résultats obtenus jusqu'ici pourront être probablement publiés en 1906.

26. En 1905, le nombre des *permis pour courses isolées* délivrés par la Direction générale ou par les Directions d'arrondissement aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux ainsi qu'à leurs familles s'est élevé à 244,297 ; en 1904, le nombre de ces permis était de 225,292.

27. Pendant l'année 1905, 3 *séances de la Conférence technique de l'Association de chemins de fer suisses* ont eu lieu et ont été consacrées à la discussion de nombreuses questions techniques relatives à la construction et en particulier à l'exploitation des chemins de fer. Les questions importantes énumérées ci-après ont été définitivement réglées :

a. Règlement sur l'éclairage du matériel roulant, entré en vigueur le 1^{er} mars 1905. Il contient la description des installations d'éclairage à l'électricité et au gaz et des instructions relatives à leur manutention, ainsi que des prescriptions sur l'éclairage à l'huile et au pétrole ;

b. Mise en vigueur d'un nouveau tarif pour les avaries aux voitures ;

c. Elaboration de nouvelles prescriptions pour l'établissement des rapports à faire sur les irrégularités survenues en service dans le fonctionnement du frein Westinghouse et sur les constatations faites aux ateliers lors de la revision des appareils de ce frein ;

d. Projet d'une nouvelle ordonnance sur l'entretien du matériel roulant des chemins de fer principaux suisses, destinée à remplacer l'ordonnance du Conseil fédéral du 5 février 1895, pour être soumis au Département des chemins de fer ;

e. Etablissement de nouveaux types de matériel roulant et revision des types existants ;

f. Prescriptions sur les mesures à prendre en cas d'avarie au sifflet des locomotives ;

g. Pose d'appareils de protection aux voitures pour prévenir les écrasements de doigts ;

h. Coopération du personnel au service de surveillance institué pour réprimer la traite des blanches.

28. *L'affluence des voyageurs étrangers* a été de nouveau très forte pendant l'été 1905. De même, le nombre des touristes et des sportmen qui se sont rendus dans les stations d'hiver de l'Oberland bernois, à Davos, dans l'Engadine, etc., a été notablement plus grand que l'année précédente et ce trafic se développera sans doute davantage encore. Parmi les circonstances extraordinaires qui ont nécessité des mesures spéciales, il faut mentionner : la fête fédérale de chant à Zurich, la fête des vigneronns à Vevey et les manœuvres d'automne du II^e corps d'armée. Les trains ont en général circulé sans perturbations notables.

b. Service d'expédition et des trains.

1. Ensuite de la *création de trains-marchandises directs* dans le trafic est-ouest et vice-versa, nous avons en date du 10 mars, *complété le schéma de numérotation des trains.*

2. L'horaire d'été du 1^{er} mai au 30 septembre 1905 a introduit, outre les modifications qu'il contient régulièrement en regard de l'horaire d'hiver et un certain nombre d'améliorations, les innovations importantes suivantes :

1. Le train mixte 1032 qui, pour le service d'hiver 1904/05,

avait été transformé en train omnibus et dont le parcours avait été prolongé jusqu'à Genève, a été maintenu tel quel pour le service d'été.

2. Le train-tramway 1022 Nyon-Genève qui, pendant le service d'hiver circulait tous les jours, a été maintenu tel quel.
3. Il a été créé deux nouveaux trains-tramways 1020 et 1015 Lausanne-Morges et retour.
4. Des voitures de III^e classe ont été ajoutées au train express 76 Zurich-Olten-Bienne-Genève.
5. Le parcours des trains 1245 et 1250 a été prolongé de Palézieux à Lausanne et retour, de sorte que tous les trains de la ligne de la Broye circulent, sans changement de voiture à Palézieux, jusqu'à et à partir de Lausanne.
6. Le train 1056 a été prolongé de Palézieux à Lausanne, comme l'hiver dernier.
7. Le train mixte 3085 Vallorbe-Cossonay a été accéléré et prolongé jusqu'à Lausanne ; il circule tous les jours.
8. Le train de luxe Paris-Lausanne-St-Maurice et retour a été prolongé jusqu'à et à partir de Brigue ; son horaire a été modifié de façon à ce que l'arrivée et le départ, à Brigue et à Zermatt, aient lieu de jour et à une heure convenable. L'horaire du train de luxe Paris-Berne-Interlaken a été modifié d'une manière analogue.
9. Les nouveaux trains suivants ont été créés sur la ligne Bienne-Lausanne :
 - a. train direct 1204 Bienne-Lausanne avec voitures des 3 classes, relevant à Bienne la correspondance des trains 1483 de Berne, 3432/1432 de Soleure et correspondant à Lausanne aux trains 4 pour Genève et 1127 pour le Valais ;
 - b. train omnibus 1209 Lausanne-Bienne correspondant à Lausanne à tous les trains du groupe de 8 à 9 heures, à Neuchâtel aux trains 159 pour Berne, 156 pour la Chaux-de-Fonds et 159 de la Chaux-de-Fonds, à Bienne au train 1443 pour Olten ;
 - c. train omnibus 1203 Neuchâtel-Bienne qui correspond à Bienne aux trains 92 et 1486 pour Berne, 3537 et 1489 pour le Jura.
10. Pour décharger le train 17 de la ligne de Berne, il a été créé un nouveau train 367 Lausanne-Bienne-Olten qui a, à Lausanne et à Olten, les mêmes correspondances que le train 17.
11. Le train 3226/1226 Neuchâtel-Cossonay qui, déjà pendant le service d'hiver, avait été converti en un train omni-

- bus et dont le parcours avait été prolongé jusqu'à Lausanne, a été maintenu tel quel pour le service d'été.
12. Pour assurer les correspondances allemandes à la gare badoise de Bâle, il a été créé deux nouveaux trains 1814 et 1828 sur la ligne de raccordement.
 13. Pour assurer une continuation au train 1655 Bâle-Olten (nouveau n° 111) il a été créé un nouveau train omnibus 111 Olten-Lucerne.
 14. Les trains du dimanche 1657 et 1668 Bâle-Läufelfingen et retour ont été prolongés jusqu'à et à partir d'Olten.
 15. Le train mixte 3585 Porrentruy-Delémont a été transformé en un train omnibus quotidien 1585 qui circule à partir de Delle faisant suite au train P. L. M. 1297 de Besançon.
 16. Pour permettre aux voyageurs d'arriver à Berne vers 8 heures du matin, il a été créé entre Olten et Berne un nouveau train de marchandises quotidien 3404 avec transport de voyageurs.
 17. Le train mixte 3401 Berne-Olten a été transformé en un train omnibus quotidien, 7.
 18. Il a été créé un nouveau train omnibus 1411, entre Berne et Olten, correspondant à Olten à tous les trains du groupe de 2 à 3 heures.
 19. Les trains directs de saison 1460 et 1469 Berne-Thoune (-Interlaken) et retour ont circulé pendant tout le service d'été.
 20. Pour améliorer les relations entre la Suisse orientale et la Suisse occidentale, le train mixte 3438/1438 Olten Bienne a été transformé en un train omnibus et sa marche a été accélérée. Il relève à Olten la correspondance du train 18 et correspond lui-même à Bienne avec le train 1210.
 21. L'introduction du train mixte 3444 a créé une nouvelle relation de jour entre Olten et Nouveau-Soleure.
 22. Une nouvelle relation directe de et pour La Chaux-de-Fonds a été créée par l'introduction des trains 1489 Berne-La Chaux-de-Fonds et 1512 La Chaux-de-Fonds-Bienne; ce dernier correspond à Bienne au train direct 1512 pour Berne.
 23. Pour le transport des ouvriers il a été créé un nouveau train matinal 3485 Lyss-Bienne ne circulant que les jours ouvrables.
 24. Sur la ligne Bienne-Bâle il a été créé un nouveau train direct 95 qui relève à Bienne la correspondance des trains 97 de Berne et 79 de Genève et de Lausanne.

25. Les trains locaux 1544, 1549 et 1552 Bâle-Laufon et retour ont été prolongés jusqu'à et dès Delémont. Le train 1552 correspond à Delémont au train 1550 (nouveau 1552) à destination de Bienne, Berne et Neuchâtel.
26. Un nouveau train 1750 Langnau-Berne a été créé pour décharger, le dimanche, le train direct 1752 pendant la haute saison.
27. Le train 3766/1766 part de Brienz et non plus de Meiringen.
28. Les relations entre la Suisse occidentale, et la Suisse orientale ont été améliorées de la manière suivante, ce qui a eu pour effet la création de nouveaux trains :
 - a.* Le train direct 13 Genève-Berne-Zurich a été dédoublé sur le parcours d'Olten à Zurich (trains 13 et 59) ; le premier de ces trains atteint à Zurich les trains 2140 pour Lucerne, 2567 pour Schaffhouse, Romanshorn et St. Gall-St. Margrethen et 195 pour Glaris et Coire. Ce dernier train a dû être quelque peu retardé au départ de Zurich et acheminé par Meilen. A Sargans, il a une continuation sur Buchs-Feldkirch-Innsbruck et au-delà.
 - b.* Le train express 17 Genève-Berne-Zurich a reçu une continuation directe au-delà de Zurich, grâce à la création d'un nouveau train direct 2573 Zurich-Winterthour. Ce train 2573 correspond à Winterthour aux trains 2515 (ancien 9) pour Romanshorn et 2573 pour St. Gall-Rorschach.
 - c.* Le train express 26 a reçu une correspondance directe de Romanshorn (train 2514) et de St-Gall (train 2550) grâce à la création d'un nouveau train direct Winterthour-Zurich.
29. Le train 105 Bâle-Lucerne ayant été prolongé jusqu'à Chiasso-Milan, il a été créé, pour correspondre avec celui-ci, un nouveau train direct 172 Zurich-Zoug-Arth-Goldau, qui relève à Zurich la correspondance du train 2546 de St. Gall, avancé en conséquence. Nos efforts pour obtenir l'introduction de voitures de II^{me} classe dans le train G. B. 105, qui n'a que des voitures de I^{re} et de III^{me} classes, n'ont abouti à aucun résultat cette année.
30. Un nouveau train omnibus 2023 circule le matin entre Bâle et Brugg et correspond à cette dernière gare à tous les trains.
31. Il a été créé un nouveau train Brugg-Wohlen-Bremgarten et retour. Sur ce même parcours, un train de marchan-

- dises avec transport de voyageurs a été transformé en un train omnibus.
32. Le dernier train omnibus 2188 Schaffhouse-Bulach a été prolongé jusqu'à Zurich.
 33. Un nouveau train direct 188 Zurich-Thalwil-Lucerne circule, pendant les mois de juillet, août et septembre; il relève à Thalwil une correspondance de Coire et de l'Engadine.
 34. La ligne Wetzikon-Effretikon a été dotée d'un nouveau train 2402 circulant l'après-midi.
 35. Un nouveau train quotidien de marchandises avec transport de voyageurs circule l'après-midi sur la ligne Rapperswil-Uster-Zurich.
 36. Le train 2326 Linthal-Glaris circule aussi le dimanche à titre d'essai.
 37. Les trains du dimanche 2067 et 2094 Weesen-Sargans-Weesen ont été transformés en trains quotidiens; en revanche, les trains 4065/4082 de cette ligne ne transportent plus de voyageurs.
 38. Sur la ligne St. Gall-Wil le train de marchandises 4570 a été transformé en un train de marchandises quotidien avec transport de voyageurs.
 39. Les trains 2563 et 2570 St. Gall-Oberriet-St. Gall ont été prolongés jusqu'à et dès Sargans, ce qui a permis d'obtenir une nouvelle correspondance du nouveau train 13 pour le Tyrol, dont il est question sous chiffre 28 a.
 40. Le train 2549 a été prolongé de Rorschach à St. Margrethen.
 41. Le train 2615 Sulgen-Gossau, qui jusqu'ici ne circulait entre Gossau et St. Gall que le dimanche, est prolongé pendant toute la semaine jusqu'à St. Gall.
 42. Dans le but d'améliorer les correspondances à Winterthur, l'horaire de la ligne Etzwilen-Winterthur a été complètement remanié; à cette occasion un train qui jusqu'à maintenant ne circulait que les jours ouvrables, a été transformé en train quotidien.
 43. L'horaire de la ligne Rorschach-Constance-Schaffhouse a aussi été remanié partiellement; il a été créé, dans chaque direction, un train direct du soir ayant de bonnes correspondances à Schaffhouse et à Rorschach; de même il a été créé une relation du soir entre Bâle, Eglisau, Schaffhouse et Constance.

Ces nouvelles prestations accusent, par rapport au service d'été 1904, une augmentation de 340,119 kilomètres-trains

pour les cinq mois compris entre le 1^{er} mai et le 30 septembre 1905.

3. Les innovations les plus importantes de *l'horaire d'hiver* entré en vigueur le 1^{er} octobre sont :

1. Pour le service du Simplon on a prévu, pour la date d'ouverture de la ligne à l'exploitation, les nouveaux trains suivants :

1032 Lausanne-Genève,
 1033 Genève-Lausanne,
 1037 Genève-Lausanne,
 12 Berne-Lausanne,
 35 Lausanne-Berne,
 205 (Paris)-Pontarlier-Lausanne,
 209 (Paris)-Pontarlier-Lausanne,
 204 Lausanne-Pontarlier-(Paris),
 205 Lausanne-Domodossola-(Milan),
 209 Lausanne-Domodossola-(Milan),
 204 (Milan)-Domodossola-Lausanne,
 210 (Milan)-Domodossola-St. Maurice-(Lausanne),
 214 (Milan)-Domodossola-Lausanne,
 208, 1132, 1138 et 1140 Domodossola-Brigue correspondant, à Brigue, aux trains actuels.

1121, 1123, 1125, 213 et 1133 Brigue-Domodossola, correspondant, à Brigue, aux trains actuels.

La ligne du Simplon n'ayant pu être ouverte à l'exploitation pour la période de l'horaire d'hiver, ces trains n'ont pas été mis en marche.

2. Le train du dimanche 1022 institué l'année dernière entre Nyon et Genève circule chaque jour comme en été.
3. Les trains locaux Lausanne-Morges-Lausanne 1015 et 1020 introduits dans l'horaire d'été, ont été maintenus.
4. Il a été créé un nouveau train omnibus 1121 entre Sion et Brigue ; il remplace le train de marchandises avec voitures 3121 qui a été converti en un train de marchandises.
5. Des voitures de III^{me} classe ont été ajoutées au train direct 128 Lucerne-Bâle.
6. Eu égard aux sports d'hiver, les trains de luxe 482 et 483 Delle-Bâle-Coire circulent deux fois par semaine à titre d'essai du 2 décembre 1905 au 28 février 1906.
7. Un nouveau train mixte 3766 circule sur la ligne Lungern-Giswil, le mardi et le samedi, du 1^{er} novembre 1905 au 31 mars 1906.
8. Le train de marchandises 4030 a été pourvu de voitures sur la ligne Brugg-Bâle.

9. Un nouveau train 3915 a été créé et circule la semaine sur la ligne Aarau-Wildegg.
10. Les trains du dimanche 1961 Aarau-Arth-Goldau et 1972 Arth-Goldau-Wohlen ont été supprimés en raison de fréquentation insuffisante en hiver.
11. Le train 592 fait le service des voyageurs de Koblenz à Stein-Säckingen et correspond à cette dernière gare au train 4030 (chiffre 8).
12. Un nouveau train 2578 a été créé entre St. Gall et Wil et circule le mercredi et le vendredi.
13. Le train 2551 qui, pendant les hivers précédents, ne circulait que jusqu'à Altstätten a été prolongé jusqu'à Buchs, où il correspond au train 142.
14. Les trains 2552 et 2071 ont été réunis aux trains 2076 et 2555 sur la ligne Coire-Sargans.
15. Le train 2570 circule comme en été, à partir de Sargans et non plus d'Oberriet, et le train 2561 va jusqu'à Sargans ; en revanche, le train 2563 Rorschach-Sargans a été supprimé.
16. Les nouveaux trains suivants introduits dès le 1^{er} mai 1905 circulent aussi pendant l'hiver 1905/06 ;
 - Train 7 Olten-Zurich, qui remplace le train 1911 Aarau-Zurich ;
 - Train 59 Olten-Zurich ;
 - Trains 2507 et 2573 Zurich-Winterthour ;
 - Train 2550 Winterthour-Zurich ;
 - Le train 4023 fait le service des voyageurs sur la ligne Bâle-Stein-Säckingen ;
 - Trains 1995 1996 Wohlen-Brugg-Wohlen ;
 - » 1997/1998 Brugg-Bremgarten-Brugg ;
 - Le train 3976 fait le service des voyageurs sur le parcours Arth-Goldau-Aarau ;
 - Le train 4181 fait le service des voyageurs sur le parcours Bülach-Schaffhouse ;
 - Train 2188 Bülach-Zurich ;
 - » 172 Zurich-Zoug ;
 - » 2515 Winterthour-Romanshorn, qui remplace le train 9 Frauenfeld-Romanshorn ;
 - Les trains 2667 et 2668 Etwilen-Winterthour-Etwilen circulent aussi le dimanche et non plus seulement les jours de semaine.

Ces nouvelles prestations accusent (sans compter les trains du Simplon indiqués sous chiffre 3¹⁾, en regard du service d'hiver 1904-1905 une augmentation de 293,080 kilomètres-

trains pour les 7 mois compris entre le 1^{er} octobre 1905 et le 30 avril 1906.

Pour le trafic-voyageurs, la prestation totale des trains basée sur les horaires approuvés accuse, en 1905, une augmentation de 806,238 kilomètres-trains sur 1904. Pour la période comprise entre le 1^{er} mai 1905 et le 30 avril 1906, les prestations des trains accusent 632,762 kilomètres-trains de plus que pendant la période comprise entre le 1^{er} mai 1904 et le 30 avril 1905.

4. *La brochure des correspondances internationales des trains* pour l'été 1905 a été remaniée et publiée.

5. A l'occasion de la réintroduction de l'horaire-affiche général suisse le Conseil fédéral a approuvé notre déclaration relative à la publication d'un *guide officiel des chemins de fer et des postes suisses*. Nous nous sommes entendus avec la Direction générale des postes pour établir et publier ce guide en commun. Il doit paraître quatre fois par an, savoir le 1^{er} mai, le 1^{er} juillet, le 1^{er} octobre et le 1^{er} décembre en éditions spéciales pour les chemins de fer et les postes. Les travaux préparatoires considérables étant terminés, la première édition a pu paraître le 1^{er} octobre 1905.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Le 5 septembre, nous avons approuvé un type de mât pour la suspension de lampes à arc à 15 mètres au-dessus du sol.

2. Le 29 septembre, nous avons dénoncé la *convention* conclue en 1868 entre le Département fédéral des postes et l'ancienne Compagnie Union-Suisse concernant la *création d'un bureau pour le service des dépêches privées à la station de Rütli* (Rheintal), parce qu'ensuite du développement du trafic il est devenu nécessaire de séparer ce bureau de celui du télégraphe du chemin de fer.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Pendant l'année écoulée, les adjudications de *matériel roulant* suivantes ont été faites:

*A la Fabrique suisse de locomotives et de machines
à Winterthour :*

10 locomotives compound à deux cylindres, de la série A ²/₄,
avec tenders à trois essieux,

- 19 locomotives compound à quatre cylindres, de la série A^{3/5},
avec tenders à quatre essieux,
22 locomotives compound à trois cylindres, de la série B^{3/4},
avec tenders à trois essieux,
10 locomotives à simple expansion, avec surchauffeurs, de la
série B^{3/4}, avec tenders à trois essieux,
5 locomotives tender à simple expansion, de la série E^{c 3/4},
6 locomotives tender à simple expansion, de la série E^{3/3},
suivant marché des 31 mars/3 avril,
29 locomotives compound à quatre cylindres, de la série C^{4/5},
avec tenders à quatre essieux, suivant marché des
21/27 janvier ;
3 locomotives de montagne (compound à quatre cylindres) de la
série HG^{3/3} pour la ligne du Brünig, selon marché du
19 septembre.

A la Société industrielle suisse à Neuhausen :

- 10 voitures A³ avec plateformes fermées et soufflets,
50 » AB³ » » » » »
30 » BC³ » plateformes ouvertes,
7 » AB⁴ » plateformes fermées et soufflets (pour ser-
vice international),
20 » AB⁴ » plateformes fermées et soufflets (pour ser-
vice interne), et
20 » C⁴ » plateformes fermées et soufflets, selon mar-
ché du 26 septembre ;
20 fourgons F³ avec plateformes fermées et soufflets, selon
marché des 31 mai/8 juin ;
100 wagons ouverts M⁶, selon marché des 7/15 juin.

A la Fabrique suisse de wagons, Société par actions à Schlieren :

- 20 voitures B³ avec plateformes fermées et soufflets, et
70 » C³ » » » » »
selon marché du 26 septembre ;
20 fourgons F³ avec plateformes fermées et soufflets, selon
marché des 31 mai/7 juin ;
100 wagons couverts K^{2c}, selon marché des 31 janvier/14 mars ;
50 wagons ouverts M⁶, selon marché des 7/14 juin.

Aux ateliers C. F. F. à Yverdon :

- 110 wagons couverts K^{2d} ;

Aux ateliers C. F. F. à Olten :

- 110 wagons couverts K^{2d} ;

Aux ateliers C. F. F. à Coire :

- 30 wagons couverts K^{2d}.

2. Par marché des 29 avril/17 mai, nous avons adjugé aux Ateliers de constructions mécaniques Escher, Wyss & Cie, à Zurich, la *construction du nouveau bateau mi-salon » Rhein »* pour le lac de Constance. Relativement à l'aménagement intérieur de ce bateau, nous avons décidé, de faire exécuter ces travaux d'après les plans de M. Berlepsch-Valendas, à Munich, d'une manière analogue à l'aménagement du bateau bavarois « Lindau ».

3. Conformément à l'art. 7 du règlement d'exécution de la loi sur le rachat, nous avons procédé à la *répartition du nouveau matériel roulant entre les arrondissements*.

4. Les essais pratiqués avec des *locomotives à surchauffeurs*, du système Schmidt (voir rapport de gestion de 1904, page 123), ayant donné jusqu'à présent de bons résultats, nous avons décidé que 10 des locomotives de la série B^{3/4}, commandées par marché des 31 mars/3 avril 1905, seraient construites comme locomotives à deux cylindres et à simple expansion avec surchauffe de vapeur.

5. Le 27 janvier, nous avons décidé de céder la dernière *locomotive Engerth pour trains express* qui a été mise au rebut (type datant des années 1850-1860) au *Musée des chemins de fer et des machines* qui va être créé et, comme ce musée ne dispose pas encore de locaux, de la loger provisoirement dans un hangar à matériel de la gare d'Olten.

6. Les mesures nécessaires ont été prises en vue des *améliorations* qu'il reste à apporter à *l'éclairage des voitures* des III^e et I^e V^e arrondissements. Au cours de cette année 160 voitures de types anciens ont été pourvues de l'éclairage électrique.

7. Pendant l'année, le Conseil d'administration a, en exécution de l'art. 17, chiffre 9 de la loi sur le rachat, approuvé de nouveaux *projets de feuilles de types de matériel roulant*, comprenant les types suivants :

locomotive, série A ^{3/5} ,	feuille	2a,
»	» A ^{3/5} ,	» 2b,
»	» C ^{4/5} ,	» 21a,
»	» C ^{4/5} ,	» 21b,
»	» E ^{c 3/4} ,	» 51,
voiture de I ^{re} classe, à trois essieux, avec soufflets, série A ³ ,		
	feuille	102,
voiture de I ^{re} /II ^e classe, à trois essieux, avec soufflets, série		
	AB ³ ,	feuille 123,

voiture de II^e classe, à trois essieux, avec soufflets, série B³,
feuille 153,
voiture de II^e/III^e classe, à trois essieux, avec soufflets, série
BC³, feuille 172,
voiture de III^e classe, à trois essieux, avec soufflets, série C³,
feuille 202,
voiture de II^e/III^e classe, à trois essieux, sans soufflets, série
BC³, feuille 173,
voiture de I^{re}/II^e classe, à quatre essieux, avec soufflets (pour
l'étranger), série AB⁴, feuille 124,
voiture de I^{re}/II^e classe, à quatre essieux, avec soufflets (ser-
vice interne), série AB⁴, feuille 125,
voiture de III^e classe à quatre essieux, avec soufflets, série C⁴,
feuille 203,
fourgon à trois essieux, avec soufflets, série F³, feuille 272,
wagon couvert, série J^{3a}, feuille 301,
wagon ouvert, série M⁶, feuille 331,
wagon pour longs bois, série N², feuille 341.

8. Pour donner suite à une pétition de la section de Zurich de la Société suisse des mécaniciens, nous avons, en date du 28 février, donné des instructions aux Directions d'arrondissement au sujet des *marmites à vapeur placées sur les locomotives*.

9. Pendant l'année, nous avons adjugé la fourniture *des objets suivants pour le matériel roulant* :

870 batteries d'accumulateurs pour l'éclairage des trains, à la Fabrique d'accumulateurs à Oerlikon,

37,000 lampes à incandescence pour l'éclairage des trains, aux Fabriques de lampes à incandescence de Zoug, Zurich et Aarau,

180 équipements pour l'éclairage des trains, à la maison Brown, Boveri & Cie, à Baden,

1,080 accouplements simples avec raccord fileté et 400 accouplements simples avec cônes et étriers, aux maisons Schäffer et Budenberg à Seebach-Zurich, Oederlin & Cie, à Baden et à nos ateliers de Bienne,

117 réservoirs à air principaux pour les freins Westinghouse de nouvelles locomotives, aux maisons Riedinger, à Augsbourg, et Pintsch, à Berlin,

104 tachymètres (94 du type Hasler et 10 du type Klose), aux Ateliers des télégraphes à Berne et à la Fabrique de machines à Oerlikon,

23 appareils fumivores pour nouvelles locomotives, à M. Th. Langer, ingénieur à Vienne,

58 crics de sûreté pour nouvelles locomotives, à la maison Dickertmann à Bielefeld.

505 lanternes pour locomotives, aux maisons Mottaz à Yverdon et Lang-Bachmann à Zurich.

10. En date des 9/10 février, nous avons conclu avec la « Rheinische Kohlenhandel- und Rhederei-Gesellschaft m. b. H. », à Mulheim/Ruhr, un marché pour la fourniture annuelle de 270,000 tonnes de *houille et de briquettes de la Ruhr pour le chauffage des locomotives* pendant la période comprise entre le 1^{er} avril 1906 et le 31 mars 1910.

11. Par marchés des 1/3 et 3/6 mars, nous avons commandé aux mines françaises des départements du Pas-de-Calais et du Nord, savoir à la compagnie des mines d'Ostricourt à Oignies (Pas-de-Calais) et à la compagnie des mines d'Aniche (Nord) 7500 et 2500 tonnes de *briquettes de houille pour le chauffage des locomotives*, livrables pendant la période comprise entre le 1^{er} avril et le 31 décembre 1905. En outre, ces mines se sont engagées, sur notre demande, à livrer, aux mêmes conditions, l'une 15,000 tonnes et l'autre 5000 tonnes de briquettes de houille par an pendant les années 1906 à 1908.

12. En date des 6/11 avril 1905, nous avons conclu avec la Direction royale des mines, à Sarrebrück, un marché pour la *fourniture annuelle de 110,000 tonnes de houille de la Sarre pour le chauffage des locomotives* pendant la période comprise entre le 1^{er} avril 1906 et le 31 mars 1910.

Le 22 décembre, nous avons convenu avec cette Direction qu'elle nous fournirait un *supplément de 9,000 tonnes de houille pour le chauffage des locomotives*, 1^{re} qualité, livrables de janvier à mars 1906, aux conditions fixées dans le marché des 21/24 janvier 1902.

13. Le 28 décembre, nous avons autorisé la Direction du 1^{er} arrondissement à commander, comme l'année dernière, *aux mines de Blanzey 3,000 tonnes de briquettes pour 1906*.

14. Dans notre rapport de gestion de 1904 (page 125), nous vous avons parlé de la *création d'une station fédérale d'essais de combustibles* à installer à l'Ecole polytechnique fédérale, à Zurich; cette affaire n'a pas encore pu être liquidée pendant l'exercice écoulé.

15. Nous avons décidé, le 26 septembre, de continuer à exercer sur les mêmes bases que précédemment, en 1906, c'est-à-dire jusqu'à la création de la station officielle d'essais projetée, *un contrôle sur la qualité du combustible destiné aux locomotives*. Ce contrôle a donné les résultats moyens suivants pour le combustible livré en 1905 :

COMBUSTIBLE	Teneur en cendres		Puissance calorifique		Matières volatiles	
	Nom- bre des échan- tillons	Moyenne en pour- cent	Nom- bre des échan- tillons	Moyenne en calories	Nom- bre des échan- tillons	Moyenne en pourcent des substances com- bustibles
Houille de la Sarre						
provenant des puits de :						
Dudweiler	179	5,7	43	7545	43	32,1
Altenwald	184	6,0	45	7452	45	33,6
Sulzbach	76	4,8	8	7643	8	34,4
König	48	3,4	11	7626	11	34,0
Maybach	46	7,4	11	7398	11	33,0
Brefeld	48	7,6	11	7411	11	33,9
Somme et moyenne	581	5,8	129	7501	129	33,1
Houille de la Ruhr . .	298	8,7	75	7413	75	25,6
Briquettes de la Ruhr H. Stinnes						
Marque H St, de Rheinau .	522	7,9	142	7600	142	16,7
„ „ „ Strasbourg	679	7,4	156	7632	156	19,2
„ M B, „ Essen . . .	2	10,0	—	—	—	—
„ H, „ Heissen . . .	5	8,3	—	—	—	—
„ R, „ Heissen . . .	5	7,9	2	7683	2	16,0
Somme et moyenne	1213	7,7	300	7617	300	18,0
Briquettes Raab, Karcher & C^{ie}						
Marque Z H	105	7,6	28	7687	28	16,0
„ R	72	7,9	18	7651	18	16,2
Somme et moyenne	177	7,7	46	7673	46	16,1
Briquettes françaises						
Mines d'Ostricourt	62	8,1	24	7605	24	16,3
„ d'Aniche	32	9,3	9	7555	9	17,3
„ de Blanzy	32	9,3	12	7268	12	26,2
„ de Meurchin	5	7,6	5	7704	5	17,8
Somme et moyenne	131	8,7	50	7525	50	19,0

Les résultats moyens du contrôle donnés ci-dessus ainsi que les expériences faites dans l'exploitation peuvent être considérés comme satisfaisants. Toutefois, au cours de l'année nous nous sommes vus obligés de nouveau de faire des réclamations au sujet de quantités, peu importantes il est vrai, qui ne répondaient pas aux conditions fixées.

16. Au sujet des *conséquences financières des marchés conclus pour les livraisons de combustible destiné aux locomotives*, il faut noter que, pour la houille et les briquettes de la Ruhr, les prix du marché commercial sont, à fin 1905, d'environ 2 francs par tonne supérieurs à ceux de nos contrats. Il en est donc résulté sur les livraisons de l'année 1905, s'élevant à 245,000 tonnes en chiffre rond, une économie de fr. 490,000 en chiffre rond.

17. Dans le rapport annuel de 1904 (p. 127) nous vous avons fait part de notre intention d'adopter de nouvelles bases pour *l'acquisition des matières de graissage* pour locomotives, en 1905 à titre d'essai tout d'abord. Après avoir mis ces fournitures au concours, nous avons, le 31 mars, adjugé la livraison des huiles de graissage pour locomotives à MM. Ba-reiss, Wieland & C^{ie} à Zurich, représentants de la Société anonyme pour l'importation des huiles de graissage à Anvers, Lyon, etc., sur la base d'un prix fixe par 1000 kilomètres-locomotive. Ce marché qui était conclu à partir du 1^{er} mai 1905 pour la durée d'une année, a été prolongé dès lors jusqu'au 31 décembre 1906. Il est daté des 25/29 avril 1905. Les Directions d'arrondissement ont été chargées en 1905, comme précédemment, des acquisitions de matières de graissage pour les wagons.

L'état du matériel roulant à la fin de l'année 1905, comparé à celui à fin 1904, est indiqué dans les « Tableaux statistiques » joints au rapport de gestion. Nous en extrayons les indications suivantes :

A. Matériel pour les lignes à voie normale.

I. Locomotives.

Série	1905				1904			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux
A	119	267	624	891	109	237	564	801
B	250	718	886	1604	244	696	857	1553
C	116	334	292	626	99	260	194	454
D	111	342	241	583	115	351	249	600
E	265	688	193	881	261	671	207	878
Total	861	2349	2236	4585	828	2215	2071	4286

II. Voitures.

Série	1905					1904					
	Voitures	Essieux	Places assises			Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.			Total	Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.
A	75	176	1569	—	—	77	180	1608	—	—	1,608
AB	475	1281	4338	11,924	—	440	1152	3816	11,168	—	14,984
B	242	575	—	8,822	—	216	503	—	7,794	—	7,794
BC	242	660	—	3,755	7,712	219	586	—	3,469	6,868	10,337
BF	2	8	—	80	—	2	8	—	80	—	80
C	1130	3254	—	—	68,008	1083	3118	—	—	65,695	65,695
CF	2	4	—	—	60	2	4	—	—	60	60
D*	9	18	18	18	34	9	18	18	18	34	70
Voitures automotrices .	2	4	—	—	102	2	4	—	—	102	102
Total	2179	5980	5925	24,599	75,916	2050	5573	5442	22,529	72,759	100,730

III. Fourgons et wagons.

Série	1905			1904		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F	438	920	3,538,5	444	932	3,550,5
J	511	1,022	5,332,0	544	1,088	5,565,0
K	5,877	11,754	70,258,5	5,697	11,394	67,733,5
L	2,402	4,804	28,538,5	2,378	4,756	27,845,5
M	1,535	3,070	20,658,0	1,437	2,874	19,185,0
N	264	528	2,930,0	254	508	2,780,0
O	62	126	775,5	60	122	750,5
X (Fourgons pour trains de marchandises)	96	192	1,125,0	86	172	1,065,0
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux	11,185	22,416	133,156,5	10,900	21,846	128,475,0
P (Wagons appartenant à des tiers)	321	644	3,921,6	310	622	3,802,5
Total des fourgons et wagons	11,506	23,060	137,078,1	11,210	22,468	132,277,5
	Wagons ouverts	Wagons couverts	Total	Wagons ouverts	Wagons couverts	Total
Dont à 2 essieux	4,316	7,144	11,460	4,185	6,984	11,169
" à 3 "	2	42	44	2	32	34
" à 4 "	1	1	2	1	6	7
Total	4,319	7,187	11,506	4,188	7,022	11,210

IV. Wagons de service.

Désignation.

	1905	1904
Série S ballastières	606	549
» X wagons affectés au transport de gaz	7	7
» » wagons affectés au transport d'accumulateurs	10	10
» » wagons d'outillage (wagons de secours)	14	14
» » échafaudages roulants pour l'entretien de la voie	6	2
» » grues roulantes	10	9
» » wagons affectés à divers autres buts	33	15
» — chasse-neige	43	44
Total	729	650

B. Matériel pour les lignes à voie étroite.

I. Locomotives.

Série	1905				1904			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux
G ³ / ₃	10	30	—	30	10	30	—	30
G ³ / ₄	2	6	2	8	—	—	—	—
HG ² / ₂	13	26	13	39	13	26	13	39
HG ³ / ₃	2	6	—	6	—	—	—	—
Total	27	68	15	83	23	56	13	69

II. Voitures.

Série	1905					1904					
	Voitures	Essieux	Places assises			Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.			Total	Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.
A ³	20	60	472	—	—	18	54	432	—	—	432
AB ³	6	18	54	144	—	6	18	54	144	—	198
B ³	23	69	—	920	—	23	69	—	920	—	920
BC ³	6	18	—	48	168	4	12	—	24	128	152
C ³	31	93	—	—	1200	21	63	—	—	840	840
Total	86	258	526	1112	1368	72	216	486	1088	968	2542

III. Fourgons et wagons.

Série	1905			1904		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F ³	10	30	80,0	10	30	80,0
K	40	80	400,0	40	80	400,0
L. . . .	10	20	100,0	10	20	100,0
M	22	44	220,0	18	36	180,0
M ⁴	4	12	60,0	2	6	30,0
Total	86	186	860,0	80	172	790,0

19. Les *parcours kilométriques* des locomotives C. F. F. et des locomotives étrangères (y compris les voitures automotrices), se répartissent, d'après les tableaux statistiques, comme suit sur les différents arrondissements :

Sur le I^{er} arrondissement (non compris Vevey-Chexbres)

				6,903,345 km
»	»	II ^e	»	9,880,403 »
»	»	III ^e	»	10,456,401 »
»	»	IV ^e	»	4,780,103 »

Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux en 1905 32,019,892 km

Total des kilomètres-locomotive sur les chemins de fer fédéraux en 1904 30,481,871 »

Augmentation en 1905 (5,05 %) 1,538,021 km

Les *parcours kilométriques* des locomotives (y compris les voitures automotrices) de chaque arrondissement sur les lignes des C. F. F. et sur les lignes étrangères comportent :

Locomotives du I ^{er} arrondissement	7,295,927 km
» » II ^e »	9,810,004 »
» » III ^e »	10,532,841 »
» » IV ^e »	4,829,764 »

Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. en 1905 32,468,536 km

Total des kilomètres-locomotive de toutes les locomotives des C. F. F. en 1904 30,899,587 »

Augmentation en 1905 (5,08 %) 1,568,949 km

20. *L'état du matériel d'exploitation des C. F. F. sur le lac de Constance* était à la fin de l'année 1905 le suivant :

7 bateaux à vapeur à roues,	
3 gabares en fer,	
2 bacs transporteurs en fer,	
1 bac transporteur à vapeur	} en commun avec la
1 gabare en fer	

Les parcours effectués par les bateaux à vapeur et les bacs transporteurs (ces derniers par moitié) sont :

1905 : 137,435 km,
1904 : 138,368 »

ceux des gabarres :

1905 : 116,552 km,
1904 : 119,289 »

21. *Ateliers.* Outre l'entretien du matériel roulant des C. F. F. ainsi que des fourgons-poste, des wagons-lits et des wagons-restaurants de la Compagnie internationale des wagons-lits et de la Compagnie suisse des wagons-restaurants, les ateliers ont exécuté de nombreux travaux pour le service d'entretien de la voie des chemins de fer fédéraux, ainsi que des réparations pour des chemins de fer secondaires. En outre, pour que les ateliers soient occupés d'une manière régulière, ils ont été chargés, comme l'année précédente, de construire une partie du nouveau matériel (wagons,) dont ils ont livré pendant l'année :

les ateliers d'Yverdon :	100 L ⁴	N ^o 52,601—52,700
» » d'Olten :	170 K ^{2d}	» 41,001—41,170
» » »	10 N ² A et B	» 70,031—70,035
» » de Coire :	30 K ^{2c}	» 37,331—37,360

22. A la fin de l'année, il restait à apposer les *marques C. F. F.* à 53 wagons seulement.

23. Les 30 juin et 29 septembre, nous avons donné aux Directions d'arrondissements des instructions sur la *revision périodique des approvisionnements des ateliers C. F. F.* et sur les *suppléments à calculer par les ateliers pour les travaux et livraisons effectués pour le compte de tiers.*

24. *Le nombre moyen des ouvriers occupés dans les divers ateliers, y compris les ouvriers des ateliers de dépôt et les apprentis, a été de :*

Ateliers d'Yverdon	424 hommes
» de Fribourg	147 »
» de Bienne	457 »
» d'Olten	843 »
» de Zurich	783 »
» de Romanshorn	87 »
» de Rorschach	508 »
» de Coire	256 »
Total 3305 hommes	

En 1904, ce total était de 3172.

V. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Parmi les affaires de ce Département qui concernent le *personnel*, nous mentionnons les suivantes :

a. Les *ingénieurs de la voie* nous ont adressé une nouvelle pétition demandant l'amélioration de leur position au point de vue des traitements, du calcul des indemnités de voyage et de l'attribution des cartes annuelles de libre parcours. Nous avons dû écarter cette pétition comme la précédente, les raisons alléguées n'étant pas suffisantes pour légitimer une modification des règlements sur la matière.

b. L'*Union ouvrière des entreprises suisses de transport* nous a présenté, en deux pétitions, une série de vœux et de propositions. En ce qui concerne deux de ces postulats, modification des règlements sur l'indemnité pour travail de nuit et sur les uniformes, nous avons répondu que ces règlements font actuellement l'objet d'une révision générale. Nous n'avons pu donner suite à la demande de réduire les heures de travail le samedi et la veille de grandes fêtes, ni à celle tendant à l'introduction d'un autre mode de calcul de l'indemnité à allouer pour les jours de repos, parce que ces prétentions nous ont paru mal fondées. Les pétitionnaires demandaient en outre que l'administration employât autant que possible d'une manière permanente les ouvriers de la ligne et qu'elle en engageât le plus grand nombre possible à poste fixe ; nous avons répondu à ce sujet que nous avons fait et que nous continuerons à faire ce qui est possible et admissible.

c. Les Directions d'arrondissement ont été autorisées à allouer aussi aux ouvriers dits « de saison » du service de la

voie des *gratifications pour 25 et 40 ans de service* quand ces ouvriers ont été pendant 25 ou 40 ans au service de l'administration, sans autre interruption que lorsque cette dernière ne pouvait les occuper.

d. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis une pétition émanant de l'association *pour l'observation du dimanche* et demandant qu'on fit en sorte d'assurer le *repos dominical aux ouvriers employés à la construction des tunnels*. Nous avons répondu que, pour pouvoir travailler le dimanche, il faut l'autorisation du gouvernement cantonal, et que celui-ci ne l'accorde que si le travail du dimanche est indispensable.

2. Parmi les mesures concernant *l'organisation du service*, nous mentionnons une instruction sur la manière de procéder aux inventaires de l'administration du matériel de la voie, des cahiers des charges spéciaux pour la fourniture des fils et des câbles en acier pour appareils de manœuvre centrale et d'enclenchement, ainsi que pour la fourniture du petit matériel de voie et des pièces brutes pour aiguilles, la revision des cahiers des charges pour la fourniture d'aiguilles, d'appareils de manœuvre, de signaux d'aiguilles, de croisements et de contrerails et l'introduction sur tout le réseau du carnet-agenda pour l'inscription du mouvement exceptionnel des trains, carnet utilisé sur les lignes de l'ancien Jura-Simplon par le personnel de surveillance de la voie.

3. Des *types* uniformes ont été adoptés pour les signaux avancés, les signaux de protection, de sortie, de bloc et de manœuvre, ainsi que pour les écriteaux portant le nom des stations.

4. Sur l'invitation du Département des chemins de fer et après entente avec les administrations de l'Association, nous avons délégué deux fonctionnaires de la Direction générale aux délibérations de la Commission fédérale des installations électriques, chargée de discuter les *projets de prescriptions concernant l'établissement et l'entretien des lignes et des installations électriques*.

5. Nous avons conclu avec le comité exécutif de *l'Exposition de Milan* en 1906 un arrangement aux termes duquel notre administration supporte une partie des frais de la reproduction des travaux du Simplon dans un pavillon spécial, où elle expose un certain nombre de machines ayant servi à la construction du tunnel.

En outre, nous exposerons les objets suivants à la section des transports par terre :

une locomotive A³/₅, trois voitures AB⁴, AB³ et C³, et un fourgon F³ (matériel pour trains express) ;

un modèle d'installation complète d'appareils d'enclenchement et de signaux d'une station ;

deux tronçons de voie et un branchement type C. F. F.

des plans et photographies d'ouvrages du réseau des chemins de fer fédéraux ;

6. Le parc des wagons à ballast s'est accru de 77 ballastières faites à l'aide de wagons rebutés.

7. La voie a subi les dommages importants suivants :

Le 9 juin, le *Steinlauibach*, près de *Lungern*, a débordé par suite de pluies torrentielles, en charriant beaucoup de matériaux vers la vallée. Le pont métallique qui franchit le torrent a été déplacé par cette coulée et avarié au point de ne plus pouvoir servir. En outre la voie a été recouverte en 4 endroits de débris et de boue. La circulation, interrompue, fut rétablie dès le lendemain, la voie ayant pu être posée sur les alluvions comblant le lit du *Steinlauibach*, en attendant la construction d'un pont provisoire.

A la suite de fortes pluies d'orage, la voie a été recouverte de terre et endommagée à plusieurs endroits entre Cully et Vevey, dans la nuit du 17 au 18 juillet, sur une longueur totale de 1400 m. Ces *dégâts* ont occasionné une interruption de trafic de plusieurs heures et des frais de réparation assez élevés.

Entre les stations de Sirnach et d'Eschlikon on a constaté, en avril 1905, un fort *affaissement du remblai* du chemin de fer. Cet affaissement doit être attribué à l'exploitation d'une marnière voisine de la voie, la couche de marne qu'on y coupe passant sous le chemin de fer ; ayant perdu son équilibre, la marne fut écrasée latéralement sous l'effet de la surcharge du remblai. L'affaissement total atteignit environ 4 mètres.

b. Travaux.

1. *Extension de la gare de Thoune*. Nous avons été appelés à donner notre opinion sur les préavis du Conseil exécutif du canton de Berne et du Conseil communal de Thoune concernant l'établissement d'une gare centrale à Thoune ; les préavis étaient accompagnés d'une variante III formant le complément du projet Auer.

Nous n'avons pas cru devoir nous départir de notre ancienne manière de voir dans cette affaire. Le Département des chemins de fer n'a pas acquiescé non plus à la demande du Conseil exécutif bernois de faire fixer par des experts les bases de la répartition des frais supplémentaires qu'entraînerait la construction d'une gare centrale selon le projet Auer, avant que le côté technique de la question ait été élucidé.

2. A la demande du Département des chemins de fer nous lui avons fait parvenir un avant-projet et un devis de la *transformation de la gare de Bienne* avec exhaussement de la gare aux voyageurs ; nous l'avons informé que l'exhaussement de la ligne nécessiterait la construction d'une gare aux marchandises provisoire et entraînerait donc un surcroît de frais considérable.

Le Département des chemins de fer nous a demandé deux nouveaux projets de transformation de la gare de Bienne prévoyant l'un le maintien du niveau actuel, l'autre le relèvement de la gare. Ces projets ne doivent comprendre que les installations nécessaires aux besoins actuels et à l'augmentation de trafic des années prochaines.

3. Le Département des chemins de fer nous a transmis les préavis des autorités cantonales et municipales de St. Gall, ainsi que des entreprises de transport intéressées (chemins de fer secondaires et postes), *sur l'extension de la gare de St. Gall*, et nous a priés de nous prononcer à ce sujet. L'examen des demandes et propositions contenues dans ces préavis n'a pas pu être terminé cette année.

4. Nous avons été appelés à donner notre avis au Département des chemins de fer sur les projets du chemin de fer Bodan-Toggenburg concernant l'entrée en gare à St. Gall de la ligne venant d'Hérisau, et sur l'établissement d'une gare commune à *Lichtensteig*. Nous avons pu approuver le projet d'entrée en gare à St. Gall, parce qu'il tenait compte des demandes formulées lors de la discussion que nous avons eue précédemment avec le chemin de fer Bodan-Toggenburg. Le projet de jonction à Lichtensteig prévoyait la cojouissance de notre tronçon Lichtensteig-Wattwil, tandis que nous devons demander à cette entreprise d'établir une voie indépendante jusqu'à Wattwil. Nous avons déclaré, dans notre préavis sur le projet de jonction à Lichtensteig, que nous approuvions la portion de ce projet et le tracé adopté au nord de la station, mais à condition que les frais des travaux à effectuer à Lichtensteig soient supportés par l'entreprise en question.

5. Lors du dépôt des plans du *tracé de la ligne du Ricken*, le gouvernement du canton de St. Gall avait demandé au Département des chemins de fer de faire en sorte que, sur le territoire de la commune d'Uznach, la ligne passât au sud et non au nord de l'hôpital. Or les études entreprises ont démontré que l'adoption de ce tracé entraînerait une augmentation très sensible du coût de la ligne. Nous avons donc demandé le rejet de cette proposition et les autorités cantonales, d'accord avec les autorités locales, ont renoncé de leur côté à cette variante.

6. Il y a plusieurs années la Compagnie Jura-Simplon avait été invitée à faire passer la ligne du Valais en tunnel sur un certain parcours, *entre Salquenen et Loèche, afin de la protéger contre les pierres* qui se détachent des rochers de Varone. Croyant pouvoir atteindre le même but au moyen d'une galerie et d'autres travaux de protection à ciel ouvert, nous avons établi un projet dans ce sens et l'avons soumis au Conseil d'administration. Mais après un premier examen, la Commission permanente nous a invités à commencer par donner connaissance de ce projet au Département des chemins de fer, pour savoir l'attitude qu'il prendrait à ce sujet. Cette autorité a fini par consentir à ce que nous maintenions la ligne dans sa situation actuelle, à la condition que nous continuions les travaux de décapage des rochers de Varone, mais elle s'est réservé la faculté d'examiner ultérieurement s'il y aurait lieu d'effectuer d'autres travaux pour protéger la ligne, tels que la construction d'un tunnel ou d'une galerie.

7. Lors du préavis qu'il eut à donner au sujet de notre projet de *passage supérieur en gare de Renens*, le Conseil d'Etat du canton de Vaud, se référant à une pétition des communes de Crissier, Bussigny et Ecublens, demanda au Département des chemins de fer l'élargissement du pont et la construction d'un ou de deux trottoirs. Nous avons déclaré au Département des chemins de fer que nous étions disposés à construire un pont de 6 m de large, au lieu de 5,5 m, et à le munir de trottoirs si les intéressés prenaient à leur charge le surcroît de dépense résultant de cette adjonction

8. Nous n'avons pu approuver un projet de *nouvelle remise aux voitures et d'extension des voies à la station de Montreux*, projet présenté par le chemin de fer Montreux-Oberland bernois, car les nouvelles voies auraient fortement encombré les voies d'accès à la cour aux marchandises et cette cour elle-même.

9. La demande de concession d'un *chemin de fer à cré-*

maillère de Montreux à Glion nous ayant été communiquée, nous avons attiré l'attention du Département fédéral des chemins de fer sur l'exiguïté de la gare aux marchandises de Montreux, circonstance qui rendrait le raccordement en gare extrêmement difficile et coûteux. Le Département des chemins de fer avait déjà signalé de son côté les difficultés inhérentes aux conditions particulières de la gare de Montreux.

10. Appelés à donner notre préavis sur le projet général présenté par le *chemin de fer du Wynental* en vue du *prolongement* de sa ligne de la « Gaiss » *jusqu'au bâtiment aux voyageurs de la gare d'Aarau*, nous avons fait des observations au sujet de la hauteur libre prévue pour le passage inférieur de la route de Lenzburg et du rayon admis au débouché dans la rue de la gare.

11. La commune de *Langnau* nous ayant demandé après coup *l'élargissement du passage inférieur projeté de la Sägestrasse*, nous avons répondu que nous y consentions, pourvu que la commune de Langnau prenne à sa charge la moitié des frais supplémentaires.

12. Les communes intéressées de Dornach et d'Arlesheim n'étaient pas satisfaites de nos *projets de passage inférieur pour piétons et de passage supérieur pour route*, dressés en vue de la suppression de deux passages à niveau dans la *commune de Dornach*. Elles demandaient des travaux plus importants. Après inspection des lieux, le Département des chemins de fer décida que les travaux devaient être exécutés selon nos propositions.

13. Dans son préavis relatif à notre projet de *renforcement du tablier métallique du passage inférieur à l'est de la station de Seebach*, le gouvernement cantonal a demandé que la largeur de ce passage fût portée à 13 mètres. Répondant au Département des chemins de fer, nous nous sommes déclarés prêts à faire droit à cette demande, à condition que le canton et la commune prissent le surcroît de frais à leur charge.

14. Les communes de Kaisten et d'Ittenthal nous ont demandé d'établir un *chemin d'accès direct*, de l'ouest, à la *station de Laufenburg*. Nous avons répondu que nous étions disposés à accéder à ce désir, sous la réserve que les intéressés missent gratuitement le terrain nécessaire à notre disposition.

15. La commune de *Zofingue* demande l'établissement d'un passage inférieur *près du bâtiment aux voyageurs* de cette sta-

tion. Nous avons fait connaître au conseil d'Etat du canton d'Argovie, qui nous a transmis l'equête de ladite commune, les conditions auxquelles nous consentirions à exécuter ces travaux.

16. Le canton d'Argovie construit actuellement un *nouveau pont sur le Rhin à Zurzach*. La route d'accès nécessitera des modifications aux passages à niveau actuels de notre ligne. Les négociations que nous avons engagées à ce sujet avec le canton d'Argovie ont abouti à une entente, en vertu de laquelle nous faisons passer la nouvelle route sous voie et établissons à quelque distance un passage inférieur pour piétons, moyennant quoi le gouvernement du canton d'Argovie consent à la suppression de trois passages à niveau et contribue aux frais d'établissement du passage inférieur de la route par une subvention en espèces.

17. Comme suite aux tractations relatives à l'approbation du projet *d'extension de la station d'Oberwinterthur*, nous nous sommes engagés à construire, avec l'aide de la commune, un passage inférieur pour piétons, afin de faciliter l'accès à la station du côté de Hegi ; on procèdera en outre à diverses modifications des passages à niveau traversant cette station.

18. Une convention a été passée avec la commune de Neuchâtel en vue de la suppression du *passage à niveau de la Boine*, et de son remplacement par un passage inférieur ; la commune fournit une subvention équitable aux frais de cet ouvrage.

19. La municipalité de Brigue a demandé à acheter l'*hôpital de l'Entreprise du Simplon*, ainsi que le *pavillon d'isolement annexe*. Nous avons dû répondre négativement, pour le moment, car il faut que nous puissions disposer de ces bâtiments lors de l'achèvement du tunnel n° 2. En revanche, nous nous sommes déclarés disposés à louer ces bâtiments à la municipalité jusqu'à nouvel ordre, dès le moment où ils passeront en notre possession.

20. Le conseil d'Etat du canton de Genève désirait que les chemins de fer fédéraux rétablissent la *voie qui reliait autrefois la gare de Villeneuve au débarcadère*, afin de permettre aux carrières d'Arvel, près de Villeneuve, d'utiliser la voie d'eau pour leurs transports à destination de Genève. Cette voie aurait constitué une grave complication du service à la station de Villeneuve et nécessité des frais considérables.

Comme le but était d'ailleurs opposé aux intérêts du chemin de fer, nous n'avons pu consentir à ce qu'on se servît, pour cela, de la station de Villeneuve, ni à prendre le coût de ces travaux à notre charge. D'ailleurs, il était évident que l'association du matériel n'aurait pas permis d'employer ses wagons aux transports en question. Nous avons donc dû écarter cette demande. Toutefois, dans le but de permettre à ces carrières d'approvisionner la place de Genève, nous avons mis en vigueur un tarif spécial très réduit pour les transports de pierre par trains complets.

21. M. Walder, conseiller national à Bulach, a proposé, à l'occasion de l'extension de la station d'Erlikon et de la construction du raccordement Erlikon-Seebach, d'opérer à Glattbrugg *la jonction de la ligne de l'ancien National et de celle de Bülach*, et de supprimer la voie indépendante actuelle. Nous avons répondu que cette question a déjà été examinée autrefois, mais abandonnée, et que l'on ne pourra y revenir que lorsque la nécessité de la seconde voie Erlikon-Bülach se fera sentir.

22. L'idée a été soulevée dans des cercles d'intéressés du canton de Glaris et au sein du conseil du III^e arrondissement, *d'améliorer le tracé de la ligne entre les stations de Ziegelbrücke, Weesen et Näfels-Mollis*. Cette proposition, combattue par un autre groupe d'intéressés du canton de St. Gall, a été mise à l'étude.

23. Le conseil de ville de Lucerne nous a demandé l'agrandissement de la gare aux voyageurs de Lucerne par la construction d'une aile symétrique à l'est du bâtiment aux voyageurs; cette aile permettrait *d'agrandir les salles des bagages, d'aménager une halle couverte pour les omnibus*, et elle contiendrait en outre *une salle d'attente pour les émigrants*. Le conseil s'offrait à nous procurer le terrain nécessaire par voie d'échange. Nous devons reconnaître que les locaux affectés au service des bagages sont trop exigus, surtout pendant la saison des touristes. Mais on peut remédier à cet inconvénient sans agrandir le bâtiment. Toutefois, nous avons jugé opportun de donner suite aux propositions d'échange du conseil de ville et de nous assurer le terrain pour construire, plus tard, une petite annexe au bâtiment. Nous n'avons pas encore reçu de réponse à ce sujet. En ce qui concerne la halle couverte pour les omnibus et la salle d'attente pour émigrants, nous avons

refusé de donner suite à la proposition du conseil de ville, ces travaux ne répondant pas à un besoin.

24. Nous avons écarté les demandes d'établissement de nouvelles stations à Conthey, entre Ardon et Sion, à Worblaufen, entre Berne et Zollikofen, à Brittnau entre Zofingue et Reiden et à Bollingen, entre Rapperswil et Schmerikon, de haltes aux Evouettes, entre le Bouveret et Vouvry, aux Gonnelles, entre Vevey et St. Saphorin, au passage à niveau de Varembe, à l'extrémité nord de la gare de Genève, à Pontenet, entre Malleray et Reconvilier, à Ittingen, entre Lausen et Sis-sach, à la « Thuelen », près de Mägenwil, et à Ober-Illnau, ainsi que les demandes de transformation de la halte de Genthod-Bellevue en station et d'établissement d'une station aux marchandises pour desservir les usines métallurgiques de Dornach, entre Dornach et Aesch, parce qu'on ne saurait y attendre un trafic suffisant.

En revanche nous avons donné suite à la demande de la commune de Dompierre, sur la ligne de la Broye, tendant à la transformation de la halte de cette localité en station, la commune étant disposée à nous payer la subvention que nous avons demandée. Nous avons aussi consenti à compléter la station de Zwingen au cas où les communes de la vallée de la Lucelle, qui demandent cette transformation, prendront à leur charge la subvention demandée par nous.

Nous avons recouru, mais sans succès, auprès du Conseil fédéral contre la décision du Département des chemins de fer nous imposant l'obligation de créer une nouvelle station à Attikon, entre Wiesendangen et Islikon.

25. Nous avons déclaré à l'Inspectorat fédéral des travaux publics que nous étions disposés à contribuer aux frais de dragage du lit du Rhône entre Riddes et Martigny, et d'exhaussement de la digue de la rive gauche, ainsi qu'aux frais de correction de la Fara, près de Riddes.

26. La Direction générale des Postes nous a transmis une demande de réserver un local de plus à la douane allemande dans le nouveau bâtiment aux voyageurs de Bâle, pour l'expédition des colis postaux à destination de l'Allemagne. Nous avons dû écarter cette demande, l'état des travaux ne nous permettant plus d'en tenir compte.

Nous avons passé des conventions avec l'Administration des postes suisses en vue de la construction d'un bâtiment et

d'un tunnel pour la poste à la gare de Lausanne, et pour l'usage de locaux dans notre nouveau bâtiment de service à la gare aux voyageurs de Berne.

27. La Direction générale des chemins de fer de l'Etat badois nous a soumis ses projets de clôtures des quais aux gares communes de *Constance, Singen, Schaffhouse (quai III)* et *Waldshut*. Nous n'avons pas eu d'objections à faire à ces clôtures, qui ne gêneront pas les voyageurs de nos lignes.

Nous avons aussi admis en principe une proposition de la même administration d'utiliser, pour l'extension des voies à la gare de Constance, une partie de nos terrains du delta Constance-Kreuzlingen-Emmishofen et approuvé son projet d'extension de la gare de Singen en vue de l'entrée de la deuxième voie, côté Immendingen.

Les chemins de fer badois ont fait une démarche auprès de nous au sujet de l'extension de la cour aux marchandises à la gare de Schaffhouse et de l'entrée en gare de la double-voie de la ligne de Singen. Or, à l'extension de la gare de Schaffhouse se rattachent aussi d'autres questions encore en suspens; c'est pourquoi nous avons répondu aux chemins de fer badois que les questions soulevées par eux ne pouvaient être résolues que sur la base d'un projet d'extension tenant compte de tous les facteurs régissant l'extension de cette gare. La Direction du III^{me} arrondissement a mis ce projet à l'étude.

28. Nous avons acquiescé à la demande de la Direction générale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, d'établir de petits buffets dans les salles d'attente de l'aile qui leur est réservée au nouveau bâtiment aux voyageurs de Bâle. Les voyageurs en partance pour l'Allemagne pourront ainsi prendre des rafraîchissements après avoir passé à la douane allemande.

Cette administration nous a communiqué ses observations relatives aux plans de détail des installations de la gare de Bâle réservées à son service des voyageurs, des bagages et de la grande vitesse. Nous avons tenu compte de ces observations.

29. Travaux exécutés.

a. Travaux exécutés sous la surveillance immédiate de la Direction générale.

Tunnel du Ricken.

Le tableau suivant donne les indications voulues sur l'état des travaux du tunnel à la fin de l'année 1905.

<i>Longueur totale du tunnel 8604 m.</i>	<i>Côté sud</i>	<i>Côté nord</i>	<i>Total</i>
	m	m	m
Longueur de la galerie de direction à fin 1904	1012	1683	2695
Avancement pendant l'année 1905	1272	1331	2603
Longueur de la galerie de direction à fin 1905	2284	3014	5298
Excavation complète à fin 1905	1901	1060	2961
Piédroits à fin 1905	1865	1034	2899
Voûte à fin 1905	1841	1014	2855
		Journées	Journées
Total des journées de travail depuis le commencement des travaux jusqu'à fin 1905	266,394	210,305	476,699

La roche traversée présentait en général, en 1905, le même caractère que précédemment; sur le versant sud la marne domine, interrompue par des bancs de calcaire de 5 à 10 mètres d'épaisseur; sur le versant nord, la roche se compose principalement de bancs de molasse de 60 à 100 m, alternant régulièrement avec des bancs de marne. A fin 1905, la température moyenne de la roche s'élevait à environ 17,5° C, celle de l'air à l'avancement à 18,5° C.

Sur le versant sud les venues d'eau ont quelque peu augmenté; à la fin de l'année il s'écoulait du tunnel 24 litres à la seconde. Sur le versant nord, la roche était presque toujours sèche à l'avancement; la quantité d'eau pompée était, à fin 1905, de 1,8 litre par seconde.

Sur les deux versants, la perforation s'est faite exclusivement à la main. La perforation, interrompue en décembre 1904 au versant sud, à cause de la présence du grisou, a été reprise vers la fin de janvier. A la fin de l'année, l'entreprise a commencé à percer la galerie de direction à la base du tunnel et non plus, comme précédemment, à 90 cm au-dessus du niveau des traverses. Pour le battage au large, le ciel de la galerie est boisé des deux côtés.

En juin, ont commencé l'excavation du radier et la reprise en sous-œuvre des piédroits, à partir de la tête du tunnel. A fin 1905, les travaux d'abatage avaient avancé jusqu'à 513 m, la reprise des piédroits en sous-œuvre jusqu'à 421 m.

Le tronçon de 305 m, construit selon la méthode belge, sur le versant nord, a été achevé en octobre.

En ce qui concerne les installations, il y a lieu de mentionner que des trains réguliers remorqués par des locomotives

ont été organisés dans les parties voûtées du tunnel pour le transport des ouvriers et des matériaux. Les premiers appareils de ventilation ont été remplacés par des ventilateurs de 50 chevaux. Sur le versant sud, deux d'entre eux sont installés dans le bâtiment des machines, sur le versant nord, deux ventilateurs électriques fonctionnent à l'entrée de la galerie inclinée, dans la gorge du Ricken. Ils peuvent envoyer des deux côtés 4 m³ d'air par seconde dans le tunnel. L'air est amené dans des conduites de 80 cm fixées à la voûte du tunnel. A fin 1905, la conduite était posée, au versant sud, sur une longueur de 1610 m à partir de la tête du tunnel. Sur le versant nord, les conduites pénètrent dans le tunnel par la galerie inclinée ; pour l'épuisement de l'eau, 4 pompes mues à l'électricité sont en activité de ce côté ; elles fonctionnent suivant les besoins et refoulent l'eau dans la tranchée d'approche.

Pendant l'année, 486 accidents (268 du côté sud, 218 du côté nord) se sont produits, dont 4 (1 du côté sud, 3 du côté nord) ont été mortels.

b. Travaux exécutés par les Directions d'arrondissement.

I^{er} Arrondissement.

Tunnel du Simplon. Les travaux exécutés en 1905 ressortent du tableau-résumé suivant :

Désignation des travaux	Côté nord. Brigue			Côté sud Iselle			Total	
	Etat au 31 dé- cembre 1904	Avan- cement en 1905	Etat au 31 dé- cembre 1905	Etat au 31 dé- cembre 1904	Avan- cement en 1905	Etat au 31 dé- cembre 1905	Avan- cement en 1905	
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	
Galerie de direction . . .	10.376	—	10.376	9.162	191	9.353	19.729	percée le 24 février 1905.
Galerie parallèle . . .	10.154	11	10.165	9.172	458	9.630	19.795	percée le 6 juillet 1905.
Galerie de faite . . .	10.100	388	10.488	8.522	759	9.281	19.769	achevée le 11 septembre 1905.
Battage au large . . .	10.070	418	10.488	8.380	901	9.281	19.769	achevée le 28 septembre 1905.
Revêtement du tunnel I . .	9.906	602	10.508	8.271	990	9.261	19.769	achevée le 18 octobre 1905.

Travaux de perforation. La galerie d'avancement a été percée le 24 février 1905, à 7 heures 20 minutes du matin; on n'a pas constaté de déviation notable de la galerie nord par rapport à celle du sud. Le 6 juillet, ce fut le tour de la galerie parallèle. Jusqu'au 24 juillet, une partie de l'eau du versant sud a été pompée vers le nord; depuis cette date, toute l'eau s'écoule vers le sud.

Ont été exécutés en 1905: 191 m de galerie d'avancement, 468 m de galerie parallèle, 1147 m de galerie de faite et 1319 m d'excavation totale. Cube des déblais transportés 61005 m³.

Maçonnerie. On a exécuté, dans la galerie parallèle, 958 m de canal, 1328 m de revêtement et 790 m de radier bétonné, et cela en majeure partie du côté sud. 1592 m de revêtement ont été construits dans le tunnel I; le cube total des maçonneries exécutées a été de 26179 m³.

La voûte du tunnel côté nord a été exécutée en blocs artificiels de béton sur une longueur de 6242 m. On a dû refaire le revêtement du tunnel I, notamment à l'évitement central et sur plusieurs anneaux du côté sud, entre les km 6 et 8. Le profil d'espace libre n'ayant pas été observé, il a fallu reconstruire en partie 10 anneaux. Entre les km 4,5 et 7,3, côté sud, la voie a dû être relevée, le radier étant trop haut; le relèvement a atteint 15 cm au maximum.

Ventilation et réfrigération du tunnel. Un seul ventilateur a fonctionné du côté nord, jusqu'à fin décembre; dès lors on en a accouplé deux, en quantité. On a introduit ainsi de 3 à 5 millions de mètres cubes d'air par 24 heures dans le tunnel. La température de l'air mesurait à l'entrée 1-17° C. Du 1^{er} au 15 mars l'air a été soufflé dans la galerie parallèle, du 16 mars au 22 avril il a été aspiré par la galerie parallèle, enfin du 23 avril à fin décembre l'air a été refoulé directement dans le tunnel I, pour en sortir à la tête sud. Afin d'assurer de cette manière le bon fonctionnement de la ventilation, il est nécessaire de tenir fermées les portes placées aux traverses ou diagonales tous les 200 m. Par le fait de l'introduction continuelle d'air froid par la tête nord, la température a baissé constamment dans le tunnel I. A fin décembre, elle avait atteint 26° C au km 9; par contre la température s'est élevée du côté sud et a atteint le maximum de 29,2° C entre les km 12 et 15. Au début on a fait fonctionner 8, puis 6 appareils réfrigérants du côté nord; à fin décembre il n'y en avait plus que 4 en action. Le débit de

l'eau réfrigérante fournie par les pompes centrifuges a diminué ainsi de 67 à 17 litres par seconde. Les pompes à haute pression ont aussi fourni une partie de l'eau nécessaire (4-22 litres-seconde); elles ont été arrêtées dès le mois de novembre. La température de l'eau mesurait à l'entrée 1,75-10° et s'élevait jusqu'à l'emplacement des réfrigérateurs à 17,2° C.

Du côté sud l'air a toujours été soufflé par la galerie parallèle, qu'il suivait jusqu'au milieu du tunnel, pour passer dans le tunnel I à la station centrale d'évitement; là, il était entraîné par le courant d'air venant du nord et ressortait au sud. Environ 3 millions de mètres cubes d'air ont été régulièrement introduits par 24 heures dans le tunnel. La réfrigération a été effectuée au commencement de l'année par 10 pulvérisateurs et irrigateurs, dont le nombre a été réduit petit à petit jusqu'à un seul. L'eau réfrigérante était captée aux sources froides rencontrées du côté sud, au km 4,4, puis refoulée par une pompe centrifuge mue par une turbine jusqu'à l'emplacement où elle devait être utilisée. Cette eau accusait à la prise 12° C., la température augmentait jusqu'à 15 et 20° C à la sortie. La quantité d'eau réfrigérante était de 10 à 64 litres-seconde. La réfrigération a complètement cessé du côté sud à la fin du mois de décembre.

Pour rafraîchir le tunnel en cours d'exploitation, il faudra conserver la conduite d'eau venant du nord jusqu'au km 10,2 avec 4 pulvérisateurs et 3 jets d'eau situés entre les km 8,2 et 10,2. La traction électrique nous dispensera probablement de toute réfrigération.

Ballastage et voies. 17722 m³ de ballast ont été transportés dans le tunnel du côté nord; le ballastage est complètement terminé entre la tête nord et le km 10,14. La pose de la voie a commencé le 16 novembre 1905 et était achevée à fin décembre jusqu'au km 10,14.

Du côté sud, le transport du ballast a commencé le 8 août et à la fin de l'année la première couche de ballast était achevée de la tête sud au km 9, par 11400 m³. Le matériel de voie a été transporté sur la voie de service et déposé le long des piédroits. La pose de la voie a aussi été achevée du côté sud au milieu de février 1906.

Sources. Le volume des eaux s'écoulant du tunnel vers le nord a mesuré 50 à 80 litres par seconde. Du côté sud, par contre, le débit a varié suivant les saisons entre 823 et 1280 litres par seconde. Dans ces chiffres, l'eau provenant des sources chaudes des km 9,1 à 10,2 compte pour 150 à 320 litres-seconde.

Installations. Les installations n'ont subi que peu de changements. Du côté nord, le canal reliant le bâtiment des ventilateurs à la galerie parallèle a été démoli, ce qui fait que les ventilateurs ne sont plus reliés qu'avec le tunnel I. La salle des locomobiles ayant dû servir à l'installation des usines génératrices pour la traction électrique dans le tunnel, des remises en bois ont été élevées des 2 côtés, afin d'y loger les locomobiles.

Nombre d'ouvriers. Le nombre des journées a été pour toute l'année 1905, du côté nord de 124890 dans le tunnel et de 59040 à l'extérieur; du côté sud de 376580 dans le tunnel et de 147370 à l'extérieur. Moyenne par jour du côté nord 390 dans le tunnel et 175 à l'extérieur; au sud, 1070 dans le tunnel et 385 à l'extérieur.

Accidents. 185 accidents sont survenus du côté nord dans le tunnel et 17 à l'extérieur, dont 2 ont eu des suites mortelles. Du côté sud, il y a eu 806 accidents dans le tunnel et 84 à l'extérieur, mais sans suites graves.

Gare de Brigue. Tous les bâtiments, ainsi que la pose des voies, étaient achevés sauf la halle aux marchandises transit. Les appareils de manœuvre centrale étaient posés à l'exception de 2 signaux et des conduites électriques reliant les pavillons de manœuvre à l'appareil central et entre eux. L'installation de l'éclairage électrique est près d'être achevée. La pose des câbles entre le bâtiment aux voyageurs et l'usine génératrice est achevée; il en est de même de l'usine génératrice elle-même et des sous-stations. Du côté sud, le montage de l'usine génératrice se fera dès qu'il sera possible de transporter le matériel à travers le tunnel.

Les 2 turbines de 250 chevaux prévues pour chacune des usines génératrices de Brigue et d'Iselle sont en construction. Le 1^{er} juillet 1905, la gare de Brigue a été ouverte provisoirement à l'exploitation.

Parmi les autres *travaux* exécutés par la Direction du 1^{er} arrondissement, les suivants ont été *terminés* :

Loèche. Allongement du quai et construction d'un nouveau réservoir pour l'alimentation des locomotives.

St. Léonard. Allongement de la voie en cul-de-sac et agrandissement de la cour aux marchandises.

Vufflens-la-Vil'e. Etablissement d'un chemin latéral, pour remplacer un passage à niveau supprimé.

Yverdon. Agrandissement et transformation du bâtiment aux voyageurs et du buffet, établissement d'un nouveau pont tournant pour locomotives, de 18 mètres de diamètre, et d'une fosse à piquer.

Neuchâtel. Achèvement du nouveau bâtiment pour le service de la traction.

Tüscherz. Transformation en station.

Chexbres. Pose des voies de jonction du chemin de fer Vevey-Chexbres, achèvement des installations pour l'alimentation des locomotives et établissement d'une maison de garde double.

Voies de dépassement à *Loèche, Sierre, Riddes, Vernayaz* et allongement des voies d'évitement à *Ardon, Evionnaz* et *Vouvry*.

Abris aux haltes de *St. Saphorin, Epesses* et *Villette*.

Nouveaux appareils de manœuvre centrale à *Tourtemagne, Granges, St. Léonard, Ardon, Evionnaz, Tüscherz* et *Bumpliz*, et agrandissement des appareils de manœuvre centrale à *Palézieux* et à *Chiètres*.

Installation de l'éclairage électrique à *Gorgier-St. Aubin, St. Blaise* et *Morat*.

Installation de signaux, bloc électrique et télégraphe à la halte de *Vufflens-la-Ville* et de signaux avancés aux stations d'*Allaman* et *Versoix*.

Alimentation d'eau de deux maisons de garde à *Palézieux* et à *Siviriez*.

Remplacement d'un passage supérieur en bois près de *Riddes* par un tablier métallique.

2^e voie Grandvaux-Chexbres. La reconstruction de la maçonnerie du tunnel de Grandvaux étant achevée, ce tronçon a pu être ouvert à l'exploitation à double voie le 30 septembre.

Travaux en cours.

Renens. Les travaux de terrassement pour l'extension de la gare ont été achevés en majeure partie. Il ne reste plus qu'à établir les quais du nouveau bâtiment aux voyageurs, le passage inférieur de la route de *Crissier*, à poser les appareils d'enclenchement et les signaux, et à agrandir le dépôt.

Vevey. Les travaux d'extension de cette gare sont terminés, à l'exception de la reconstruction du bâtiment aux

voyageurs, du passage inférieur des Moulins et des appareils de manœuvre centrale.

Yverdon. Agrandissement de l'atelier des locomotives. On procédait à la fin de l'année au montage de la toiture métallique.

St. Maurice. Les travaux de terrassement et d'assainissement pour l'extension de la gare sont terminés; il en est de même des passages inférieurs de l'Abbaye et des Châbles et du passage supérieur au sud de la gare.

2^e voie Aigle-St. Maurice. On a commencé les travaux d'infrastructure. Le tablier double-voie du pont sur le Rhône, à Massongex, est terminé. Ce tronçon pourra être ouvert à l'exploitation le 1^{er} mai 1906.

2^e voie Oron-Vauderens. Les travaux sont près d'être achevés. La deuxième voie pourra être ouverte à l'exploitation au printemps de 1906.

2^e voie Daillens-Vallorbe. La 2^e voie a été posée sur la première couche de ballast entre la station d'Arnex et le km 27,8, près de Bofflens. La reconstruction de la maçonnerie dans le tunnel de La Sarraz est achevée et celle du tunnel du Moulin-Bornu touche à sa fin. La voie a été posée entre Bofflens et Croy, de même entre Croy et Vallorbe à l'exception d'un tronçon de 1,700 m. Les travaux d'extension de la station de Croy, ainsi que les murs de soutènement aux Grands Bois, au Day et à la Montagne sont près d'être achevés. Ces travaux, qui sont considérables, sont poussés activement. Le passage à niveau du Day a été supprimé le 30 décembre. Sur le tronçon Croy-Les Grands Bois, la 2^e voie a été livrée à l'exploitation le 1^{er} mai 1905.

Gare de Vallorbe. Les terrassements et ouvrages d'art pour l'entrée de la 2^e voie sont achevés; il en est de même du nouveau pont tournant de 18 m de diamètre, des voies d'accès et du nouveau quai aux longs bois avec voie en cul-de-sac. Les autres travaux sont poussés énergiquement. Sur 155,000 m³ de déblais, 103,000 m³ avaient été enlevés à la fin de l'année.

II^e Arrondissement.

Travaux achevés.

Gare de triage à Bâle. Transformation et extension du groupe de voies K.

Ateliers d'Olten. Atelier provisoire de réparations pour voitures à quatre essieux, hangar à bois et réfectoire pour les ouvriers des ateliers, construction d'un magasin.

Hindelbank. Passage inférieur.

Thoune. Extension des voies de garage.

Lucerne. Agrandissement des bureaux d'expédition des marchandises et construction de locaux pour ouvriers, logement de service à la Sentimatte.

Glovelier. Extension des quais, transformation du bâtiment aux voyageurs et établissement d'une marquise, travaux nécessités par l'entrée en gare du chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier.

Extension des stations de *Tägertschi*, *Wichtrach*, *Cortébert*. Installation d'appareils de manœuvre centrale neufs à *Courrendlin*, *Choindez* et *Lyss*.

Travaux en cours.

Reconstruction de la gare aux voyageurs à Bâle. Nouveau bâtiment aux voyageurs. Les travaux de charpente et de couverture du toit sont près d'être achevés; on a dressé les échafauds pour le montage de la charpente métallique du vestibule. Les fondations du bâtiment de la grande vitesse des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, les murs et les voies des quais sont en place. Le bâtiment de service à l'est du nouveau bâtiment aux voyageurs est en construction et on commence les fouilles du bâtiment des Postes transit. On travaille au montage de la charpente métallique des halles, travée nord.

Abaissement de la ligne du côté de Muttetz et de la gare badoise. Les murs de revêtement sont près d'être achevés; la culée nord du pont de la route de St. Jacques est achevée. La voie provisoire entre cette route et le pont provisoire de la route de St. Jacques a été ouverte à l'exploitation le 17 novembre.

Laufon. Les travaux d'infrastructure pour l'extension de la station sont bientôt terminés.

Passage inférieur de la route de Worblaufen. entre Zollikofen et Berne. Les culées et murs en aile sont construits et le montage du pont a commencé.

Nouvelle station de Bettlach. Les travaux d'infrastructure sont achevés.

Les maisons de gardes à Courfaivre et Choindez sont sous toit.

III° Arrondissement.

Travaux achevés.

Zurich. Pose de la voie principale I par-dessus la Sihl, installation du bureau des Postes transit aux anciens

entrepôts de la gare de Zurich, construction d'une annexe à la remise aux locomotives pour le pesage des machines, aménagement de bureaux pour les agents de l'exploitation à l'entrée de la gare.

Baden. Pose d'une voie de garage côté Turgi.

Brugg. Nouveau pont tournant de 18 m de diamètre pour les locomotives.

Uster. Chariot transbordeur pour relier deux voies en cul-de-sac.

Laufenburg. Agrandissement du bâtiment aux voyageurs et des W. C. Construction d'une marquise.

Galerie de protection entre Weesen et Mühlehorn.

Extension des stations de *Schönenwerd, Wildegg, Mellingen, Benzenschwil, Erlenbach, Murg, Niederhasli, Schwanden, Rüti, Felsenau et Glatthbrugg.*

Agrandissement de la halle aux marchandises à *Schlieren, Richterswil, Murg et Rafz.*

Installations pour le nettoyage des wagons à *Mühlau, Rüti et Schwanden.*

Marquises à *Wettingen et Wallenstadt.*

Ponts-bascule neufs à *Regensdorf-Watt et Stein-Säckingen.*

Signaux avancés à *Zollikon, Urdorf, Birmensdorf, Knonau, Felsenau, Augst, Benzenschwil et Zug.*

Installation de l'éclairage électrique à *Wildegg, Turgi, Wettingen, Baar et Küsnacht.*

Alimentation d'eau de la station de Weesen et d'une maison de garde entre Hornussen et Frick, entre Hedingen et Affoltern-s./A, entre Lachen et Siebnen, ainsi qu'entre Reichenburg et Bilten.

Cloches à signaux sur la ligne Bassersdorf-Effretikon-Illnau.

Installation du bloc de ligne entre Mumpf et Möhlin.

Nouveaux fils télégraphiques Zurich-Bülach-Schaffhouse, Olten-Aarau et Suhr-Aarau.

Appareils électriques avertisseurs du tunnel de l'Albis à la station de Sihlbrugg.

Passage inférieur de la route de Lenzburg à Aarau, passages inférieurs entre Rupperswil et Wildegg et près de Pfungenenbach, passages supérieurs entre Rupperswil et Wildegg,

Turgi et Baden, Effingen et Hornussen, Hornussen et Frick, ainsi qu'entre Mumpf et Möhlin.

Construction de 16 maisons de garde, dont 11 avec alimentation d'eau.

2^e voie Brugg-Stein-Säckingen. Le 1^{er} septembre 1905 toute la ligne a été livrée à l'exploitation à double-voie.

Travaux en cours.

Nouveaux Ateliers de Zurich. Entre la gare de triage de Zurich et la station d'Altstetten, on a commencé les travaux de remblayage nécessités par le déplacement de la voie d'Aarau en vue de l'établissement des Ateliers neufs.

Erlikon. A la fin de l'année on avait procédé à l'enlèvement du tiers des déblais en vue de l'extension de la station. Quelques ouvrages d'art ont été commencés.

Schaffhouse. Le nouveau bâtiment des douanes et la halle aux marchandises badoise, ainsi que le quai attenant, sont terminés comme gros œuvre.

Richterswil. Les travaux d'extension des voies et d'agrandissement de la halle aux marchandises ont continué.

Uetikon. Les travaux d'infrastructure et de superstructure pour l'extension de la station ont été exécutés entre l'extrémité ouest de la station et le bâtiment aux voyageurs. On a commencé à agrandir la plateforme au sud de la station actuelle.

Rapperswil. On a commencé à agrandir l'annexe à la remise aux locomotives et à établir un nouveau pont-bascule.

Wallisellen et Killwangen. Les travaux d'extension sont près d'être achevés.

IV^e Arrondissement.

Travaux achevés,

Romanshorn. Agrandissement de la station de chargement des accumulateurs.

Rorschach. Corps de garde des ouvriers de dépôt, agrandissement du dépôt de charbon et magasin pour l'administration des imprimés.

Coire. Annexe au bâtiment principal des Ateliers, avec réfectoire pour les ouvriers.

Hüttlingen-Mettendorf. Nouvelle halte.

Rebstein-Marbach. Nouveaux W. C.

Bütschwil. Construction d'un étage pour améliorer le logement du chef de station.

Allongement des voies d'évitement à *Andelfingen*, *Seuzach* et *Ossingen*, et pose d'une voie d'évitement à *Sittertal*.

Extension des stations d'*Etzwilen*, *Emmishofen*, *St. Fiden*, *Rüthi* (Rheintal) et *Sevelen*.

Agrandissement de la halle aux marchandises aux stations de *Märstetten*, *Aadorf*, *Winkeln*, *Goldach* et *Heerbrugg*.

Exhaussement des quais et travaux d'assainissement aux stations d'*Andelfingen*, *Kreuzlingen*, *Eschlikon* et *Uzwil*.

Ponts-bascule à *Winterthur* et *Frauenfeld*.

Appareils de manœuvre centrale à *Felben*, *Hüttlingen-Mettendorf*, *Tägerweilen* et *Sevelen*.

Amélioration de l'éclairage. Installation de l'éclairage électrique à *Landquart* et à *Lichtensteig* et de l'éclairage au gaz à *Goldach*, et extension de l'éclairage au gaz à *Rorschach*.

Complément de l'alimentation d'eau à *Buchs* et alimentation d'eau de deux maisons de garde.

Pose de signaux avancés aux stations de *Feuerthalen*, *Schlatt*, *Diessenhofen*, *Schlattingen*, *Arbon*, *Bürglen* et *Müllheim*.

Pose de deux fils télégraphiques sur les tronçons Stein-s.-Rh.-Emmishofen-Romanshorn et Sargans-Coire.

Pose de cloches à signaux sur les lignes Stein-s.-Rh.-Kreuzlingen et Sulgen-Kradolf.

Etablissement de 5 maisons de garde neuves entre Oberwinterthur et Etzwilen, et entre Constance et Romanshorn, et agrandissement d'une maison de garde à Klein-Andelfingen.

Etablissement de 14 barrières à bascule neuves.

Travaux en cours.

Arbon. L'agrandissement du bâtiment aux voyageurs est achevé comme gros œuvre. Les autres travaux d'extension ne sont pas encore commencés.

En novembre on a commencé les travaux de construction de la station d'évitement de *Trimmis* entre Zizers et Coire.

Le chantier des bateaux et le nouveau port de réparation à *Romanshorn* sont terminés, sauf le balisage de l'entrée du port et le montage de la grue roulante électrique.

La première pile du *pont sur la Thur* à *Ossingen*, côté *Thalheim*, a été démolie et remplacée par une pile métallique neuve.

Le pont de service pour le montage du tablier métallique du *pont sur la Thur* à *Andelfingen* est en construction.

2^e voie *Oberwinterthur-Romanshorn*. La transformation des voies des stations d'*Oberwinterthur*, *Islikon*, *Frauenfeld*, *Felben* et *Müllheim* a été achevée.

Les nouveaux appareils d'enclenchement de la station d'*Islikon* sont en cours de montage. La double-voie a été livrée à l'exploitation le 1^{er} octobre 1905 sur le tronçon *Frauenfeld-Müllheim*. Entre *Müllheim* et *Romanshorn* on a commencé sur tous les lots les travaux de terrassement et les ouvrages d'art.

Nous ferons encore observer que les décomptes d'un certain nombre de travaux achevés ne sont pas encore établis, et que par conséquent le coût de ces travaux figure encore au chapitre « travaux non achevés » de notre bilan.

c. Entretien de la voie.

Comme travaux d'entretien importants, nous mentionnerons les suivants :

1^{er} Arrondissement.

Travaux d'assainissement à la *Gotta d'or*, entre la *Conversion* et *Grandvaux*, et au *Bois de Granges*, entre *Chexbres* et *Palézieux*. Il ne s'est plus produit de mouvement à ces deux endroits.

Consolidation du remblai près de *Lonay*, entre *Renens* et *Morges*.

Réfection des ouvrages de défenses de rive près du viaduc de la *Singine*.

Travaux de décapage des rochers de *Varone*, entre *Salquenen* et *Loèche*.

Reconstruction de la maçonnerie du tunnel de *Grandvaux*.

Reconstruction d'anneaux de voûte dans les tunnels du *Bois de Ban*, des *Molliats*, de *Rochefort* et de *Brot*, entre *Auvernier* et *Noiraigue*, dans le tunnel du *Haut de la Tour*, entre *Boveresse* et les *Verrières*, ainsi que dans le tunnel de *Vauderens*.

Reconstruction des piédroits dans le tunnel de Villangeaux.

Réfection de murs de soutènement entre Palézieux et Châtillens, Chexbres et Palézieux, au Corbéron, puis entre Ecublens et Bressonnaz.

Revision et réfection du pont de Chauffaud, entre les Verrières et Pontarlier, et revision du tablier métallique du viaduc de Grandfey.

Transformation des locaux de l'ancien bâtiment aux voyageurs à Montreux, et de l'ancienne remise de la poste à Chexbres.

II^{me} Arrondissement.

Reconstruction de la maçonnerie du tunnel du Hauenstein sur une longueur de 154 m. Les travaux sont presque achevés.

Etablissement de nouvelles niches et remplacement de la maçonnerie défectueuse sur quelques points dans le tunnel de Berthoud.

Reconstruction des culées du pont de Grafenscheuren, entre Wynigen et Berthoud.

Reconstruction en béton armé du couronnement de la pile V du viaduc de St. Ursanne, et maçonnerie de soutènement de rochers dangereux.

Exhaussement des quais de plusieurs stations.

Réfection de la digue de la rive droite de l'Ilfis, entre Langnau et Trubschachen.

III^{me} Arrondissement.

Reconstruction de la première culée du pont de Mönchhof, à Kilchberg près Zurich, et d'une culée du passage supérieur de Glattbrugg.

Etablissement d'une estacade entre Weesen et Mühlehorn, pour l'extraction du gravier du lac de Wallenstadt.

Reconstruction des lignes du télégraphe et des signaux entre Brugg et Aarau, et déplacement du câble dans le tunnel du Bötzing ; pour pouvoir le poser sur le radier, on a recoupé la saillie des piédroits.

IV^m Arrondissement.

Remplacement de pierres désagrégées à la culée droite du viaduc sur la Sitter, à Bruggen, par du béton.

Reconstruction des culées de deux ponts métalliques des lignes Wil-Ebnat et Wil-Winterthur.

Reconstruction des ponts du chemin du Steinachtobel, entre St. Gall et Rorschach.

Achèvement des travaux de défense des rives de la Thur près de Sittertal.

Clayonnages sur la rive gauche du torrent du Giessen, à Buchs.

Travaux de protection des rives entre Sirnach et Eschlikon, par le remblayage du terrain compris entre la marnière et le remblai.

Réfections de voie.

Ont été réfectionnés pendant l'année :

	Mètres courants de voie.
en matériel nouveau type C. F. F.	138,398
en matériel ancien type S. E. II	25,418
réfection des rails seulement, anciens types.	2,400
réfection des traverses seulement, anciens types.	4,252
renforcement des voies par augmentation du nombre des traverses	29,917
	Pièces.
remplacement de branchements par des branchements nouveau type	215
remplacement de branchements par des branchements ancien type	71
	Mètres courants de voie.
La longueur totale des voies à entretenir était à la fin de 1905, y compris Vevey-Chexbres (7,850 m)	4,043,865
dont 35,429 mètres sur territoire français appartiennent au P. L. M., de sorte que le réseau des C. F. F. comprend, sans compter les 8,790 m remis à bail aux E. L. B. entre Bâle et la frontière	4,000,586
Les rails d'acier (branchements et croisements non compris) ont une longueur totale de	3,388,641
Les rails en fer (branchements et croisements non compris) ont une longueur totale de	480,493

Longueur totale des branchements et croisements	131,452
Les rails d'acier des nouveaux profils C. F. F. posés ont une longueur totale de :	412,834
Voies sur traverses en fer	2,368,978
Voies sur traverses-bois	1,631,608

d. Administration du matériel de la voie.

1. Les expériences faites pendant plusieurs années par les administrations de chemins de fer de l'étranger ont démontré que la traverse en bois la plus durable est la traverse de hêtre injectée à l'huile de goudron mélangée d'acide phénique. C'est pourquoi nous nous sommes procuré chaque année un certain nombre de traverses hêtre injectées de cette manière, mais nous devons les commander toutes à l'étranger, la Suisse ne possédant jusqu'ici aucun chantier d'injection à l'huile de goudron. Pour permettre à l'industrie nationale de participer à la livraison des traverses hêtre, nous avons fait des études approfondies en vue d'établir nous-mêmes un chantier d'injection à l'huile de goudron. La question allait être soumise au Conseil d'administration lorsqu'un certain nombre d'intéressés suisses, se voyant menacés dans leur situation commerciale par notre projet, constituèrent une société par actions dont le but est de pratiquer en Suisse l'injection à l'huile de goudron suivant le procédé économique de Rüping, dont ils ont obtenu la concession. Nous avons renoncé pour le moment à donner suite à notre projet et nous attendrons de voir quels seront les premiers résultats de l'injection à l'huile de goudron opérée par l'industrie privée.

2. Nous donnons ci-après le tableau du matériel reçu durant l'année écoulée.

Rails acier.

Type C. F. F. I. (45,9 kg par mètre courant)	20,526,5 t.
Type C. F. F. II. (48,9 kg par mètre courant)	1,207,7 t.
Total	<u>21,734,2 t.</u>

Traverses fer.

Traverses fer	13,748,1 t.
Traverses fer pour branchements	3,162,2 t.
Total	<u>16,910,3 t.</u>
<i>Accessoires de la voie</i>	<u>4,831,5 t.</u>

Branchements et croisements.

Branchements simples	795 pièces
Aiguilles pour branchements anglais	516 »
Total	<u>1,311 pièces</u>
Croisements simples	927 pièces
Croisements doubles	366 »
Croisements spéciaux	142 »
Total	<u>1,435 pièces</u>
Cornières contrerails normales	2,424 pièces
Cornières contrerails spéciales	42 »
Total	<u>2,466 pièces</u>
Appareils de manœuvre avec support de signal	465 pièces
Appareils de manœuvre sans support de signal	165 »
Total	<u>630 pièces</u>
Supports de signal d'aiguille	279 pièces
Appareils de manœuvre pour aiguilles anglaises et demi-anglaises	159 »
Rails bruts pour lames d'aiguilles	849 ₈ t.

*Traverses en bois.**a. Traverses*

<i>chêne</i>		77,500 pièces
de provenance suisse	41,769	
» » française	18,630	
» » allemande	9,123	
» » autrichienne	7,978	
<i>hêtre</i>		13,790 »
de provenance allemande	7,790	
» » française	6,000	
<i>mélèze</i> , toutes de provenance suisse		4,476 »
<i>pin</i> , toutes de provenance suisse		10,689 »
Total		<u>106,455 pièces</u>

<i>b. Traverses pour branchements et ponts</i>	2038, ₅ m ³
de provenance suisse	958, ₁ m ³
de provenance française	1080, ₄ »
Ont été injectées	

a. Traverses.

1. au chlorure de zinc, procédé Burnett:		
traverses chêne	67,761 pièces	
traverses pin	2,341 »	
traverses mélèze	6,030 »	
	<hr/>	76,132 pièces
2. au chlorure de zinc, procédé Straschun:		
traverses chêne	6793 pièces	
traverses mélèze	1407 »	
	<hr/>	8200 »
au sublimé, procédé Kyan:		
traverses pin	1,267 pièces	
traverses mélèze	10,927 »	
	<hr/>	12,194 »
à l'huile de goudron créosotée:		
traverses chêne	9,123 pièces	
traverses hêtre	13,790 »	
	<hr/>	22,913 »
		<hr/>
Total		119,439 pièces

Traverses pour branchements et ponts.

au chlorure de zinc, procédé Burnett	2023, ₈ m ³
au chlorure de zinc, procédé Straschun	96, ₇ »
	<hr/>
Total	2120, ₅ m ³

Traverses en bois tendre trénaillées.

ont été livrées au service de la voie:	
traverses de 2,70 m	1081 pièces
» » 2,40 m	1859 »
	<hr/>
Total	2940 pièces

VI. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. La commission de liquidation des chemins de fer Jura-Simplon n'a pas jugé à propos de s'en tenir à la décision du Conseil fédéral du 14 mai 1900 qui a écarté sa prétention de faire porter au débit des chemins de fer fédéraux les *indemnités* accordées par le Conseil d'administration des *chemins de fer Jura-Simplon* aux membres démissionnaires de la direction ainsi qu'au secrétaire-général et se montant à la somme de fr. 194,000. Elle a fait valoir sa prétention devant le Tribunal fédéral. Avec l'autorisation du Conseil fédéral, qui nous a été donnée le 1^{er} mars, nous avons contesté le bien fondé de cette revendication et demandé que ces indemnités fussent considérées comme frais de liquidation et comptabilisées comme telles.

En date du 29 septembre, le Tribunal fédéral a écarté à l'unanimité la demande de la *Commission de liquidation du Jura-Simplon*. Il a prononcé en conséquence, que les *gratifications*, au chiffre total de fr. 194,000, allouées aux directeurs et au secrétaire général des chemins de fer Jura-Simplon devaient être payées par la liquidation et non par les chemins de fer fédéraux.

2. Pour permettre l'achèvement de la *liquidation de la Compagnie Jura-Simplon* et sa radiation définitive au registre du commerce, le Conseil fédéral a, par arrêté du 22 décembre, consenti à représenter la commission de liquidation pour toutes les réclamations qui pourraient lui être encore adressées et a chargé de ce soin la Direction générale. Nous aurons donc à défendre au procès annoncé par un groupe de porteurs de bons de jouissance et tendant à faire prononcer par le juge que les parts de l'actif social non retirées par les ayants-droits appartiennent aux bons de jouissance et non pas, comme l'a décidé l'assemblée générale des actionnaires Jura-Simplon, à la caisse des malades et à la caisse de décès des employés.

Malgré cette déclaration de garantie, la commission de liquidation ne s'est pas dissoute avant la fin de 1905 parce qu'il avait été soulevé toute une série d'oppositions de forme, à vrai dire dénuées de tout fondement, en ce qui concerne particulièrement les mesures prises par divers porteurs de bons de jouissance.

3. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour préavis une pétition émanant de porteurs de *bons de jouissance*, qui critiquait la convention sur le rachat à l'amiable du Jura-Simplon, dans le but de toucher un supplément de paiement sur les bons de jouissance. Nous avons répondu le 19 décembre en démontrant combien ces objections étaient mal fondées.

4. Un litige ayant surgi en 1903 entre la *Commission de liquidation de l'Union-Suisse* et les chemins de fer fédéraux au sujet d'une somme de fr. 53,105 provenant de l'encaissement de coupons d'actions de l'Union-Suisse restés en mains de cette compagnie, les parties avaient convenu de soumettre la question à un arbitrage. Par son jugement du 3 juillet 1905, le tribunal, composé de MM. le Dr Léo Weber, le Dr Bachmann, anciens juges fédéraux, et le Dr Usteri, député au Conseil des Etats, a donné à l'unanimité gain de cause aux chemins de fer fédéraux.

5. Dans sa séance du 19 septembre, le Conseil fédéral a pris connaissance, sans formuler d'observations, des *comptes annuels* et des *bilans des caisses de pensions et de secours* des chemins de fer fédéraux (c'est-à-dire celles des anciennes compagnies Jura-Simplon, Central, Nord-Est et Union-Suisse) ainsi que de l'effectif et des placements des *cautionnements* du personnel à fin 1904.

6. Eu égard à la disposition de l'art. 10, 4^{me} alinéa, de la loi sur le rachat, le Conseil fédéral a décidé, le 7 juillet, de renoncer dorénavant à percevoir, pour *la ligne de Bâle-St-Louis*, le *droit de concession* prévu dans l'acte de concession du 9 juin 1843 et de rembourser aux chemins de fer de l'Alsace-Lorraine la somme de fr. 13,603.09 perçue pour la période du 1^{er} janvier 1901 au 31 mars 1904.

7. A la suite d'une demande qui nous a été faite par le Département fédéral des chemins de fer, nous avons répondu que les *billets de chemins de fer* établis par les chemins de fer fédéraux devaient être considérés comme des *documents fédéraux* et que, par conséquent, la falsification de ces billets devait être punie comme un faux en écritures publiques. Le ministère public de la Confédération s'est rangé à cette manière de voir et dès lors plusieurs jugements ont été rendus dans ce sens.

8. Dans un jugement rendu à la suite d'un procès pénal dans lequel les chemins de fer fédéraux avaient pris des conclusions civiles contre des ouvriers des ateliers de Bienne coupables de vol, la chambre criminelle du canton de Berne avait dénié à l'administration des chemins de fer fédéraux le droit d'ester en justice sous son propre nom. Le Tribunal fédéral a admis le recours qui a été interjeté par notre Direction du II^e arrondissement et a reconnu justifiée la demande d'indemnité présentée par les chemins de fer fédéraux.

9. Le conseil d'Etat du canton de St-Gall ayant décidé que le personnel des chemins de fer fédéraux devait être porté dans les registres des électeurs des *conseils de prud'hommes*, nous l'avons prié de bien vouloir limiter l'application de sa décision aux ouvriers.

Quant aux fonctionnaires et employés, les litiges qui peuvent s'élever entre eux et l'administration à raison de leur emploi ne sont pas de nature à être portés devant les tribunaux de prud'hommes, attendu que les créances qui en font l'objet dérivent d'un rapport de droit public, tandis que les prud'hommes ne sont appelés à connaître que des difficultés naissant de contrats de droit privé. La question n'est pas encore liquidée.

10. Par arrêté du 3 février, le Conseil fédéral a liquidé en les rejetant pour une partie et en les déclarant sans objet pour le surplus, les recours que le gouvernement de Zurich, les communes d'Ærlikon et de Seebach et la compagnie du tramway électrique Zurich-Ærlikon-Seebach avaient interjetés contre la décision du Département fédéral des chemins de fer du 24 mars 1904, concernant *l'extension de la gare d'Ærlikon et l'établissement d'une ligne directe entre Ærlikon et Seebach*.

11. Malgré de nombreuses négociations, la Direction du II^e arrondissement n'est pas parvenue à liquider la question de la suppression des *droits de châblage sur la ligne du Brunig* dans le canton de Berne. En revanche le Conseil-exécutif du canton de Berne nous a assuré que ces droits ne seraient pas exercés pendant l'hiver 1905/1906; c'est pourquoi nous avons maintenu pendant cet hiver l'exploitation de la ligne du Brünig.

12. Nous avons autorisé la Direction du IV^e arrondissement à accepter la décision de la commission instituée pour la

répartition des frais de *l'établissement du canal d'assainissement de la vallée du Rhin*, décision aux termes de laquelle il est imposé aux chemins de fer fédéraux une contribution spéciale de 4,5 % de la contribution totale, soit fr. 81,990.

13. Par décision du 14 décembre, le Tribunal fédéral a rayé du rôle le procès pendant entre la Compagnie Jura-Simplon et les chemins de fer fédéraux au sujet des *trains de nuit*, la créance qui en faisait l'objet ayant été éteinte par confusion.

14. Le Tribunal fédéral n'a pas encore rendu son jugement dans le procès que le canton de Fribourg a intenté aux chemins de fer fédéraux aux fins d'obtenir paiement pour la période du 1^{er} mai au 31 décembre 1903, de l'intérêt de la somme de fr. 984,000 qui lui a été versée pour solde de ses droits de réversion.

15. Une somme de 100,000 francs, expédiée le 27 novembre par la caisse du IV^e arrondissement et destinée à notre caisse principale, a été soustraite. Malgré les recherches les plus actives auxquelles il a été procédé sur le champ, l'auteur du *vol* n'a pas encore pu être découvert.

16. La Compagnie du Central avait, à titre d'essai, dans les années 1875-1885, confié à des tâcherons l'entretien de certaines sections de son réseau. La question s'est posée de savoir si les ouvriers occupés aux travaux d'entretien pouvaient faire valoir, pour établir leur droit à la *gratification payée après 25 et 40 ans de service*, le temps pendant lequel ils avaient travaillé pour le compte de tâcherons. Nous avons tranché cette question affirmativement.

17. La deuxième *conférence internationale* pour la revision de la *convention sur le transport de marchandises par chemins de fer* a eu lieu à Berne dans le courant du mois de juillet. Le Conseil fédéral avait désigné comme l'un des représentants de la Suisse le chef du Département du contentieux de la Direction générale.

18. Le *Comité international des transports par chemins de fer* a eu deux séances et sa commission s'est réunie une fois. Parmi les objets discutés, nous mentionnerons : la continuation des débats sur le projet d'une convention unique relative à la transmission et à la prise en charge des marchandises, ainsi qu'à la répartition des indemnités dans le service inter-

national des transports par chemins de fer, et la discussion d'un projet de convention pour le règlement du dévoyé des transports internationaux par chemins de fer.

19. Nous nous sommes vus dans la nécessité d'exercer des poursuites contre la compagnie du chemin de fer *régional Saignelégier-Glovelier* dans le but d'obtenir le paiement des sommes qui nous sont dues pour l'usage commun de la gare de Glovelier et en vertu des décomptes mensuels. Ces poursuites n'ayant pas abouti, nous avons dû, pour ne pas perdre le privilège qui nous est accordé par la loi, requérir du Tribunal fédéral la liquidation de la compagnie.

En date du 27 juin, la compagnie débitrice a obtenu sur sa demande un nouveau délai.

Pour sauvegarder nos droits nous avons renouvelé auprès du Tribunal fédéral, par requête du 28 décembre, notre demande de liquidation. Bien que le Conseil-exécutif du canton de Berne ait de nouveau requis du Tribunal fédéral l'ajournement de la déclaration de liquidation, cette dernière paraît inévitable.

Au 31 décembre 1905 cette compagnie nous devait encore la redevance pour la cojouissance de la gare de Glovelier pendant toute l'année 1905, ainsi que des sommes provenant des décomptes du trafic depuis le mois de juin 1905.

b. Assurances.

1. Conformément à la décision du Conseil d'administration du 17 mars, nous avons dénoncé pour le 30 septembre 1905 *la convention d'assurance mutuelle contre les accidents conclue le 5 septembre 1885* entre les grandes compagnies de chemins de fer suisses.

(Chapitre A, chiffre 8, n° 1 du présent rapport.)

2. La revision annuelle des valeurs comprises dans notre contrat général *d'assurance contre l'incendie* a donné au 30 juin 1905 les résultats suivants :

a. Approvisionnements	fr.	12,600,000
b. Matériel roulant	»	131,100,000
c. Mobilier et ustensiles	»	16,100,000
d. Marchandises et bagages	»	40,000,000
e. Bâtiments.	»	3,600,000
Total	fr.	<u>203,400,000</u>

Nous avons ainsi par rapport aux chiffres de l'année précédente une augmentation de la somme assurée de fr. 8,300,000 qui se traduira par une augmentation de prime d'environ fr. 4,000.

* 3. Indemnités perçues pendant l'année pour l'assurance-incendie :

- a. des établissements cantonaux d'assurance obligatoire, fr. 482. 45 pour 6 cas d'incendie ;
 - b. du consortium d'assurances, fr. 4,950.75 pour 30 cas d'incendie ;
- au total fr. 5,433. 20 pour 36 cas d'incendie.

c. Cautionnements.

1. Pendant le IV^e trimestre, il a été procédé à une *revision* générale des cautionnements.

2. Au 31 décembre 1905, l'état des *cautionnements* était le suivant :

Cautionnements en espèces :

Direction générale	216	caution ^{ts}	pour	fr. 286,070. —
I ^{er} arrondiss.	116	»	»	» 127,773.25
II ^e arrondiss.	181	»	»	» 87,128. —
III ^e arrondiss.	70	»	»	» 31,670. —
IV ^e arrondiss.	81	»	»	» 19,239.70

Cautionnements en titres :

Direction générale	431	caution ^{ts}	p ^r	fr. 4,940,829. 41
I ^{er} arrondiss.	39	»	»	» 231,452. 28
II ^e arrondiss.	49	»	»	» 653,380. —
III ^e arrondiss.	69	»	»	» 178,893. 53
IV ^e arrondiss.	107	»	»	» 257,792. 67

Cautionnements par signatures :

Direction générale :	431	caution ^{ts}	p ^r	fr. 2,926,930. —
I ^{er} arrondiss.	32	»	»	» 94,575. —
II ^e arrondiss.	40	»	»	» 179,150. —
III ^e arrondiss.	45	»	»	» 116,340. —
IV ^e arrondiss.	39	»	»	» 81,650. —

Au total 1,916 cautionnements pour fr. 10,212,873.84.

Dans cette somme sont compris 9 *cautionnements généraux* s'élevant à fr. 829,250.

d. Impôts.

1. A la demande d'une Direction d'arrondissement, nous avons examiné la question de savoir si les chemins de fer fédéraux peuvent, dans les cantons qui permettent de déduire les dettes de la valeur d'un immeuble imposable, opérer une déduction proportionnelle de leur dette obligations lors de l'imposition des immeubles soumis en principe à l'impôt. Comme nous envisageons que cette déduction est justifiée, nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions appropriées.

Les autorités saint-galloises ayant refusé d'admettre la *défalcation*, de notre fortune imposable, d'une partie proportionnelle de nos dettes, nous avons autorisé la Direction du IV^e arrondissement à porter la question devant le Tribunal fédéral.

2. Nous avons interjeté recours au Tribunal fédéral contre une décision du Conseil-exécutif du *canton de Berne*, qui prétendait être en droit *d'imposer les titres de la caisse de secours et de pensions des chemins de fer Jura-Simplon*.

3. Par arrêt du 13 décembre, le Tribunal fédéral a déclaré bien fondé le recours interjeté contre *l'imposition du buffet de la gare de Berne*.

e. Accidents.

1. Nous nous référons, quant au nombre des accidents et aux indemnités payées en 1905, aux tableaux statistiques et aux comptes publiés comme annexes au présent rapport.

2. Dans le courant de l'année, la Direction du I^{er} arrondissement a liquidé 26 cas de responsabilité, celle du II^e arrondissement 29, celle du III^e arrondissement 23, et celle du IV^e arrondissement 9. Trois de ces arrangements ont été soumis à notre ratification parce que l'indemnité à payer dépassait fr. 20,000.

f. Achats et ventes de terrain.

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 m ²	Prix d'achat fr.
I ^{er} arrondissement .	382	232,788	646,137.82
II ^e » .	131	199,926, ₅	515,489.55
III ^e » .	119	102,179, ₆₆	552,306.47
IV ^e » .	217	190,901	585,184.20
Total . .	849	725,795, ₁₆	2,299,118.04

Ventes de terrain.

	Parcelles	Dimensions m ²	Prix de vente fr.
I ^{er} arrondissement .	14	5,004	2,281.45
II ^e » .	16	10,454	165,023.55
III ^e » .	13	37,513, ₃	67,924.90
IV ^e » .	35	43,005, ₃	21,854.05
Total . .	78	95,976, ₆	257,083,95

Parmi les achats de terrain se trouvent :

1. 2 parcelles de 143,746 m² acquises au prix de fr. 192,056 pour l'agrandissement des ateliers d'Oltén.
2. 19 parcelles de 34,656,₈₆ m² acquises au prix de fr. 150,839.12 en vue de l'extension future de la gare d'Aarau.
3. 147 parcelles de 59,023,₁ m² acquises au prix de fr. 108,880.30 pour la seconde voie Oberwinterthour-Romanshorn.

Jusqu'en 1905, l'administration avait acquis :

- a. pour la seconde voie Oberwinterthour - Romanshorn, 267,751,₃ m² au prix de fr. 356,735.40;
- b. pour le chemin de fer du Ricken, 86,990 m², au prix de fr. 135,274.50.

Conformément à la loi sur le rachat, la Direction générale a été appelée à approuver 57 contrats d'achats, 35 contrats de vente et 10 contrats d'échange de terrain.

g. Réclamations.

1. Le 1^{er} avril est entrée en vigueur la *convention définitive sur la responsabilité en trafic direct suisse* et les règles à suivre à l'égard des demandes d'indemnités avec deux annexes :
 1. Règlement relatif aux irrégularités dans le transport des

marchandises, bagages, véhicules et animaux vivants, ainsi qu'à la manière de traiter les réclamations et aux règles à suivre en cas d'empêchements à la livraison, — et 2. règlement concernant le fourvoiement de marchandises, de bagages, de véhicules et d'animaux vivants.

2. Irrégularités et réclamations.

A. Dans le trafic international.

Irrégularités : Le nombre des rapports d'irrégularités s'est élevé en 1905 à 9,711

dont 3,574 pour perte,

5,109 » avaries ou perte partielle,
1,028 » empêchements à la livraison.

Réclamations : Nombre des *réclamations pendantes au 1^{er} janvier 1905* :

a. Réclamations reçues avant le 31 décembre 1903	24
b. Réclamations reçues à partir du 1 ^{er} janvier 1904	1566
	1590
Réclamations reçues pendant l'année 1905	6541
Total	8,131
Réclamations pendantes au 31 décembre 1905	1888

En 1905, 4818 nouvelles réclamations portant sur une valeur totale de fr. 344,602.35 devaient être liquidées, à quoi il faut ajouter 937 réclamations présentées depuis le 1^{er} janvier 1904 et non encore liquidées, soit en tout 5755 réclamations pour *perte totale ou partielle et pour avarie* ; puis 1723 réclamations présentées en 1905, portant sur une somme totale de fr. 92,686.09, à quoi il faut ajouter 629 réclamations présentées depuis le 1^{er} janvier 1904 et non encore liquidées, soit ensemble 2352 réclamations pour *retard*.

Sur ce nombre ont été admises 2,979 réclamations pour *perte totale ou partielle et pour avarie* pour lesquelles on a payé fr. 171,854.68. La part incombant aux chemins de fer fédéraux pour 2,692 des indemnités réparties en 1905 est de fr. 35,574.34 ; 591 indemnités payées doivent encore être

réparties. Ont été admises en outre 1,179 indemnités pour *retard*, pour lesquelles on a payé fr. 32,044.18 d'indemnités. La part incombant aux chemins de fer fédéraux pour 1,302 indemnités réparties en 1905 est de fr. 5,815.61. 84 indemnités payées doivent encore être réparties.

Ont été écartées :

- a. 1,476 réclamations pour perte totale ou partielle et pour avarie ;
- b. 585 réclamations pour retard.

Au 31 décembre 1905 il restait encore à répartir :

- a. 591 indemnités allouées ensuite de réclamations pour perte totale ou partielle et pour avarie ;
- b. 84 indemnités allouées ensuite de réclamations pour retard.

Au 31 décembre 1905, il restait encore à trancher :

- a. 1300 réclamations de 1904 pour perte totale ou partielle ou pour avarie ;
- b. 588 réclamations de 1904 pour retard.

Au total 2,563 indemnités non encore liquidées.

B. Dans le trafic interne.

(traitées par les directions d'arrondissement).

Irrégularités :

Le nombre des rapports d'irrégularités s'élève en 1905 à 23,679, qui se répartissent comme suit.:

I ^{er} arrondissement	10,947
II ^e »	4,416
III ^e »	4,812
IV ^e »	3,504

Réclamations.

Au 1^{er} janvier 1905, il restait encore à liquider :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	128	9,675. 63	23	4,823. 20
II ^e »	125	1,040. 60	8	70. 30
III ^e »	51	1,915. 95	3	218. —
IV ^e »	65	4,364. 12	9	1,666. 50
Total	369	16,996. 30	43	6,778. —

Réclamations présentées pendant l'année :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement . . .	1,443	43,786. 58	208	9,021. 55
II ^e » . . .	1,698	33,152. 14	195	11,833. 87
III ^e » . . .	2,006	42,792. 45	330	9,793. 70
IV ^e » . . .	889	27,756. 82	132	4,960. 60
Total	6,036	147,487. 99	865	35,609. 72

Ont été

a. admises :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes (Part des C.F.F.)	Nombre	Sommes (Part des C.F.F.)
I ^{er} arrondissement . . .	996	17,660. 77	101	1,791. 85
II ^e » . . .	994	20,618. 93	88	1,522. 55
III ^e » . . .	1,553	19,436. 84	165	3,308. 07
IV ^e » . . .	590	10,399. 33	90	1,298. 72
Total	4,133	68,115. 87	444	7,921. 19

b. écartées :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre		Nombre	
I ^{er} arrondissement	427		99	
II ^e »	720		91	
III ^e »	422		154	
IV ^e »	262		42	
Total	1,831		386	

c. Réclamations non liquidées à la fin de l'année :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	148	16,548. 87	31	1,689. 75
II ^e »	109	824. 15	24	131. 70
III ^e »	82	3,782. 06	14	1,054. 45
IV ^e »	102	7,779. 17	09	1,517. 42
Total	441	28,934. 25	78	4,393. 32

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

1. Prenant pour base les enquêtes conformes à la technique des assurances faites par notre administration des caisses de secours et par notre commission d'experts, nous avons élaboré un avant-projet de *statuts de la caisse de pensions et de secours* des chemins de fer fédéraux et un avant-projet de *règlement pour l'administration* de cette caisse et nous les avons transmis aux associations du personnel pour qu'elles nous communiquent leurs observations.

Par lettre du 31 mars 1905, la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport nous a priés d'attendre, pour présenter les projets ci-dessus mentionnés au Conseil d'administration jusqu'à ce que la Fédération soit à même, de son côté, de présenter le rapport de l'expertise à laquelle elle a fait procéder. Par lettre du 4 avril, nous avons fait droit à cette demande et nous avons accordé un délai expirant à fin juin pour la présentation du dit rapport.

Nous avons adressé au Conseil d'administration les projets en question ainsi que les documents suivants pour lui permettre d'en prendre provisoirement connaissance;

1. Orientation au point de vue de la technique en matière d'assurance pour les caisses de pensions et de secours des fonctionnaires et employés permanents des chemins de fer rachetés par l'Etat, dont les chemins de fer fédéraux ont pris la suite et pour une combinaison des prestations de ces caisses. 1903 ;

2. Rapport sur la portée financière d'une combinaison des prestations des caisses de retraite et de secours que les chemins de fer fédéraux ont prises à leur charge. Novembre 1903 ;

3. Supplément élaboré sur la base des résultats financiers de l'année 1903 et complétant le rapport sur la portée financière d'une combinaison des prestations des caisses de retraite et de secours que les chemins de fer fédéraux ont pris à leur charge. Septembre 1904 ;

4. Mémoire (de M. le professeur Dr Rebstein et de M. le directeur Dr Schärtlin) sur la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux, du 30 novembre 1904.

Le 7 septembre, le comité central de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport nous a soumis le résultat de la contre-expertise demandée par le personnel. Cet exposé porte le titre suivant : « *Mémoire et rapport sur la*

future caisse de pensions et de secours, rédigé à la demande du personnel par les experts soussignés Prof.-Dr J.-H. Graf, à Berne, et Prof.-Dr Vilfredo Pareto, ingénieur, à Lausanne. Fin août 1905 ; » nous avons chargé les experts nommés par nous MM. le Dr Rebstein, professeur à l'École polytechnique fédérale et le Dr Schärtlin, directeur de la Société suisse de l'assurance sur la vie à Zurich, d'examiner ce rapport d'une manière approfondie.

Cet examen n'a pas pu être terminé pour la fin de l'année. Nous n'avons pas pu faire droit à une demande du comité central V. P. S. T. qui désirait collaborer à cette expertise.

A la demande de ces experts, notre administration des caisses de secours a, d'entente avec les arrondissements, procédé à une *enquête* approfondie portant sur les *cas d'invalidité du personnel* qui se sont produits à l'époque du rachat des chemins de fer principaux. Le résultat de cette enquête a été communiqué aux experts.

2. Pour faire suite aux études précédentes, le chef de l'administration des caisses de secours a rédigé le travail suivant : *Deuxième supplément élaboré sur la base des résultats financiers de l'année 1904 et complétant le rapport (de novembre 1903) sur la portée financière d'une combinaison des prestations des caisses de retraite et de secours que les chemins de fer fédéraux ont prises à leur charge.*

3. Les *comptes de profits et pertes* des caisses de secours pour l'année 1904 et les *bilans* au 31 décembre 1904 ont été établis sur la base de la comptabilité uniforme que nous avons prescrite pour les caisses de pensions et de secours des chemins de fer privés qui ont passé à la Confédération. Les résultats de ces comptes confirment de nouveau l'exactitude des enquêtes qui ont été faites conformément à la technique des assurances par notre administration des caisses de secours et par notre commission d'experts.

4. Par lettre du 7 décembre, le *Secrétariat de l'Association suisse des mécaniciens et de l'Association suisse des chauffeurs* nous a présenté une demande tendant à assurer au personnel des machines une meilleure situation dans la future caisse de pensions et de secours. Cette requête est examinée avec attention.

5. Afin d'avoir une base solide pour les études préparatoires d'une *caisse* uniforme de *maladie* des *ouvriers perma-*

nents, nous avons décidé de faire, au 1^{er} janvier 1905, un recensement des ouvriers permanents et de recueillir les données utiles sur leur état civil.

Dès que les résultats du recensement ont été connus, on a pu commencer à utiliser ces données d'une manière conforme à la technique des assurances. Ces études ne peuvent être terminées qu'après la nouvelle réglementation des caisses de secours et de pensions.

6. Nous avons délégué le chef de notre administration des caisses de secours au *Congrès international pour l'assurance des ouvriers* qui a siégé à Vienne du 17 au 24 septembre.

D. Directions d'arrondissement.

Les Directions d'arrondissement ont traité les affaires qui leur sont attribuées par la loi sur le rachat et par le règlement d'exécution ; leur activité fait l'objet des rapports trimestriels présentés aux Conseils d'arrondissement. Les rapports contiennent des renseignements détaillés sur la gestion des Directions d'arrondissement. Les affaires les plus importantes sont mentionnées plus haut, puisqu'elles ont dû nous être transmises pour décision définitive. L'activité des Directions d'arrondissement a suivi son cours normal, car on s'habitue à se conformer toujours mieux aux prescriptions en vigueur.

La Direction du I^{er} arrondissement a traité 1621 affaires en 103 séances ; la Direction du II^e arrondissement 2266 affaires en 92 séances ; la Direction du III^e arrondissement 1574 affaires en 82 séances et la Direction du IV^e arrondissement 1564 affaires en 106 séances.

* * *

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

proposer

à l'Assemblée fédérale les décisions suivantes :

1. Les comptes pour 1905 et le bilan au 31 décembre 1905 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Sur le solde du compte de profits et pertes, qui se monte à fr. 651,733.92, il sera prélevé une somme de fr. 600,000 pour amortissement supplémentaire du compte de dépenses à amortir (*b.* travaux d'extension et d'agrandissement de gares), et le reste de frs. 51,733.92 sera porté à nouveau.

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

Veillez agréer, monsieur le président de la Confédération et messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 4 avril 1906.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux :

Le président,
Weissenbach.

Annexes :

1. Comptes de l'année 1905.
2. Tableaux statistiques.