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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1909)

Artikel: Rapport de la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1909, pour être soumis à l'Assemblée fédérale

Autor: Weissenbach

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676187

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 1909, pour être soumis à l'Assemblée fédérale.

(Du 8 avril 1910.)

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 1909, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le résultat de l'exercice écoulé est moins défavorable que celui du précédent, car tandis que les recettes reprenaient une marche ascendante, il s'est produit d'autre part une diminution notable des dépenses. L'excédent des recettes d'exploitation sur les dépenses s'est élevé, Gothard compris, de fr. 46,626,044 en 1908 à fr. 53,990,451; si l'on ne tient compte ni de l'allocation pour cause de renchérissement de la vie versée pour 1908, soit fr. 2,539,280, ni du solde passif de l'exercice précédent, qui s'élevait à fr. 2,854,074, le compte de profits et pertes présente, avec le supplément extraordinaire de traitement alloué pour 1909 par fr. 4,865,628. 75, un déficit de fr. 4,091,019. 80. Abstraction faite du supplément extraordinaire le budget de 1909 prévoyait, Gothard compris, un excédent des recettes d'exploitation de fr. 48,069,225 et un découvert du compte de profits et pertes de fr. 5,869,330. Si le résultat est meilleur, la cause en est surtout aux bons

effets des mesures d'économie. Ces bons effets ont pu être atteint parce que l'administration des chemins de fer fédéraux a été sérieusement appuyée, dans ses efforts, par l'autorité de surveillance. Il a été tenu compte de la situation financière tant pour l'établissement de l'horaire que pour l'exécution des travaux d'extension et de parachèvement. Il est absolument nécessaire de persister fermement dans cette voie si l'on tient à ce que la situation financière s'améliore, petit à petit, de manière à pouvoir faire face au surcroît de charges qu'entraîneront l'application de la nouvelle loi sur les traitements et la revision, qui en sera la conséquence, des règlements sur les salaires. Nous fournirons, au cours de ce rapport, de plus amples renseignements sur les mesures d'économie qui ont été prises. Nous relevons encore ici que le coefficient d'exploitation est tombé de 71,03 % en 1908 à 67,39 % si l'on ne tient pas compte de l'allocation pour cause de renchérissement, et dans le cas contraire de 72,82 % à 70,32 %.

La division du réseau en arrondissement n'a subi aucune modification en 1909, du moins pour ce qui concerne les arrondissements I, II, III et IV. En revanche, le réseau s'est accru de celui du Gothard, qui pour le moment constitue tel quel le Ve arrondissement. La longueur des lignes appartenant à la Confédération est actuellement de:

	Long. réelle km.	Long. exploitée km.
Ier arrondissement	644,052	657,177
IIe »	615,011	620,975
IIIe »	736,410	757,078
IVe »	415,109	418,578
Ve »	272,533	275,147
Total	2683,115	2729,855

La longueur des lignes appartenant à des administrations étrangères mais exploitées par les chemins de fer fédéraux est de 36,236 km.; ces lignes sont celles milieu du Rhin-Waldshut, Vallorbe-frontière—Pontarlier, les Verrières-frontière—Pontarlier et Delle-frontière—Delle. Il faut y ajouter les 19,068 km. de la ligne Iselle-Domodossola, appartenant aux chemins de fer italiens de l'Etat, sur laquelle nous effectuons le service des trains et de la traction. En nationalisant le Gothard, nous avons assumé l'exploitation de la section Pino-frontière—Pino, d'une longueur exploitée de 14,642 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—Cossonay-ville, Val-de-Travers, Viège-Zermatt et Porrentruy-Bonfol, qui ont ensemble une longueur exploitée de 109,148 km. Elle exploite aussi, en vertu de contrats spéciaux, les lignes Nyon-Crassier (5,941 km.), propriété de la compagnie du chemin de fer Nyon-Crassier, et Crassier—Divonne-les-Bains (3,202 km.), qui appartient à la compagnie P. L. M., ainsi que celle appartenant à la compagnie Martigny-Châtelard, longue de 21,032 km., avec le tronçon Châtelard-Vallorcine, de 2,498 km., qui s'y raccorde. Enfin, les chemins de fer fédéraux ont pris à bail, en vertu d'un contrat conclu le 2 juillet 1903, la ligne Vevey-Chexbres, d'une longueur exploitée de 7,810 km., appartenant à la compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres. En revanche, le service des trains et de la traction sur la ligne Wald-Rüti, longue de 6,570 km., a été confié au chemin de fer du Tœsstal.

A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année, le Conseil d'administration a eu 11 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:*

1. *Rapport de gestion et comptes* des chemins de fer fédéraux pour l'année 1908, approuvés le 29 avril par le Conseil d'administration.

L'Assemblée fédérale a pris à ce sujet, en date du 15 décembre 1909, l'arrêté reproduit au chapitre C, I, **1**, *d*, 1.

2. *Rapport* pour 1908 sur la *caisse de pensions et de secours* des fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux, annexe au rapport de gestion de 1908. Ce rapport a été approuvé par le Conseil d'administration le 26 novembre.

3. *Budgets d'exploitation et de construction du V^e arrondissement* pour 1909 (1^er^ mai—31 décembre), approuvés le 4 mars par le Conseil d'administration.

L'Assemblée fédérale a pris à ce sujet, en date du 25 mars, l'arrêté reproduit au chapitre C, I, 1, *a*, 1.

4. *Budget des chemins de fer fédéraux* pour l'année 1910, comprenant:

a. le budget d'exploitation, avec 17 annexes relatives aux budgets spéciaux des services auxiliaires et des entreprises accessoires;

b. le budget du compte de profits et pertes;

c. le budget de construction;

d. le budget du compte de capital.

Ces budgets, adoptés par décision du Conseil d'administration du 30 septembre, ont été approuvés par arrêté de l'Assemblée fédérale du 22 décembre, reproduit au chapitre C, I, 1, *d*, 2.

5. *Revision de la loi sur les traitements.* Le Conseil d'administration a adopté notre projet le 10 juillet, en prenant la décision suivante:

« Le Conseil d'administration prie le Conseil fédéral de proposer à l'Assemblée fédérale de reviser selon le projet ci-joint la loi fédérale concernant les traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, du 29 juin 1900. »

Le Conseil des Etats a adopté ce projet, sauf quelques amendements, dans sa séance du 17 décembre 1909; le Conseil national ne l'a pas encore discuté.

6. *Elévation des tarifs pour le transport des voyageurs.* Par décision du 29 septembre, le Conseil d'administration a prié le Conseil fédéral de proposer à l'Assemblée fédérale d'élever les taxes d'aller et retour (art. 8, 1er al., de la loi fédérale du 27 juin 1901 sur les tarifs des chemins de fer fédéraux) conformément aux propositions de la Direction générale.

L'Assemblée fédérale n'a pas encore traité cet objet.

7. Les autorités fédérales n'ont pris encore aucune décision quant à une modification du *règlement d'exécution de la loi sur le rachat* ou à la revision de cette loi en vue d'une *réorganisation de l'administration des chemins de fer fédéraux.*

8. *Correction de la ligne du Hauenstein par un tunnel de base.* Par décision du 25 novembre, le Conseil d'administration a approuvé le projet élaboré par la Direction générale pour le déplacement de la ligne du Hauenstein de Sissach à Olten par Gelterkinden et Tecknau, avec une longueur de 18 km., une rampe maximum de 10,5 ‰ et un tunnel de base de 8148 m. de longueur, et il a prié le Conseil fédéral de proposer à l'Assemblée fédérale d'accorder à cet effet un crédit de fr. 24,000,000, soit par voie budgétaire, soit par un arrêté spécial.

Nous avons communiqué cette décision au Département fédéral des chemins de fer par mémoire du 30 novembre. Par arrêté du 20 décembre, le Conseil fédéral a prié les Chambres de désigner leurs commissions pour l'examen de cette question.

9. *Allocation extraordinaire aux journaliers pour 1909.* Par décision du 26 novembre, le Conseil d'administration a recommandé au Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale, d'accorder aux ouvriers des arrondissements I à IV, pour l'année 1909, une allocation extraordinaire de fr. 120. Pour les ouvriers entrés pendant le courant de l'année au service des chemins de fer fédéraux, cette allocation devait être proportionnée à la durée de leur service et n'être accordée qu'à ceux dont cette durée, en 1909, n'a pas été inférieure à trois mois.

L'Assemblée fédérale a donné suite à cette proposition par son arrêté du 22 décembre ouvrant aux chemins de fer fédéraux un crédit spécial en vue du paiement d'allocations extraordinaires à leurs fonctionnaires, employés et ouvriers (v. C, I, 1, *d*, 3).

2. *Projets soumis au Conseil fédéral.*

Proposition en vue de la nomination d'un directeur du V^e^ arrondissement. Conformément à la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a élu à ce poste, le 12 janvier, M. J. Zingg, membre de la Direction du chemin de fer du Gothard.

3. *Nominations.*

L'*état des membres du Conseil d'administration* est contenu dans le dernier rapport annuel. Il a subi les changements suivants:

1. Nominations faites par le Conseil fédéral.

Etant donné qu'aux termes de la loi sur le rachat neuf au plus des membres du Conseil d'administration dont la nomination appartient au Conseil fédéral peuvent en même temps faire partie de l'une ou l'autre des Chambres fédérales, MM. K. *Zschokke* et J. *Scheidegger,* conseillers nationaux, ont donné leur démission. Le Conseil fédéral les a remplacés dans le courant de l'exercice par MM. *Battaglini,* ancien député aux Etats, à Lugano, et *Krebs,* secrétaire de la Société suisse des arts et métiers.

M. le Dr A. *Baumann,* à St. Gall, et M. E. *Russenberger,* à Zurich, décédés, ont été remplacés par M. *Diethelm,* vice-président du Directoire commercial, à St. Gall, et M. *Dubois,* administrateur délégué du Bankverein suisse, à Bâle, ancien membre de la Direction générale.

M. *Wittwer,* à Neuchâtel, décédé, n'était pas encore remplacé à la fin de l'année.

2. Nominations faites par les cantons.

M. P. *Conrad,* ancien directeur des travaux publics du canton d'Argovie, a été remplacé par le directeur actuel, M. E. *Keller,* conseiller d'Etat.

M. *Donini,* à Bellinzone, ayant démissionné, le Conseil d'Etat du canton du Tessin l'a remplacé par M. *Cattori,* membre de cette autorité.

M. *Rickenbach,* député, a succédé à M. *Schwander,* conseiller national à Galgenen (Schwyz), décédé.

3. Nominations faites par les Conseils d'arrondissement.

Le Conseil du IIIe arrondissement a nommé au poste devenu vacant par le décès de M. *Pestalozzi* M. *Billeter,* président de la ville de Zurich.

Celui du Ve arrondissement, nouvellement constitué, a nommé pour son représentant au Conseil d'administration M. *Lusser,* député aux Etats, à Altdorf.

4. Constitution du Conseil d'administration.

a. Bureau. Le bureau a été composé de la manière suivante à la séance du 9 janvier: président du Conseil, M. C. *von Arx;* vice-président, M. *Martin;* scrutateurs: MM. *Car-*

dinaux et *Pestalozzi.* Ce dernier, décédé, a été remplacé le 29 septembre par M. *Geilinger.*

b. Commission permanente. Le Conseil a composé sa Commission permanente comme suit dans sa séance du 4 mars: président, M. C. *von Arx* (la présidence lui appartient d'office en sa qualité de président du Conseil); membres: MM. *Hirter,* vice-président, *Decoppet, Baumann, Pestalozzi, de Stockalper, Lachenal, Martin, Russenberger, de Schumacher* et *Kœchlin.*

Le Conseil a complété plus tard cette commission en remplaçant M. Kœchlin, qui avait décliné sa nomination, par M. *Wullschleger,* et MM. Pestalozzi, Russenberger et Baumann, décédés, par MM. *Dubois, Bleuler-Huni* et *Wild* (St. Gall).

4. *Ratification de nominations.*

Le Conseil d'administration a ratifié les nominations suivantes faites par la Direction générale:

1. celle des *chefs de service* de la Direction générale et des Directions d'arrondissement I à IV, confirmés à partir du 1er avril 1909;

2. à la Direction générale: celle de M. *Schümperli* aux fonctions de *caissier principal;*

3. à la Direction du IIe arrondissement: celle de M. Traugott *Balmer* aux fonctions de chef de l'exploitation;

4. à la Direction du IIIe arrondissement: celle de M. Max-Otto *Wild* aux fonctions de *chef de l'exploitation;*

5. à la Direction du Ve arrondissement: celle des fonctionnaires suivants de l'ancienne compagnie du Gothard:

a. aux fonctions de *secrétaire de direction:* M. André *Clavuot,* docteur en droit, lequel a plus tard démissionné et a été remplacé par M. Joseph *Gut;*

b. aux fonctions de *chef du bureau de comptabilité:* M. Albert *Furrer;*

c. aux fonctions de *chef du bureau du contentieux:* M. Reinhold *Furrer,* docteur en droit;

d. aux fonctions de *chef de l'économat:* M. J.-Henri *Duttweiler;*

e. aux fonctions d'*ingénieur en chef:* M. Rodolphe *Salomon;*

f. aux fonctions de *chef de l'exploitation:* M. Théodore *Siegfried;*

g. aux fonctions d'*ingénieur en chef de la traction:* M. Antoine *Meyer.*

5. Le Conseil d'administration a ratifié les *contrats de jonction et de cojouissance* suivants conclus avec d'autres entreprises de chemin de fer:

1. le 29 avril, convention avec le *chemin de fer électrique Monthey-Champéry-Morgins* pour l'usage commun de la *gare de Monthey,* du 26 février 1909;

2. le 29 avril, contrats avec le *chemin de fer du Gürbetal* pour la cojouissance *des gares de Berne* et de *Thoune,* du 26 janvier 1909;

3. le 29 avril, contrat avec le *chemin de fer électrique routier Uster-Oetwil,* concernant la jonction de sa ligne à voie étroite à la *station d'Uster,* des 9/13 février 1909;

4. le 30 avril, contrat avec le *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* concernant la cojouissance de la *gare de Romanshorn,* du 1er août 1908;

5. le 29 septembre, avenant au traité passé avec le *P. L. M.* pour la construction de la ligne *Frasne-Vallorbe* et pour l'*usage commun* de la *gare de Vallorbe,* des 7/8 juin 1909;

6. le 26 novembre, convention avec la compagnie du *chemin de fer Montreux-Glion* (ligne directe), concernant l'entrée du chemin de fer à voie étroite de Montreux-Glion en *gare de Montreux* et la cojouissance de cette gare, du 7 juin 1909.

6. *Traités de concurrence.*

Dans sa séance du 30 septembre, le Conseil d'administration a ratifié le traité de concurrence conclu avec la *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises* au sujet de la *ligne Moutier-Granges-Longeau,* tout en approuvant une déclaration de la Direction générale touchant l'exploitation de ladite ligne.

7. Les *projets de travaux* énumérés ci-après ont été approuvés par le Conseil d'administration:

1. le 9 janvier, contrat du 23 décembre 1908 avec M. Jean Rüesch, entrepreneur, pour l'*extension de la station de St. Fiden* et l'établissement d'une *ligne à double voie de St. Fiden à St. Gall* avec construction d'un *tunnel sous le Rosenberg,* et allocation d'un crédit de fr. 3,371,565.70;

2. le 4 mars, contrat du 5 février 1909 avec MM. W. et J. Rapp, pour l'exécution des *travaux d'infrastructure en vue de la pose de la double voie sur le tronçon Aesch-Ruchfeld* et de la nouvelle *entrée de la ligne du Jura en gare de Bâle,* pour un prix de fr. 1,105,079.20;

3. le 30 avril, projet d'*extension de la gare de Romanshorn* en vue du raccordement du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, approuvé avec allocation d'un crédit de fr. 1,640,000, plus fr. 188,800 pour amortissement d'installations destinées à disparaître;

4. le 10 juillet, projet d'*extension de la station de Martigny,* approuvé avec allocation d'un crédit de fr. 440,000 pour l'exécution des travaux, plus fr. 4000 pour des amortissements;

5. le 10 juillet, projet de *transfert de la station* de Gossau, approuvé avec allocation d'un crédit de fr. 1,750,000 pour l'exécution des travaux, plus fr. 126,000 pour des amortissements;

6. le 9 octobre, projet d'*établissement de la double voie de Vauderens à Siviriez,* avec *mise en état du tunnel de Vauderens* et *extension de la station de Siviriez,* approuvé avec allocation d'un crédit de fr. 715,000 pour l'exécution des travaux.

8. *Contrats de livraison.*

Les contrats de livraison suivants ont été approuvés par le Conseil d'administration:

1. le 30 avril, marché avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, du 3 avril 1909, pour la fourniture de 36 *locomotives*;

2. le 30 avril, marché avec la Société industrielle suisse,

à Neuhausen, du 1er avril 1909, pour la fourniture de 90 *voitures* et de 30 *fourgons*;

3. le 30 avril, marché avec la Fabrique suisse de wagons, s. a., à Schlieren, du 1er avril 1909, pour la fourniture de 110 *voitures*;

4. le 30 avril, marchés pour la fourniture de *houille* et de *briquettes* pour le *chauffage des locomotives* pendant les années 1909 à 1914:

a. des 22 mars/7 avril 1909, avec la Société rhénane de vente de charbons et d'affrètement (soc. à resp. lim.) à Mülheim s/Ruhr;

b. des 29 mars/3 avril 1909, avec l'Office des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai;

c. du 3 avril 1909, avec la Société anonyme des Charbonnages des Grand-Conty et Spinois;

d. du 13 avril 1909, avec la Société anonyme des houillères unies du bassin de Charleroi, à Gilly (Belgique);

5. le 9 octobre, marché des 2/3 septembre avec la Direction royale des mines, à Sarrebruck, pour la *fourniture de houille;*

6. le 9 octobre, marché des 15/17 septembre 1909 avec l'Union des aciéries allemandes, à Düsseldorf, pour la *fourniture de rails et de traverses métalliques.*

9. *Divers.*

1. *Abrogation de réductions de taxe.* Par décision du 9 janvier, le Conseil d'administration s'est déclaré d'accord d'abroger les réductions de taxe suivantes:

a. celles énumérées dans le *règlement général suisse concernant les facilités exceptionnelles à accorder pour les fêtes et réunions de sociétés suisses ainsi que pour les courses de chevaux,* du 1er septembre 1905, savoir: octroi de billets de simple course valables pour l'aller et le retour aux membres de la Société suisse des carabiniers, de la Société fédérale de gymnastique et de la Société fédérale de chant, à l'occasion de fêtes fédérales; prolongation de la durée de validité des billets ordinaires d'aller et retour en faveur de toutes les personnes qui se rendent aux fêtes fédérales de tir, en ce sens que les billets délivrés depuis l'avant-veille de l'ouverture de la fête peuvent être utilisés pour le retour

jusqu'au second jour qui suit la clôture; transport en grande vitesse des chevaux de course, au prix du tarif ordinaire, sans surtaxe;

b. celles accordées déjà précédemment par les chemins de fer privés à des *aveugles* et à des *paralytiques nécessiteux;* les personnes qui bénéficiaient de ces facilités à l'époque de la décision prise continueront à se les voir accorder, mais il ne sera plus accueilli de nouvelle demande.

2. Au vu d'une proposition de la Direction générale visant à la *suppression des subventions* allouées aux *sociétés de développement,* le Conseil d'administration a décidé le 29 avril d'exprimer à la Direction générale le désir qu'elle continuât d'accorder ces subventions à l'avenir.

3. Le Conseil d'administration a approuvé, le 9 octobre, la décision de la Direction générale d'allouer aux Ateliers de construction d'Oerlikon une somme de fr. 110,000 comme contribution aux frais des *essais de traction électrique* effectués par eux sur le *tronçon Seebach-Wettingen.*

4. Dans sa séance du 26 novembre, le Conseil d'administration a approuvé une *convention* conclue par la Direction générale avec les Ateliers de construction d'Oerlikon en vue de s'assurer les *forces de la Sihl à l'Etzel pour l'exploitation électrique des chemins de fer fédéraux,* et il a alloué un crédit de fr. 420,000 pour l'exécution de ce contrat.

5. Dans sa séance du 9 octobre, le Conseil d'administration a autorisé la Direction générale à ratifier une promesse de *vente,* conclue par la Direction du IIe arrondissement, *d'un immeuble sis au nº 9 de la Centralbahnstrasse, à Bâle,* au prix de fr. 350 le mètre carré. Il s'agit d'un immeuble qui n'est plus utilisé par le chemin de fer, d'une superficie de 462 m² ou, d'après un mesurage nouveau non encore passé en force, de 457 m²; le prix de vente s'élève donc à 161,700 ou 159,950 francs.

6. Par décision du 28 novembre 1908, le Conseil d'administration nous avait transmis pour rapport une *pétition du comité central de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport,* du 25 dudit mois, *touchant le licenciement d'ouvriers de la voie, la prolongation de la durée du travail du personnel de la voie* pendant les mois d'hiver, etc. Nous avons présenté notre rapport le 17 février 1909. Il a été

approuvé le 4 mars par le Conseil d'administration, qui nous a autorisés à répondre à la pétition dans le sens de notre rapport.

7. Le Conseil d'administration a repoussé, le 9 octobre, une *pétition de cinq pensionnaires de l'ancien Jura-Simplon,* lesquels demandaient que l'art. 61 des statuts de la caisse de secours (Ier supplément) fût modifié de manière que le chiffre de leur pension se calculât non pas d'après le maximum (fr. 3000) de salaire de base admis par les statuts de la caisse de secours de l'ancien Jura-Simplon, mais bien d'après un traitement qui les mît sur un pied d'égalité avec leurs camarades pensionnés de la Suisse allemande.

B. Conseils d'arrondissement.

Le Conseil du Ve arrondissement (ancien Gothard), s'est constitué dans sa séance du 10 mars 1909.

Les Conseils d'arrondissement ont débattu les diverses questions qui rentrent dans leurs attributions et ont présenté plusieurs propositions ayant trait à la construction et à l'exploitation des chemins de fer fédéraux. Nous relèverons spécialement les avis donnés par eux sur des projets de travaux importants intéressant leurs arrondissements, et nous citerons, p. ex.: au Ier arrondissement, accélération de la pose de la double voie sur les lignes d'accès au Simplon; au IIe arrondissement, correction de la ligne du Hauenstein par un tunnel de base; au IIIe arrondissement, correction du tracé des lignes constituant le delta Ziegelbrücke—Weesen—Næfels-Mollis; au IVe arrondissement, transformation des gares de St. Gall et de Romanshorn; au Ve arrondissement, endiguement de couloirs à avalanches et de torrents, et travaux de protection contre les chutes de pierres.

Pendant l'exercice, le Conseil du Ier arrondissement a tenu 4 séances, celui du IIe 5, celui du IIIe 4, celui du IVe 4, et celui du Ve (depuis le 10 mars), 4 également.

C. Direction générale.

La Direction générale a, en première ligne, préparé tous les projets destinés à être soumis au Conseil d'administration. Elle a traité 3327 affaires en 107 séances.

Nous mentionnons les objets les plus importants:

I. Généralités.

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

a. Session de mars:

1. Arrêté fédéral du 25 mai 1909 approuvant le *budget des chemins de fer fédéraux, Ve arrondissement (ancien chemin de fer du Gothard), pour l'année 1909, du 1er mai au 31 décembre,* en ces termes:

«Les budgets du Ve arrondissement pour l'année 1909, présentés par le conseil d'administration des chemins de fer fédéraux pour la période allant du 1er mai au 31 décembre, sont approuvés, sous réserve de l'inscription, au budget d'exploitation, d'une nouvelle dépense de 170,000 francs, entraînant une diminution du même montant aux recettes du compte de profits et pertes.

Ces budgets accusent ainsi les résultats suivants, savoir:

1° le budget d'exploitation: 18,948,535 francs en recettes et 14,202,980 francs en dépenses;

2° le budget du compte de profits et pertes: 5,508,000 francs en recettes et 5,601,000 francs en dépenses;

3° le budget de construction: 826,400 francs;

4° le budget des dépenses du compte de capital: 826,400 francs.»

2. *Déclarations au procès-verbal :*

du Conseil national: «Les fonctionnaires, employés et ouvriers à poste fixe de la compagnie du Gothard qui, le 1er mai 1909, passeront au service des chemins de fer fédéraux recevront, pour l'année 1909, les traitements et les allocations supplémentaires qu'ils touchaient avant ledit 1er mai, à la condition toutefois que le maximum de 9000 francs fixé par la loi du 29 juin 1900 ne soit pas dépassé.»

du Conseil des Etats: «Les fonctionnaires, employés et ouvriers à poste fixe de la compagnie du Gothard qui, le 1er mai 1909, passeront au service des chemins de fer fédéraux continueront à toucher, pour l'année 1909, les traite-

ments qu'ils avaient avant le 1er mai, y compris tous suppléments réglementaires, à la condition toutefois que le maximum de 9000 francs fixé par la loi fédérale du 29 juin 1900 ne soit pas dépassé. »

b. Session de juin.

1. *Rapport de gestion et comptes des chemins de fer fédéraux de l'année 1908.* Le Conseil des Etats les a approuvés le 16 juin 1909 conformément au projet d'arrêté présenté par le Conseil fédéral; le Conseil national, en revanche, n'a pas encore traité cet objet dans cette session.

2. Les Chambres fédérales ont constitué l'une et l'autre leurs commissions pour la *revision de la loi fédérale du 29 juin 1900 sur les traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux.*

3. Au sujet du *postulat Winiger,* demandant le maintien à Lucerne de certaines branches de l'administration centrale lors de l'incorporation du chemin de fer du Gothard au réseau des chemins de fer fédéraux, il a été décidé, le 26 juin, de ne pas entrer en matière sur le postulat, mais d'inviter le Conseil fédéral a modifier sa décision du 14 décembre 1908, afin d'incorporer le contrôle des recettes de l'ancien chemin de fer du Gothard dans le personnel de Berne à partir du 1er mai 1910 seulement, au lieu du 31 décembre 1909.

c. Session d'octobre.

Aucune décision n'a été prise qui concerne les chemins de fer fédéraux.

d. Session de décembre.

1. Arrêté fédéral *approuvant la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1908,* du 15 décembre 1909, en ces termes:

« *1.* Les comptes de 1908 et le bilan au 31 décembre 1908 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

« *2.* Le solde passif de fr. 2,854,074. 40 du compte de profits et pertes pour 1908 sera porté à compte nouveau, et il y sera ajouté le montant des indemnités pour renchérissement de la vie allouées au personnel pour 1908 (2,540,000 francs en nombre rond).

« *3.* La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1908 est approuvée. »

2. Arrêté fédéral *approuvant le budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1910,* du 22 décembre 1909, en ces termes:

« Sont approuvés les budgets suivants, présentés par le Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux pour l'année 1910, savoir:

1° le budget d'exploitation des chemins de fer fédéraux: 174,001,035 francs en recettes et 121,752,675 francs en dépenses (augmentation de la dépense figurant sous la rubrique « Dépenses d'exploitation, I. Administration générale, A. Personnel, 1. Autorités administratives, *b.* Membres de la Direction générale et des Directions d'arrondissement » de 230,180 francs à 254,180 francs);

2° le budget du compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux: 62,705,090 francs en recettes et 67,830,090 francs en dépenses;

3° le budget de construction des chemins de fer fédéraux: 30,946,500 francs;

4° le budget des dépenses du compte de capital des chemins de fer fédéraux: 34,341,150 francs. »

La modification apportée au chiffre 1 a trait à la nomination de deux nouveaux membres de la Direction du V^e^ arrondissement.

D'autre part, lors de la discussion du budget, le Conseil national a adopté, le 21 décembre 1909, et le Conseil des Etats, le 22 décembre, le *postulat* suivant:

« Le Conseil fédéral est invité à examiner si le service des constructions dans les C. F. F. ne pourrait pas être simplifié et si une plus grande compétence ne devrait pas être accordée aux Directions d'arrondissement pour les travaux dans leur réseau. »

3. Arrêté fédéral *ouvrant un crédit spécial de 5,058,000 francs aux chemins de fer fédéraux en vue du paiement d'allocations extraordinaires pour l'année 1909 à leurs fonctionnaires, employés et ouvriers,* du 22 décembre 1909, en ces termes:

I.

« Article premier. Il est accordé pour l'année 1909, aux fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, de la IIe classe de traitement à la IXe inclusivement, une allocation extraordinaire de 200 francs et aux ouvriers occupés dans les ateliers et l'exploitation de ces chemins de fer une allocation extraordinaire de 120 francs.

L'allocation extraordinaire pour les femmes gardes-barrières est fixée à 50 francs pour l'année 1909.

« Art. 2. Les fonctionnaires, employés et ouvriers entrés au service des chemins de fer fédéraux dans le courant de l'année 1909 toucheront l'allocation au prorata de la durée du service et à condition que celle-ci soit, en 1909, de trois mois au moins.

« Art. 3. Les dispositions des articles 1er et 2 ci-dessus ne sont pas applicables au personnel qui a passé de l'ancienne compagnie du Gothard au service des chemins de fer fédéraux.

« Art. 4. Pour le paiement des allocations extraordinaires, il est ouvert à la Direction générale des chemins de fer fédéraux un crédit de 5,058,000 francs. Ce crédit sera imputé sur l'exercice de 1909.

II.

« Le Conseil fédéral est invité à soumettre à l'Assemblée fédérale un rapport et une proposition spéciale sur le point de savoir si et dans quelle mesure l'administration des chemins de fer fédéraux doit aussi faire bénéficier d'une allocation pour l'année 1909 les anciens fonctionnaires, employés et ouvriers de la compagnie du Gothard qui ont passé au service des chemins de fer fédéraux.

III.

« Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur.

Le Conseil fédéral est chargé de son exécution. »

4. Le projet d'une nouvelle *loi sur les traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux* n'a encore été discuté que par le Conseil des Etats.

2. Le *chemin de fer du Gothard* est devenu propriété de

la Confédération le 1er mai 1909, et son exploitation a été reprise, à cette date, par les chemins de fer fédéraux. Les préparatifs nécessités par cette reprise et cette dernière elle-même ont occasionné à l'administration des travaux considérables.

a. Conformément au mandat dont nous étions chargés par le Conseil fédéral nous avons, le 1er mai, pris possession du réseau du Gothard des mains de la Direction de la compagnie, au siège social de celle-ci, à Lucerne. Nous avions préalablement conclu une entente avec la compagnie sur les modalités du *transfert de propriété* et sur la *répartition des affaires entre le chemin de fer du Gothard en liquidation et l'administration des chemins de fer fédéraux.* D'accord avec le Département fédéral des chemins de fer, une circulaire avait en outre été adressée le 5 avril au *personnel du Gothard,* pour lui donner connaissance des conditions de son passage au service des chemins de fer fédéraux sur la base des décisions prises par l'Assemblée fédérale; une seconde circulaire a suivi le 23 avril, et le passage du personnel d'une administration à l'autre s'est effectué sans incident.

b. Par circulaire du 23 avril, nous avons notifié la reprise du chemin de fer du Gothard par la Confédération à toutes les entreprises de transport suisses et étrangères avec lesquelles cette compagnie était en rapports.

c. La Direction générale s'est fait représenter par son président aux négociations qui ont eu lieu entre le Conseil fédéral et l'administration du Gothard en vue du *rachat à l'amiable* de ce chemin de fer. On n'était pas parvenu à s'entendre jusqu'alors d'une manière complète, mais à cette occasion, certains points ont été réglés de la façon suivante:

1° La valeur de rachat, égale, selon la concession, à 25 fois la moyenne du produit net du chemin de fer du Gothard pendant la période entrant en ligne de compte, a été arrêtée à fr. 212,500,000 (deux cent douze millions cinq cent mille francs).

2° La valeur des approvisionnements de matériaux que le Gothard doit céder gratuitement à la Confédération a été arrêtée à fr. 1,500,000 (un million cinq cent mille francs).

3° Les immeubles disponibles du chemin de fer du Gothard ont été repris par la Confédération selon l'état figurant dans les livres et à leur valeur comptabilisée au 30 avril 1909; ils ont été payés comptant.

L'entente n'a pu se faire sur les autres conclusions de la demande et de la réponse. Il resta ainsi en litige:

1° les conclusions de la demande et de la réplique concernant:

a. la somme de fr. 2,000,000 exigée pour la double voie Immensee-Brunnen;

b. le remboursement des dépenses à la charge du compte de construction effectuées depuis le 1er mai 1904, d'un montant de fr. 4,515,023, porté dans la réplique à fr. 6,410,753;

c. les dépenses pour l'établissement des projets de construction de la double voie Giubiasco-Chiasso et d'une voie d'évitement entre Lucerne et Meggen, d'un montant de fr. 23,918, porté dans la réplique à fr. 90,000;

2° la question des intérêts moratoires requis sur le montant de l'indemnité de rachat à partir du 1er mai 1909;

3° les conclusions de la réponse et de la duplique visant les déductions suivantes à opérer sur l'indemnité de rachat:

a. le montant auquel devrait s'élever le fonds de renouvellement à fin avril 1909 (état à fin 1908 fr. 13,651,513. 62);

b. le montant de la moins-value des installations qui ne sont pas prises en considération dans le fonds de renouvellement, montant réduit à fr. 3,444,000 dans la duplique;

c. les frais d'établissement des installations manquantes ou insuffisantes, à dire d'experts;

d. le montant, encore à déterminer, du déficit de la caisse de secours à fin 1909;

4° d'autres réserves et des conclusions plutôt secondaires des parties.

Il a en outre été convenu que la Confédération prendrait à sa charge à dater du 1er mai 1909, avec un agio de 6 millions, l'emprunt 3½ % du Gothard, d'un montant de 117,090,000 francs, à valoir sur le prix de rachat.

La Direction générale a été chargée d'exécuter l'entente intervenue. Les points suivants ont été réglés jusqu'ici: paiement des immeubles disponibles (fr. 659,523. 25), de l'agio de fr. 6,000,000 et du prix d'achat des approvisionnements de matériaux dépassant la valeur de fr. 1,500,000, soit fr. 2,759,790. 74.

d. Nous avons été chargés par le Département fédéral des chemins de fer de nous faire représenter par nos organes des départements des constructions et de l'exploitation à l'*expertise* ordonnée par le Tribunal fédéral sur la question des déductions à opérer pour les installations manquantes ou insuffisantes. Cette expertise a commencé le 24 août.

e. Etant donné qu'aucune entente n'est encore intervenue jusqu'ici sur le prix de rachat et que le nouveau traité international n'est pas encore parfait, nous avons ordonné de tenir, jusqu'à nouvel ordre, une *comptabilité distincte* pour l'ancien réseau du Gothard (V^e^ arrondissement des chemins de fer fédéraux). Pour le fonds de renouvellement du chemin de fer du Gothard on appliquera aussi, jusqu'à nouvel avis, le règlement de cette compagnie, sanctionné par le Conseil fédéral.

f. Conformément à la *décision* de l'Assemblée fédérale *garantissant au personnel du Gothard ses gains antérieurs,* nous avons décidé de maintenir jusqu'à nouvel ordre les *institutions* existantes *pour le bien-être* des employés, telles que les dépôts de denrées alimentaires, le transport gratuit de denrées de ce genre (lait, viande, etc.), les écoles, les facilités de transport accordées aux instituteurs et aux élèves de ces dernières.

g. Une requête nous a été adressée, demandant de maintenir à Lugano notre *domicile élu* pour le canton du Tessin. Nous n'avons pas pu y faire droit, l'art. 12 de la loi sur le rachat nous obligeant à élire domicile au chef-lieu du canton, c'est-à-dire à Bellinzone. Comme dans tous les autres cantons, c'est chez le chef de gare que nous avons fait élection de domicile.

h. Nous avons proposé à la Direction générale des *chemins de fer italiens de l'Etat,* par lettre du 13 mars, de laisser subsister tels quels après la nationalisation du *chemin de fer du Gothard,* qui devait s'opérer le 1^er^ mai, les contrats touchant l'exploitation de la ligne du Gothard conclus entre ces deux administrations, en particulier ceux concernant la cojouissance des *gares de Chiasso* et de *Luino* et l'exploitation du *tronçon Luino-Pino* (frontière). Les chemins de fer italiens de l'Etat ont accepté notre proposition le 19 avril, sous la réserve des clauses de dénonciation contenues dans les contrats.

i. MM. Weissenbach et Dinkelmann ont été chargés de

représenter la Direction générale aux négociations qui ont eu lieu avec les délégations de l'Allemagne et de l'Italie en vue de la conclusion d'un nouveau *traité international concernant le Gothard.* La conférence a effectivement abouti à la conclusion d'un traité, qui a été soumis à la ratification des parlements des Etats intéressés.

k. M. J. Zingg a été nommé *directeur du V^e^ arrondissement* par arrêté du Conseil fédéral du 12 janvier.

l. Le Conseil fédéral ayant décidé que la Direction du V^e^ arrondissement ne comprendrait qu'un seul membre jusqu'à nouvel ordre, il a fallu régler spécialement la question de savoir par qui il devait être remplacé en cas d'absence. Sur notre proposition, le Département fédéral des chemins de fer a désigné comme *remplaçant du directeur* le plus ancien des chefs de service, qui est M. *Siegfried,* chef de l'exploitation.

m. Par lettre du 7 août, le Conseil du V^e^ arrondissement a exprimé le désir qu'on donnât prochainement l'extension prévue au *V^e^ arrondissement,* afin qu'il fût possible d'organiser ce dernier conformément aux prescriptions de la loi de rachat. Le Conseil fédéral avait en effet décidé que le V^e^ arrondissement serait constitué par l'ancien réseau du Gothard jusqu'au moment de la ratification, par les parlements, de la nouvelle convention du Gothard, et qu'il ne serait nommé, jusqu'à nouvel ordre, qu'un seul directeur pour cet arrondissement ; l'Assemblée fédérale a dès lors prévu la nomination de deux directeurs de plus en approuvant le budget de 1910.

n. La nationalisation du chemin de fer du Gothard a nécessité l'*édition en langue italienne* de tous les règlements des chemins de fer fédéraux. La Feuille officielle paraît aussi en cette langue depuis le 1^er^ mai.

o. Par lettre du 17 août, nous avons donné, sur l'invitation du Département fédéral des chemins de fer, notre préavis sur une pétition du *gouvernement tessinois* demandant qu'il fût tenu compte, dans une plus large mesure, de la population indigène dans les nominations du *personnel* du V^e^ arrondissement et qu'il fût fait usage de la *langue italienne* dans les relations avec cette dernière. Au vu des renseignements fournis par la Direction du V^e^ arrondissement, nous avons fait un exposé détaillé de la situation telle qu'elle existait sous le régime de l'ancienne compagnie du Gothard,

ainsi que de l'état actuel du personnel du Ve arrondissement; nous avons pu démontrer, de cette manière, qu'il était déjà tenu compte aujourd'hui, dans la mesure du possible, de l'élément indigène pour les nominations du personnel des chemins de fer fédéraux. Quant à l'usage de la langue italienne dans les relations avec les autorités et la population du canton du Tessin, nous avons promis sans autre de faire droit aux vœux exprimés par le gouvernement tessinois.

Pour faire suite à cette déclaration, nous avons en outre informé le Département fédéral des chemins de fer, par lettre du 23 novembre, que nous nous proposions de procéder, à l'avenir, de la manière suivante en ce qui concerne l'usage de la *langue italienne* dans les relations avec le *canton du Tessin:*

La correspondance de la Direction générale et de la Direction du Ve arrondissement avec les autorités et les services publics du canton du Tessin sera faite exclusivement en langue italienne. La correspondance avec la population du canton du Tessin aura lieu également en italien, sauf lorsque nous recevrons de ce canton des lettres ou requêtes rédigées en allemand ou en français, dans quels cas nous répondrons dans la même langue. En revanche, nous devons nous réserver expressément le droit de correspondre en allemand ou en français avec nos propres services du canton du Tessin. D'autre part, on ne peut pas exiger que les Directions des arrondissements I, II, III et IV et leurs services, en particulier les stations, correspondent en italien; ces divers services continueront donc à se servir de leur propre langue, attendu qu'ils n'ont pas de traducteur à leur disposition pour cette correspondance.

3. Par lettre du 10 juillet, nous avons communiqué au Département fédéral des chemins de fer, à l'adresse du Conseil fédéral, le projet de *revision de la loi sur les traitements* que le Conseil d'administration avait approuvé dans ses séances des 9 et 10 juillet.

Les sociétés du personnel nous ont fait parvenir, en date du 9 septembre, de nouvelles pétitions relatives au projet de loi et à l'avant-projet d'une échelle de traitements, qu'ils avaient adressées au Conseil fédéral à l'intention de l'Assemblée fédérale. Nous conformant à une demande du Département des chemins de fer du 13 septembre nous lui avons fait parvenir, par lettre du 21 du même mois, les observations que nous avions à présenter sur ces diverses requêtes.

4. Le Département fédéral des chemins de fer nous ayant invités à nous prononcer sur une demande de concession d'un chemin de fer à voie étroite *Mesocco-St. Bernardin-Andeer,* présentée par un comité d'initiative, nous avons répondu, par lettre du 9 mars, qu'à notre avis cette demande ne devrait pas être prise en considération avant que la question du tracé du chemin de fer des Alpes orientales ne fût éclaircie. Le Conseil fédéral s'est prononcé dans ce sens le 22 mars.

5. Par lettre du 28 mai nous avons donné au Département fédéral des chemins de fer, qui nous y avait invités, notre préavis sur la *demande de concession* d'un chemin de fer à voie normale *Sembrancher-Chable-Aoste*; nous avons recommandé de ne pas entrer en matière sur cette demande, parce que la ligne projetée nuirait d'une manière sensible à celle du Simplon et ne répond à aucune nécessité sous le rapport du trafic.

6. Par lettre du 16 septembre, nous avons présenté au Département fédéral des chemins de fer un rapport sur les *demandes de concession* suivantes:

a. pour un chemin de fer à voie normale *Réchésy* (frontière française)-*Bonfol-Courtavon* (frontière allemande);

b. pour deux chemins de fer à voie étroite reliant l'*Oberland bernois* à *Sion,* l'un passant par le *col du Sanetsch* et l'autre par le *col du Rawil;*

c. pour un chemin de fer électrique à voie étroite de *Waldenbourg* à *Balsthal* par *Langenbruck,* ainsi que pour deux chemins de fer routiers reliant *Bâle* à *Liestal* et partant, l'un, de l'« Aeschenplatz », l'autre, du « Neue Welt ».

Nous ne nous sommes pas opposés à l'octroi de ces concessions.

7. Le Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel ayant proposé à nouveau au Conseil fédéral le rachat à l'amiable du *chemin de fer du Jura Neuchâtelois,* le Département fédéral des chemins de fer nous a demandé de nous prononcer sur la valeur de rachat. Nous avons répondu, le 9 novembre, que la nouvelle enquête détaillée à laquelle nous nous étions livrés avait abouti à un résultat encore plus défavorable par suite de l'augmentation des frais d'exploitation intervenue depuis le dépôt de notre rapport du 31 mai 1905, et

que la valeur commerciale du chemin de fer pouvait être estimée, actuellement, à 5 millions de francs au plus.

8. Par lettre du 22 février, le Département fédéral des chemins de fer a convoqué le comité d'initiative de la ligne concessionnée Moutier-Granges, le Conseil-exécutif du canton de Berne, auteur d'une demande de concession d'un chemin de fer à voie normale Moutier-Perles-Bienne et Perles-Dotzigen, la commune de Büren, auteur d'une demande de concession d'un chemin de fer à voie normale Granges C.F.F.-Büren C.F.F., la commune de Granges, qui préconise un tunnel de base Moutier-Granges C.F.F., le Conseil d'Etat du canton de Soleure, la Direction générale des chemins de fer fédéraux, la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises, le Département militaire fédéral et les chefs des sections du Département des chemins de fer, à une *conférence* fixée au 3 mars, en vue d'une *discussion générale sur les divers projets du percement du Jura.* A cette occasion, nos délégués ont maintenu le point de vue admis précédemment par la Direction générale dans ses rapports du 17 décembre 1908 et du 16 janvier 1909 sur les voies d'accès au Simplon. Nous avons encore développé ce point de vue dans le préavis que le Département fédéral des chemins de fer nous a demandé et que nous lui avons présenté le 26 mars sur les demandes de concession du Conseil-exécutif du canton de Berne pour une ligne Moutier-Perles-Dotzigen et de la commune de Büren pour une ligne de Granges à Büren se raccordant à un tunnel de base Moutier-Granges. Comme on le sait, nous nous sommes prononcés en principe contre l'octroi à des tiers de la concession de la ligne Moutier-Granges et notamment contre l'octroi de la concession d'une ligne allant de Perles (ou de Granges) à Dotzigen.

9. Les négociations engagées avec la *France* en vue de la conclusion d'un traité concernant les *voies d'accès au Simplon* ont été reprises le 1er juin. De même que l'année dernière, l'administration des chemins de fer fédéraux a été représentée à la conférence par M. C. von Arx, conseiller aux Etats et président du Conseil d'administration, qui présidait la conférence, MM. Weissenbach et Colomb, de la Direction générale, et M. Stockmar, président de la Direction du Ier arrondissement. La conférence a abouti à la conclusion d'un *traité,* que les Chambres fédérales ont ratifié par arrêté des 20/23 décembre.

Nous avions eu le 25 mai, avant la réunion de la conférence, une entrevue avec la *Direction des chemins de fer P. L. M.*, lors de laquelle avait été conclu un avenant au traité passé les 14/15 octobre 1902 entre les compagnies du P. L. M. et du Jura-Simplon au sujet de la construction d'un *raccourci Frasne-Vallorbe* et de l'extension et de la cojouissance de la *gare de Vallorbe.*

La conférence internationale a en outre été précédée, les 26 et 31 mai et le 3 juin, de conférences convoquées par le Département fédéral des chemins de fer, ou plus exactement par la délégation du Conseil fédéral chargée de l'étude des questions ferroviaires, entre la *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises,* concessionnaire d'un chemin de fer *Moutier-Granges-Longeau,* et la Direction générale. Ces conférences, présidées par la délégation du Conseil fédéral, avaient pour but de discuter la question du *partage du trafic* entre le chemin de fer Moutier-Granges-Longeau et les chemins de fer fédéraux et celle de l'*exploitation,* par ces derniers, de la ligne projetée (v. à ce sujet chap. A., ch. 6).

10. Par office du 30 novembre, nous avons communiqué au Département fédéral des chemins de fer la décision prise le 25 du même mois par le Conseil d'administration au sujet de la construction d'un *tunnel de base sous le Hauenstein* (v. chap. A., ch. 8). Le Conseil fédéral a décidé dès lors, par arrêté du 20 décembre, de demander aux Chambres fédérales de nommer leurs commissions pour traiter cet objet.

11. La *Délégation internationale pour les affaires du Simplon* a tenu séance les 6/7 avril et les 21/22 septembre. Elle a discuté les horaires et les tarifs de la ligne du Simplon, ainsi que les comptes de construction et d'exploitation de 1906 et de 1907. Une commission composée de deux membres suisses et de deux membres italiens a été chargée de la vérification de ces comptes.

12. *Contrats de cojouissance.*

a. Le *Conseil d'administration* a ratifié, sur notre proposition, les contrats de jonction et de cojouissance suivants, conclus par nous:

1. le 29 avril, convention avec le *chemin de fer électrique Monthey-Champéry-Morgins* pour l'usage commun de la *gare de Monthey;*

2. le 29 avril, contrats avec le *chemin de fer du Gürbetal* pour la cojouissance des *gares de Berne* et de *Thoune;*
3. le 29 avril, contrat avec le *chemin de fer routier Uster-Oetwil* concernant sa jonction à la *station d'Uster;*
4. le 30 avril, contrat avec le *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* concernant la cojouissance de la *gare de Romanshorn;*
5. le 29 septembre, avenant au traité avec le *P. L. M.* pour la construction de la *ligne Frasne-Vallorbe* et l'usage commun de la *gare de Vallorbe;*
6. le 26 novembre, convention avec la compagnie du *chemin de fer Montreux-Glion* (ligne directe) concernant l'entrée de sa ligne en *gare de Montreux* et la cojouissance de cette gare.

b. Des négociations étaient encore en cours, à la fin de l'exercice, en vue de la conclusion des contrats suivants:

1. contrat avec le *chemin de fer du Sensetal* pour la cojouissance de la *station de Flamatt;*
2. revision des contrats avec le *chemin de fer Berthoud-Thoune* relatifs aux *gares de Berthoud* et de *Thoune;*
3. contrat avec le *chemin de fer du Lac de Thoune* pour la cojouissance de la *station de Scherzligen.*

c. La durée de validité de la convention pour l'*exploitation de la ligne Porrentruy-Bonfol* et la cojouissance de la *gare de Porrentruy,* dénoncée pour la fin de 1908 et prolongée ensuite jusqu'à fin 1909, a de nouveau été prolongée par lettre du 24 septembre, ensuite du désir manifesté par ladite compagnie, jusqu'au 1er juillet 1910, date de la reprise de l'exploitation par cette dernière.

d. En vertu d'une convention du 19 juillet, nous avons accordé à la Société des Usines de l'Orbe, propriétaire du *chemin de fer Orbe-Chavornay,* une réduction de fr. 1000 à fr. 800 de la redevance annuelle due par elle pour la cojouissance de la *station de Chavornay.* Nous nous sommes en même temps chargés de pourvoir pour cette société au service des réclamations pour perte ou avarie de marchandises transportées et pour dépassement des délais de livraison.

e. Nous n'avons pas pu faire droit, pour les raisons exposées dans une conférence qui a eu lieu le 17 mars, à une

requête du Conseil communal de Lucerne nous demandant de réduire les redevances fixes que le *chemin de fer Kriens-Lucerne* est tenu de nous verser pour la cojouissance de la *gare de Lucerne* et du tronçon de la voie du Brunig par lequel s'opère le raccordement à cette gare.

La municipalité de Lucerne s'est ensuite adressée dans le même but au Conseil fédéral, mais cette autorité s'est déclarée incompétente par arrêté du 13 août.

13. Le complément d'étude demandé par la municipalité de Zurich étant achevé, les pourparlers concernant le *déplacement de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich* ont été repris le 2 septembre. Il a été convenu que ladite municipalité chercherait à s'entendre avec le chemin de fer du Sihltal et celui de l'Uetliberg au sujet de leur participation aux frais et que nous ferions, de notre côté, approuver le projet de passage sous la Sihl par l'Inspectorat fédéral des travaux publics et la Direction des travaux du canton de Zurich, après quoi une dernière conférence aurait lieu pour régler définitivement la question.

14. Conformément à une promesse donnée lors des négociations en vue de la construction d'un *chemin de fer* à voie étroite le long du *lac de Brienz,* comme prolongement de la ligne du Brunig, et ensuite d'une décision du 22 mai, nous avons versé à la Direction des travaux publics du canton de Berne, à titre de *contribution aux frais des études préliminaires* d'un chemin de fer de la rive droite du lac de Brienz, fr. 35,000 pour le comité d'initiative et fr. 4025.70 pour la caisse d'Etat.

15. En date du 19 juin nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer, qui nous l'avait demandé, un rapport très circonstancié sur la question de la *construction de voies navigables en Suisse.* Ce rapport, qui a été publié, aboutit, quant au côté technique de la question, aux conclusions suivantes:

1° Entrent en première ligne en considération pour l'établissement d'un réseau suisse de voies navigables accessibles aux bateaux de gros tonnage:

a. le Rhin de Bâle au lac de Constance;

b. l'Aar de Waldshut au lac de Bienne;

c. la Limmat jusqu'à Zurich;

d. la canalisation de la Tœss jusqu'à Winterthour;

e. le raccordement des lacs de Bienne et de Neuchâtel et du Léman.

2° Il faut prévoir des bateaux d'une capacité de 1000 tonnes pour le Rhin et de 600 tonnes pour les voies intérieures.

3° Par conséquent, les canaux doivent avoir les dimensions minima suivantes:

pour le Rhin: 30 m. de largeur de fond, 40 m. de largeur à la surface et 2,5 m. de profondeur (86 m²);

pour les autres voies: 18 m. de largeur de fond, 30 m. de largeur à la surface et 2,5 m. de profondeur (59 m²).

Les écluses du Rhin doivent avoir 100 m. de longueur sur 12 m. de largeur et celles des voies intérieures 70 m. sur 9,5 m. Pour les écluses superposées de Neuhausen et de Schaffhouse, les chambres seront de dimensions suffisantes avec 80 m. de longueur et 9,5 m. de largeur.

4° La dépense de construction que la Suisse devrait affecter à l'établissement de ces voies navigables est évaluée à 180 millions de francs, dont 30 pour la canalisation du Rhin et 150 pour les voies intérieures. La dépense annuelle pour intérêt, amortissement, exploitation et entretien s'élèverait environ à 9,5 millions de francs.

5° Ces frais sont si considérables qu'un rendement réel des installations n'est pas vraisemblable avec le trafic à prévoir.

Pour que la navigation rapporte de quoi faire face aux dépenses pour intérêts et pour amortissement du capital et aux frais d'entretien des installations à faire dans le Rhin il faudrait adopter, par tonne, une taxe kilométrique de transport telle (7,5 cts. environ) que les transports par voie d'eau seraient absolument incapables de lutter de concurrence contre les chemins de fer. Si l'on admet que cette concurrence serait encore possible avec un tarif de 3 cts. par tonne et par kilomètre, il faudrait, pour que le tarif pût ainsi être abaissé, que la totalité des dépenses de construction et une partie des frais d'entretien fussent couverts par des subventions à fonds perdu.

Les calculs se présentent sous un jour encore plus défavorable pour les voies intérieures de navigation.

6° La canalisation du Rhin entre Bâle et Constance devrait être précédée de la régularisation du lac et de celle des basses eaux entre Strasbourg et Bâle.

7° La construction de ces voies fluviales ne se justifiera économiquement que lorsque notre réseau ferré, susceptible d'être encore beaucoup amélioré par la pose de doubles voies et par d'autres installations, aura atteint, par suite de l'accroissement du trafic, la limite extrême de sa capacité de transport.

8° Afin de ne pas accroître, pour l'avenir, les difficultés et le coût de l'établissement de voies navigables pour bateaux de fort tonnage, il est recommandable de travailler dès maintenant à l'élaboration des projets et de veiller à ce que tous les travaux que nécessiteront désormais les voies fluviales soient exécutés de manière à s'accorder avec ces projets.

Au point de vue *commercial,* nous sommes arrivés à conclure qu'on ne peut imaginer, en Suisse, aucun réseau de voies navigables qui ne fasse pas concurrence aux chemins de fer fédéraux mais forme au contraire un tout avec eux pour le développement du trafic national. Les voies navigables possibles et projetées sont toutes parallèles aux lignes des chemins de fer fédéraux et, par conséquent, de nature à leur faire une très vive concurrence. Jamais et nulle part le trafic ne sera si intense que les chemins de fer fédéraux puissent un jour désirer s'en voir enlever une partie. Le réseau des chemins de fer suisses est un réseau serré et capable de faire face à toutes les nécessités du trafic, en particulier le long des voies navigables projetées; il se complète sans cesse de nouvelles lignes qui accroissent encore cette capacité.

Il est vrai que les chemins de fer fédéraux ont un très grand intérêt à ce que les voies navigables soient perfectionnées *jusqu'à la frontière.* Ces voies sont:

le Rhin jusqu'à Bâle;
le Rhône jusqu'à Genève;
le Tessin jusqu'au Lac Majeur.

Toute autre mesure ne pourra jamais que leur nuire. Le trafic des marchandises en Suisse ne sera jamais suffisant pour alimenter simultanément une entreprise de navigation

capable d'effectuer des transports en grand et le réseau serré des chemins de fer; il sera toujours trop faible pour cela. L'existence parallèle de voies navigables et de voies ferrées rendrait les unes et les autres incapables de rendement et serait une faute économique. Il vaut mieux n'avoir *que les chemins de fer fédéraux,* et les avoir dans une bonne situation financière, plutôt que deux entreprises de transport qui soient l'une et l'autre d'un mauvais rapport.

Nous n'avons d'ailleurs *pas besoin,* en Suisse, d'un *correctif à une monopolisation trop exclusive du trafic en faveur des chemins de fer.* Il est stipulé, dans la loi sur le rachat, que les excédents qui peuvent se produire doivent être employés à perfectionner les *conditions de transport,* et cette disposition enlève au monopole ce qu'il peut avoir de dangereux.

Bien qu'on doive reconnaître que les voies navigables seraient avantageuses pour les producteurs et les consommateurs de *marchandises lourdes,* le profit qu'en retirerait l'économie publique *dans son ensemble* ne compenserait certainement pas la perte qui résulterait pour elle du dommage financier considérable et durable qu'auraient à supporter les chemins de fer fédéraux. Les réductions de taxes auxquelles donnerait lieu la navigation fluviale en Suisse ne seraient d'ailleurs pas si fortes, comme nous l'avons déjà fait observer, que les chemins de fer fédéraux, si on n'entrave pas leur développement, ne puissent les réaliser eux-mêmes (ainsi par un nouvel abaissement des tarifs exceptionnels pour les plus importantes des matières premières et des matières auxiliaires). Il n'y aurait aucun profit à créer un nouveau mode de transport pour un trafic auquel l'entreprise existante suffit facilement, à un prix de revient qui n'est pas beaucoup plus élevé. Ce serait antiéconomique.

Envisagé du point de vue des chemins de fer fédéraux et des intérêts du pays, étroitement liés, sous bien des rapports, à ceux de cette entreprise, on ne saurait donc, au vu des considérations qui précèdent, appuyer le *projet de création des voies navigables* Bâle-Rhin-lacs de Constance et de Zurich, et $\frac{\text{Bâle}}{\text{Lac de Constance}}$-Rhin-Aar-Lac Léman.

16. Une conférence de l'*Association de chemins de fer suisses* s'est réunie le 24 juin. Entre autres objets, elle a traité les préavis à donner par l'Association au Département

fédéral des chemins de fer au sujet des projets de *conventions internationales* pour le *transport des voyageurs et des bagages* et pour l'institution d'une *statistique internationale des chemins de fer,* projets élaborés par l'office central et soumis aux Etats intéressés.

L'Association de chemins de fer suisses a été dissoute le 31 décembre 1909. Si le besoin se fait sentir de maintenir des institutions communes avec d'autres administrations de chemins de fer suisses, des arrangements spéciaux seront conclus avec ces dernières. Nous en parlons plus loin sous les départements que cela concerne.

17. A la demande du Département fédéral des chemins de fer, nous lui avons soumis en mars un avant-projet de *réorganisation de l'administration des chemins de fer fédéraux,* dans le sens d'une plus grande centralisation. Le Conseil fédéral nous communiquera, pour les soumettre au préavis du Conseil d'administration, son projet sur cette question et un projet de revision des dispositions réglant les rapports du Département des chemins de fer avec notre administration.

18. Le Département de l'intérieur et de l'économie publique du canton des *Grisons* a prié la Direction du IV^e^ arrondissement de lui fournir, pour le Grand Conseil, un rapport sur l'exploitation des chemins de fer fédéraux en 1907 et sur les travaux effectués durant cette période, pour autant que cette exploitation et ces travaux intéressent le canton des Grisons, ainsi que sur les projets qui pouvaient avoir été élaborés. Par lettre du 2 février, dont elle nous a communiqué une copie, la Direction d'arrondissement a répondu qu'elle ne pouvait pas, par principe, s'engager à présenter aux cantons des rapports spéciaux de ce genre, à cause de toutes les conséquences que cela entraînerait pour l'administration des chemins de fer fédéraux. Elle a en outre attiré à ce propos l'attention dudit Département sur le fait que les représentants des cantons aux Conseils d'arrondissement et au Conseil d'administration reçoivent tous les rapports trimestriels, comptes, budgets, etc., et sur la procédure prescrite pour l'élaboration et l'examen des projets de travaux neufs et des travaux de transformation.

19. Nous avons eu le 12 mars une conférence avec des délégations des *écoles de chemins de fer* de Lausanne, Bienne,

Winterthour et St. Gall, à la demande de ces dernières, pour discuter les moyens de parer à l'inconvénient résultant du fait que les chemins de fer fédéraux sont empêchés, par la nécessité de réduire leur personnel, d'admettre à leur service tous les élèves sortant de ces écoles. Nous avons donné l'assurance que nous prendrions note, pour les places à repourvoir ultérieurement, de ceux de ces élèves qui ne pourraient pas sur-le-champ trouver un emploi.

Le postulat des Chambres fédérales tendant à ce que la Confédération prît à sa charge les écoles de chemins de fer n'a pas encore pu être examiné.

20. La *commission de l'exposition nationale suisse,* à Berne, ayant réservé dans son sein dix places pour l'administration générale de la Confédération et celle des chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral nous en a attribué une. Nous y avons délégué M. Sand, membre de la Direction générale.

21. Le comité local constitué en vue de la réunion du *Congrès international des chemins de fer,* qui doit avoir lieu à Berne du 4 au 16 juillet 1910, s'est assemblé le 24 mai pour soumettre à une discussion préliminaire les objets se rapportant à la réunion du Congrès qui étaient à l'ordre du jour de la séance de la Commission permanente de ce dernier du 3 juillet.

Le Conseil fédéral a décidé le 24 août que deux tiers des frais du Congrès, devisés à fr. 150,000, seraient supportés par la Confédération, l'autre tiers restant à la charge des chemins de fer fédéraux. Le *Comité local* nommé en vue de l'organisation du Congrès, qui se composait des fonctionnaires supérieurs du Département fédéral des chemins de fer, des membres de la Direction générale et de M. Dietler, ancien président de la Direction de la compagnie du Gothard, a été agrandi; actuellement, il comprend encore des représentants du Département politique, des Départements fédéraux des douanes et de l'intérieur, ainsi que de toutes les entreprises de transport suisses et les présidents des Directions d'arrondissement.

22. Les 17 juin, 25 octobre et 27 décembre ont eu lieu des *séances communes* de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, auxquels ont été traités, notamment, les objets suivants: continuation des mesures en vue de

réduire les dépenses d'exploitation; certificats médicaux à exiger dans tous les cas de maladie; allocation d'indemnités aux agents déplacés au bout de peu de temps; pétition des sociétés du personnel visant à la promotion automatique des agents, en cas de vacances, et concernant l'emploi du personnel du sexe féminin.

23. En ce qui concerne les *nominations* faites par la Direction générale, en particulier celle des chefs de service du V^e^ arrondissement, v. chap. A, 4, ch. 1, 2, 3, 4 et 5.

Les Directions d'arrondissement nous ont prié de confirmer tous leurs chefs de service, et conformément à notre proposition le Conseil d'administration a ratifié ces nominations dans sa séance du 30 avril.

A de rares exceptions près, les fonctionnaires et employés ont été confirmés à leur poste à partir du 1^er^ avril, date de l'expiration de la période administrative de trois ans.

24. *Cartes annuelles de libre circulation.* Les chemins de fer fédéraux ont délivré pendant l'année les cartes annuelles de libre circulation suivantes:

	Réseau entier		Arrondissements		Parcours restreints			Total
	Ire classe	IIe classe	Ire classe	IIe classe	Ire classe	IIe classe	IIIe classe	
Autorités fédérales	97	53	6	7	—	9	2	174
Autorités cantonales . . .	—	—	134	9	—	—	—	143
Autorités et agents des C. F. F. .	241	147	267	827	—	7	—	1,489
Autres entreprises suisses de transp.	99	2	79	39	39	96	8	362
Entreprises de transport étrangères	1,016	65	59	12	52	24	2	1,230
Divers	43	—	29	12	27	65	10	186
Total	1,496	267	574	906	118	201	22	3,584

25. *Personnel.*

a. 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 était, à fin 1909, de 23,041, celui des employés engagés à la journée de 11,534, ensemble 34,575 (à fin 1908, on comptait 20,348 fonctionnaires et 9985 employés engagés à la journée, ensemble 30,333), dont

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel.	Employés engagés à la journée.
à la Direction générale . . .	754	39
au Ier arrondissement	4.613	1,829
au IIe arrondissement	6,153	3,519
au IIIe arrondissement	5,496	2,308
au IVe arrondissement	3,095	1,756
au Ve arrondissement	2,930	2,083

L'augmentation provient de l'adjonction au réseau fédéral du chemin de fer du Gothard, qui possédait en 1908 un effectif de 5564 agents. La diminution de 1322 agents doit être attribuée aux efforts que font les autorités des chemins de fer fédéraux pour éviter, autant que possible, l'accroissement de l'effectif, ainsi qu'au fléchissement du trafic et au licenciement d'employés à la journée qui en est la conséquence.

b. L'Assemblée fédérale nous ayant ouvert, par arrêté du 22 décembre, un crédit spécial de fr. 5,058,000 en vue du paiement d'*allocations extraordinaires,* pour l'année 1909, aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux (v. chap. A, 1, 9, et C, I, 1, *d*, 3), nous avons immédiatement ordonné le versement de ces allocations. Elles ont été distribuées, en majeure partie, avant la fin de l'exercice.

II. Département des finances.

(Rapport sur les comptes.)

Notre rapport est accompagné des comptes suivants et de leurs annexes:

Compte d'exploitation;
Comptes spéciaux:
  Fonds de renouvellement,
  Fonds de couverture des anciennes pensions J. S.,
  Fonds d'assurance contre l'incendie,
  Navigation à vapeur sur le lac de Constance;
Compte de profits et pertes;
Compte de capital;
Compte de construction, y compris les entreprises accessoires de l'année 1909;
Compte de construction au 31 décembre 1909;
Bilan au 31 décembre 1909;
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 Ricken au 31 décembre 1909,
  Dépenses de construction comparées avec le budget;
Comptes des services auxiliaires:
  Administration des imprimés, à Berne,
  » du matériel de la voie, à Berne,
  Economat de Lausanne,
  » » Bâle,
  » » Zurich,
  » » Rorschach,
  » » Lucerne,
  Ateliers d'Yverdon,
  » de Fribourg,
  » » Bienne,
  » d'Olten, y compris l'usine à gaz,
  » de Zurich,
  » » Romanshorn,
  » » Rorschach, y compris l'usine à gaz,
  » » Coire,
  » » Bellinzone, y compris l'usine à gaz;

Récapitulation des comptes des ateliers C. F. F.;
Caisses de secours:
Caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des C. F. F.,
Caisse des malades des ouvriers de l'ancien Jura-Simplon,
Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien Central suisse,
Caisse des malades des ateliers d'Olten,
Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central suisse,
Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancien Nord-Est suisse,
Caisse des malades des ouvriers travaillant en régie de l'ancien Nord-Est suisse,
Caisse des malades des ouvriers permanents de l'ancienne Union-Suisse,
Caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés de l'ancien Gothard,
Caisse des malades des ouvriers de gares, magasins, dépôts et ateliers de l'ancien Gothard,
Caisse des malades des ouvriers du service d'entretien et de surveillance de la voie de l'ancien Gothard,
Fonds de l'ancien Gothard pour services importants rendus à l'exploitation;
Inventaire des valeurs du portefeuille de fonds publics;
Inventaire des valeurs du fonds de renouvellement.

Compte d'exploitation.

Ce compte renferme, outre les dépenses annuelles de l'administration centrale et des arrondissements I à IV, celles du V^e^ arrondissement pour la période du 1^er^ mai au 31 décembre 1909. Le budget de 1909 contient les prévisions du V^e^ arrondissement pour la même période, ainsi que le crédit spécial de fr. 170,000 accordé par l'Assemblée fédérale en faveur du personnel de l'ancienne compagnie du Gothard. En vue d'une comparaison exacte, le compte de 1908 comprend aussi bien les résultats du compte C. F. F. de ladite année que les recettes et les dépenses du Gothard pour les mois de mai à décembre 1908.

L'excédent des recettes d'exploitation pour 1909 est de . . . . . fr. 53,990,450. 95

Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
46,626,044	48,069,225	**53,990,451**	+7,364,407	+ 5,921,226

Ces augmentations s'expliquent comme suit:

	Comparaison avec: Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.
Augmentation ou diminution des recettes d'exploitation	+ 3,749,452	— 568,403
Diminution des dépenses d'exploitation	— 3,614,955	— 6,489,629
Augmentation d'excédent . . .	+ 7,364,407	+ 5,921,226

Nous motiverons ces fluctuations dans les différents chapitres du compte d'exploitation. La plus-value des recettes d'exploitation sur 1908 se manifeste aussi bien au produit du trafic-voyageurs qu'à celui du trafic-marchandises, tandis qu'il y a une diminution d'environ fr. 350,000 aux « Recettes diverses », attribuable en majeure partie au moins fort rendement des services auxiliaires et des locations de wagons. Le produit du trafic-voyageurs est d'environ fr. 1,540,000 inférieur aux prévisions budgétaires; celui du trafic-marchandises les dépasse de fr. 1,290,000 en chiffre rond et les recettes diverses sont restées de fr. 310,000 à peu près, au-dessous du budget.

La diminution des dépenses d'exploitation, qui a atteint des proportions réjouissantes tant sur 1908 que sur le budget, porte, pour ce dernier, sur presque toutes les rubriques du schéma d'exploitation. En regard du compte de 1908, il y a réduction surtout aux chapitres: consommation de combustible, entretien des installations de chemin de fer et du matériel roulant, ainsi qu'emploi de toutes les autres matières de consommation; en revanche, les dépenses afférentes au personnel, y compris les contributions de l'administration aux caisses de pensions et de secours, accusent une augmentation à peu près sur toute la ligne, étant donné que les augmentations de traitement légales au 1er avril 1909 (pour le personnel du Ve arrondissement, les suppléments de traitement au 1er mai 1909) n'ont pas été couvertes entièrement par les économies réalisées ensuite d'une réduction de personnel.

En 1907, le coefficient d'exploitation C. F. F. était de 67,48, sans le Gothard, ni les allocations pour renchérissement de la vie; il s'élevait à 71,18 en 1908 y compris le Gothard, période de mai à décembre, et en 1909 il est descendu à 67,39.

Recettes d'exploitation.

Les recettes d'exploitation s'élèvent à . . . . . fr. 165,540,622. 34

et se décomposent comme suit:

	Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Produit du transport des voyageurs . . .	65,214,598	68,000,000	**66,457,152**	+ 1,242,554	— 1,542,848
II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises . .	89,430,097	91,000,000	**92,288,032**	+ 2,857,935	+ 1,288,032
III. Recettes diverses .	7,146,475	7,109,025	**6,795,438**	— 351,037	— 313,587
	161,791,170	166,109,025	**165,540,622**	+ 3,749,452	— 568,403

I. Produit du transport des voyageurs.

Tandis que pour les C. F. F. (sans le Gothard) l'accroissement des recettes du trafic-voyageurs avait été en moyenne de 5,77 % pendant les trois dernières années, il n'a atteint que 1,91 % en 1909. La diminution de fr. 1,542,848 sur le budget est due en grande partie aux conditions de température défavorables pendant la saison des voyages et excursions. Pour le surplus, nous renvoyons aux explications fournies sur les fluctuations du trafic, chapitre III, Département commercial, pages 118 et suivantes du présent rapport.

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

La dépression économique qui régnait au moment où nous avons établi notre budget de 1909, nous dictait une certaine prudence dans l'évaluation des recettes de cette rubrique. Or, le trafic-marchandises a repris son essor pendant les trois derniers mois de l'année et il en est résulté une plus-value de fr. 1,288,032 sur le budget. Cet excédent couvre presque la diminution de recettes du trafic-voyageurs, de sorte qu'à environ fr. 255,000 près, nos prévisions budgétaires ont été atteintes. Pour plus de détails au sujet des résultats du trafic, voir au chapitre III, Département commercial, pages 118 et suivantes de ce rapport.

III. Recettes diverses. La moins-value sur 1908 et sur le budget s'explique comme suit:

	Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Loyers et affermages:					
a. Pour gares et sections de lignes communes .	978,832	997,820	**946,416**	— 32,416	— 51,404
b. Pour matériel roulant	1,657,494	1,665,000	**1,380,757**	— 276,737	— 284,243
c. Pour objets divers .	1,675,559	1,659,330	**1,762,643**	+ 87,084	+ 103,313
	4,311,885	4,322,150	**4,089,816**	- 222,069	— 232,334
2. Produits des services auxiliaires . . .	2,687,827	2,638,245	**2,499,346**	— 188,481	— 138,899
3. Autres recettes . .	146,763	148,630	**206,276**	+ 59,513	+ 57,646
	7,146,475	7,109,025	**6,795,438**	— 351,037	— 313,587

Au sujet des modifications dans les redevances foncières pour cojouissance de gares communes, voir détails pages 44 à 46 du compte annuel.

En regard d'une moins-value pour location de matériel roulant, nous avons une diminution de dépenses au chapitre V du compte d'exploitation pour location de matériel roulant appartenant à des lignes étrangères; à ce sujet, voir les détails dans la récapitulation, page 61 du présent rapport.

Dans le produit des services auxiliaires est compris l'intérêt des capitaux de construction et d'exploitation; en voici la répartition:

	Intérêt du capital Fr.	Produit net Fr.
Administration des imprimés . .	29,965	57,996
» du matériel de la voie .	481,705	156,543
Economats	409,352	208,623
Ateliers. y compris les usines à gaz .	960,272	184,979
Télégrammes privés	—	9,911
	1,881,294	618,052

Le bénéfice net de nos services auxiliaires se monte ainsi à fr. 618,052, soit à environ 1,4 % de l'ensemble des livraisons et prestations de l'année, qui atteignent fr. 46,657,000 en chiffre rond.

Comparé à l'année précédente, le mouvement d'affaires a diminué par suite d'une moins forte consommation de matières; d'autre part les intérêts des capitaux ont augmenté parce que l'état moyen des approvisionnements était plus élevé.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation de 1909 s'élèvent à . . . . . fr. 111,550,171. 39

Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
115,165,126	118,039,800	**111,550,171**	—3,614,955	—6,489,629

La diminution des dépenses d'exploitation sur l'année 1908 est de 3,14 % et de 5,50 % sur le budget.

Comme nous l'avons fait observer plus haut en parlant de l'excédent des recettes d'exploitation, la diminution des dépenses est due surtout aux facteurs suivants: réduction

du personnel, moins forte consommation de diverses matières et diminution des frais pour l'entretien des installations de chemin de fer et du matériel roulant. Cet état de choses s'explique par le fait que les parcours ont subi une réduction d'environ 2 millions de kilomètres-locomotives, ainsi que par les mesures nouvelles visant la réalisation d'économies dans tous les domaines de l'administration et de l'exploitation.

Avant de fournir la comparaison des dépenses par rubriques, nous donnons dans les tableaux ci-après une comparaison sur les chapitres principaux du compte d'exploitation.

Chapitres	Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Administration générale .	3,695,164	4,075,695	**3,683,407**	— 11,757	— 392,288
II. Entretien et surveillance de la voie	18,906,897	17,897,450	**15,973,133**	—2,933,764	—1,924,317
III. Expédition et mouvement .	36,659,215	38,762,125	**37,204,941**	+ 545,726	—1,557,184
IV. Traction et matériel . .	45,630,990	45,825,250	**44,043,587**	—1,587,403	—1,781,663
V. Dépenses diverses . .	11,184,917	12,528,350	**11,862,229**	+ 677,312	— 666,121
	116,077,183	119,088,870	**112,767,297**	—3,309,886	—6,321,573
I. Dépenses et recettes non classées (*excédent de recettes*)	— 912,057	—1,049,070	**—1,217,126**	+ 305,069	+ 168,056
	115,165,126	118,039,800	**111,550,171**	—3,614,955	—6,489,629

Les dépenses afférentes au personnel pour surveillance de la voie et pour l'exploitation, uniformes et allocations accessoires compris, accusent les chiffres suivants :

Chapitres	Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personnel du service de la voie	5,905,815	6,327,130	**5,653,456**	— 252,359	— 673,674
Personnel de l'expédition et mouvement	32,989,343	35,363,385	**34,098,611**	+1,109,268	—1,264,774
Personnel de la traction . .	14,418,255	15,368,180	**14,656,028**	+ 237,773	— 712,152
	53,313,413	57,058,695	**54,408,095**	+1,094,682	—2,650,600

En 1907 les mêmes dépenses (y compris le Gothard pour 8 mois) s'élevaient à fr. 51,820,100
En 1908 à . . . . . » 53,313,413
En 1909, elles sont de . . . . . » 54,408,095

L'accroissement de 1908 sur 1907 est de 2,88 % et celui de 1909 sur 1908 de 2,05 %. Ce dernier résulte des augmentations de traitement légales au 1er avril 1909 (Ve arrondissement, suppléments de traitement au 1er mai 1909), dont une partie seulement put être compensée par l'économie due à une réduction de l'effectif du personnel sur les chapitres I à IV; au service de la voie, par contre, les économies ont été plus importantes que l'excédent de dépenses pour augmentations de traitement.

Le tableau ci-après donne pour le personnel, comparativement à 1908, l'excédent de dépenses pour augmentations de traitement légales au 1er avril 1909 et la diminution résultant de réduction de personnel et d'autres mutations.

	Augmentations de traitement légales 9 mois	Diminution de dépenses par suite de réduction de personnel et de mutations
Administration centrale et arrondissements I—IV.	Fr.	Fr.
I. A. Personnel de l'administration générale . .	157,770	— 62,640
II. A. » du service de la voie	134,420	— 352,440
III. A. » de l'expédition et du mouvement .	1,668,070	— 728,440
IV. A. » de la traction .	610,970	— 524,860
Total exploitation	2,571,230	—1,668,380
Personnel des services auxiliaires et entreprises accessoires . . .	107,690	— 149,970
Personnel non rubriqué du service de la voie	47,550	—1,411,030
Total administration centrale et arrondissements I—IV .	2,726,470	—3,229,380

Dans la diminution de dépenses causée par la réduction de l'effectif des agents, par des mutations, etc. (2e colonne) est également comprise celle due à la réduction du nombre des journaliers, ce qui, par exemple pour le personnel non rubriqué du service de la voie (ensuite de l'ajournement des travaux d'entretien et de renouvellement les moins urgents) représente une somme passablement élevée; en tenant compte de ce fait, le total des dépenses pour personnel accuse sur 1908 une diminution d'environ fr. 500,000 pour l'administration centrale et les arrondissements I à IV.

Au V^e arrondissement, les augmentations de traitement et les modifications provenant de réduction de personnel, mutations, etc. ont atteint pour 8 mois (mai à décembre) les montants suivants, comparativement à la même période de 1908:

V^e arrondissement.	Augmentations de traitement légales 8 mois Fr.	Diminution de dépenses par suite de réduction de personnel et de mutations Fr.
I. A. Personnel de l'administration générale . .	5,650	— 50,170 [1]
II. A. » du service de la voie	58,850	— 93,190
III. A. » de l'expédition et du mouvement .	304,420	—134,780
IV. A. » de la traction .	113,970	+ 37,690 [2]
Total exploitation	482,890	—240,450
Personnel des services auxiliaires .	32,820	— 37,370
» non rubriqué du service de la voie . . .	44,260	+139,360 [3]
Total V^e arrondissement	559,970	— 138,460

Les augmentations de traitement allouées en 1909 au personnel du réseau complet des chemins de fer fédéraux se sont donc élevées à fr. 3,285,000 en chiffre rond (pour 9 mois, avril à décembre, soit au V^e arrondissement pour 8 mois, mai à décembre); par contre, la diminution de dépenses provenant de réduction de personnel et autres mutations a atteint près de fr. 3,370,000.

---

[1]) Plus forte dépense en moins, parce que le personnel de l'ancien contrôle des recettes du Gothard a été comptabilisé par l'administration centrale, à Berne, à partir du 1^er^ mai 1909.

[2]) Dépense en plus, parce que des restitutions pour extournes au débit des ateliers et usines à gaz. ainsi que de l'économat ont été effectuées en 1908.

[3]) En 1908, les cantonniers étaient comptabilisés directement sur les rubriques du service de la voie.

Les dépenses d'entretien et de renouvellement des voies et du matériel roulant ascendent à:

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Entretien et renouvellement de la voie . . .	12,396,627	11,043,520	**9,839,963**	—2,556,664	—1,203,557
Entretien et renouvellement des locomotives et tenders	7,771,357	7,755,200	**7,645,641**	— 125,716	— 109,559
Entretien et renouvellement des voitures . . .	3,166,577	2,707,300	**2,816,801**	— 349,776	+ 109,501
Entretien et renouvellement des wagons . . .	2,624,349	2,330,800	**2,220,047**	— 404,302	— 110,753
	25,958,910	23,836,820	**22,522,452**	—3,436,458	—1,314,368

La diminution est donc de $13,_{24}$ % sur 1908 et de $5,_{51}$ % sur le budget.

Le tableau comparatif ci-après donne en outre la diminution des dépenses pour les principales matières de consommation :

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Dépenses diverses du service de l'expédition et du mouvement .	3,669,872	3,398,740	**3,106,330**	— 563,542	— 292,410
Matières de consommation pour locomotives et wagons . . .	17,034,364	17,041,630	**16,208,462**	— 825,902	— 833,168
	20,704,236	20,440,370	**19,314,792**	— 1,389,444	— 1,125,578

La diminution sur 1908 est ainsi de 6,71 % et sur le budget de 5,51 %.

Les dépenses pour imprimés, frais de bureau, etc. ainsi que pour éclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service, gares et stations, qui augmentaient sans cesse pendant ces dernières années, ont pu être réduites en 1909, comme le démontre la comparaison suivante :

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Fournitures de bureau, imprimés, etc. . .	1,798,410	1,686,095	**1,532,252**	— 266,158	— 153,843
Eclairage, chauffage et nettoyage . . .	2,151,746	2,053,540	**1,915,012**	— 236,734	— 138,528

La diminution sur 1908 atteint 14,80 % pour frais de bureau et imprimés; pour chauffage, éclairage et nettoyage, elle est de 11,00 %. Il y a également diminution sensible sur le budget de 1909, dont les chiffres avaient déjà été réduits.

Les tableaux qui suivent font ressortir les différences sur les rubriques des chapitres I-VI du compte d'exploitation et comprennent les dépenses de l'administration centrale et des 5 arrondissements (pour le Ve arrondissement, celles de mai à décembre).

I. Administration générale.

Ces dépenses se sont élevées à . . fr. 3,683,407. 15

Rubriques	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
A. 1. Autorités administratives . . .	333,244	285,090	**247,525**	— 85,719	— 37,565
2. Secrétariats, chancelleries, archives et enregistrement	535,403	586,015	**550,274**	+ 14,871	— 35,741
3. Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale et bureaux de comptabilité	514,295	551,560	**529,770**	+ 15,475	— 21,790
4. Contentieux et administration des caisses de secours	267,226	319,815	**304,670**	+ 37,444	— 15,145
5. Bureaux de tarifs, agences commerciales et bureau de détaxe . .	355,426	373,785	**324,747**	— 30,679	— 49,038
6. Contrôle des recettes . . .	849,560	834,355	**814,176**	+ 35,344	— 20,179
7. Bureau de statistique . . .		179,440	**70,728**		—108,712
8. Service des télégraphes et installations électriques	231,297	296,785	**268,600**	+ 37,303	— 28,185
9. Portiers et concierges . . .	89,748	107,850	**102,727**	+ 12,979	— 5,123
B. 1. Frais de bureau	351,292	343,460	**292,763**	— 58,529	— 50,697
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux	80,830	86,270	**78,804**	— 2,026	— 7,466
3. Complément et entretien de l'inventaire	17,201	27,100	**18,126**	+ 925	— 8,974
4. Divers	69,642	84,170	**80,497**	+ 10,855	— 3,673
	3,695,164	4,075,695	**3,683,407**	— 11,757	—392,288

Il y a donc au total des dépenses pour administration générale une diminution de 0,32 % sur 1908 et de 9,62 % sur le budget.

A. 1-9. Dépenses pour le personnel. En regard du budget, toutes les rubriques accusent une diminution; cela résulte de ce que divers emplois budgétés n'ont pas été pourvus, puis de mutations diverses ainsi que d'une réduction des frais de voyages. Dans les différences sur le compte de 1908 nous avons, d'un côté, l'accroissement de dépenses pour augmentations de traitement légales au 1er avril 1909, et de l'autre, la diminution résultant de mutations et de la non-repourvue de postes devenus vacants.

B. 1-4. Dépenses diverses. Ensuite des mesures prises dans ce but, les dépenses de toutes les rubriques sont demeurées en-dessous des prévisions. Vis-à-vis de 1908, les rubriques B. 1 et 2 accusent également une économie, alors que sous 3 et 4 il y a augmentation pour déménagement de bureaux et pour l'Association de chemins de fer suisses.

II. Entretien et surveillance de la voie.

En 1909 ces dépenses se sont élevées à **fr. 15,973,133. 34**

Ce montant comprend les dépenses nettes pour surveillance, entretien et renouvellement des installations de chemin de fer; les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation (dépenses pour modifications et amortissements peu importants lors de constructions nouvelles) figurent au chapitre VI, chiffre 1. Les amortissements pour les grandes installations supprimées sont portés au compte des dépenses à amortir.

Rubriques.	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
A. 1. Bureaux des ingénieurs en chef	653,127	734,255	**641,603**	— 11,524	— 92,652
2. Ingénieurs de la voie et leur personnel	427,286	441,345	**414,391**	— 12,895	— 26,954
3. Chefs de district et leur personnel	973,090	1,172,440	**1,096,904**	+ 123,814	— 75,536
4. Gardes-voie, gardes-barrières et leurs remplaçants	3,852,312	3,979,090	**3,500,558**	— 351,754	— 478,532
B. 1. Terrassements et ouvrages d'art	2,464,435	2,199,200	**1,975,673**	— 488,762	— 223,527
2. Voie de fer (y compris renouvellements)	7,449,805	6,588,800	**5,818,819**	— 1,630,986	— 769,981
3. Bâtiments et installations mécaniques des stations, centrales électriques et conduites aux turbines	1,469,218	1,432,650	**1,224,377**	— 244,841	— 208,273
4. Télégraphes, signaux et divers, ainsi que conduites électriques pour la traction des trains	836,205	665,070	**659,558**	— 176,647	— 5,512
5. Déblayage de la neige et de la glace	176,964	157,800	**161,536**	— 15,428	+ 3,736
C. 1. Frais de bureau	99,779	93,500	**77,045**	— 22,734	— 16,455
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	60,070	59,400	**55,262**	— 4,808	— 4,138
3. Eclairage de la voie	78,806	74,500	**57,131**	— 21,675	— 17,369
4. Complément et entretien de l'inventaire	330,963	264,900	**259,777**	— 71,186	— 5,123
5. Indemnités pour usage temporaire de terrains et pour perte de cultures	3,917	4,250	**765**	— 3,152	— 3,485
6. Divers	30,920	30,250	**29,734**	— 1,186	— 516
	18,906,897	17,897,450	**15,973,133**	— 2,933,764	— 1,924,317

La diminution des dépenses du service de la voie sur 1908 est de 15,52 % et de 10,75 % sur le budget.

En éliminant celles des dépenses de renouvellement qui sont prélevées sur le fonds de renouvellement, on obtient la comparaison suivante des frais de surveillance et d'entretien de la voie:

	Compte 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Compte 1909 Fr.	Compar. avec 1908 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	18,906,897	17,897,450	**15,973,133**	—2,933,764	—1,924,317
Moins:					
Dépenses de renouvellement . . .	*) 4,977,274	4,440,000	**3,932,713**	—1,044,561	— 507,287
	13,929,623	13,457,450	**12,040,420**	—1,889,203	—1,417,030

*) Gothard compris de mai à décembre.

Nous obtenons ainsi une diminution des dépenses nettes de 13,56 % sur 1908 et de 10,53 % sur le budget.

A. 1-4. Dépenses pour le personnel. A l'exception de la rubrique A. 3, en regard de 1908, il y a une diminution de dépenses sur toute la ligne. Ici également, elle résulte de mutations, de la non-repourvue d'emplois vacants, ainsi que d'une nouvelle organisation du service de gardiennage de la voie. L'excédent de dépenses pour augmentations de traitement légales a été plus que compensé par les économies, sauf à la rubrique A. 3.

B. 1. Terrassements et ouvrages d'art. La réduction des travaux d'entretien de la voie a produit une diminution de dépenses sur 1908 et sur le budget. De même, le ballastage a occasionné moins de frais, les renouvellements de voies ayant été sensiblement restreints. D'autre part, les travaux de déblayage et de remise en état de la ligne ensuite d'éboulements ont provoqué des dépenses en plus dans les arrondissements I et V.

B. 2. Voie de fer. Le renouvellement de la voie, en particulier le changement partiel de rails et traverses, ainsi que le renouvellement des aiguilles ont été réduits aussi, de sorte que les dépenses pour réglage de la voie accusent une diminution appréciable.

B. 3. Bâtiments et installations mécaniques des stations. La diminution de dépenses sur cette rubrique résulte de ce que les travaux d'entretien de toute nature, qui n'étaient pas absolument urgents, ont été différés.

B. 4. Télégraphes, signaux et divers. Les dépenses qui, ces dernières années, avaient continuellement augmenté par suite de l'accroissement des appareils de sûreté ont pu être réduites en 1909 car, ici également, on s'est borné à ce qui était indispensable. Il y a diminution de dépenses sur 1908 pour tous les arrondissements, tandis que sur le budget de 1909 les arrondissements I, II et V accusent un certain dépassement dû à des travaux urgents mais non prévus.

B. 5. Déblayage de la neige et de la glace. Dépense moins forte comparativement à 1908; par contre, léger dépassement sur le budget de 1909.

C. 1-6. Dépenses diverses. Les dépenses pour frais de bureau et d'impression, ainsi que pour éclairage, chauffage et nettoyage ont pu être réduites par suite des mesures d'économie prises à cet égard; il en est de même de celles pour remplacement et entretien de l'outillage, surtout en regard de l'année précédente, par suite de restriction dans les travaux d'entretien.

III. Expédition et mouvement.

Ces dépenses ont atteint pour 1909 . . . . . fr. 37,204,940.68

Rubriques.	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.		Compar. avec 1908. Fr.		Compar. avec budget. Fr.
A. 1. Inspection de l'exploitation et du mouvement . . .	951,316	1,006,250	**966,420**	+	15,104	—	39,830
2. Chefs de gare et de station et leur personnel . . .	23,595,528	25,378,765	**24,584,412**	+	988,884	—	794,353
3. Personnel des trains . .	8,442,499	8,978,370	**8,547,779**	+	105,280	—	430,591
B. 1. Frais de bureau . . .	1,296,000	1,193,065	**1,115,643**	—	180,357	—	77,422
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations	1,805,633	1,707,100	**1,589,522**	—	216,111	—	117,578
3. Complément et entretien de l'inventaire	313,170	302,875	**241,271**	—	71,899	—	61,604
4. Matières de consommation pour installations mécaniques et p^{r} appareils télégraphiques	39,967	37,400	**31,096**	—	8,871	—	6,304
5. Camionnage et plombage .	106,835	50,700	**42,280**	—	64,555	—	8,420
6. Divers	108,267	107,600	**86,518**	—	21,749	—	21,082
	36,659,215	38,762,125	**37,204,941**	+	545,726	—	1,557,184

L'augmentation sur 1908 est donc de 1,49 % et la diminution sur le budget de 4,02 %.

Comme nous l'avons dit au début du présent rapport, le principal motif de la diminution des dépenses réside dans la réduction des parcours, qui influe surtout sur les chapitres « Expédition et mouvement » et « Service de la traction ». Nous renvoyons à la comparaison des kilomètres-locomotive donnée au chapitre suivant, IV. Traction et matériel.

A. 1-3. Dépenses pour le personnel. Comparativement au budget, les facteurs que nous venons de citer ont amené une diminution de dépenses sur toutes les rubriques; seul le Ve arrondissement accuse une dépense en plus pour uniformes du personnel des stations et des trains, mais, pour ce dernier, elle est plus que compensée par une diminution des allocations accessoires. Cependant, en regard de 1908, les dépenses en moins afférentes au personnel ne sont pas parvenues à couvrir les excédents de dépenses pour augmentations de traitement triennales au 1er avril 1909, soit pour le personnel du Ve arrondissement les suppléments de traitement au 1er mai 1909; c'est pourquoi nous obtenons des dépenses plus élevées que celles de l'année précédente.

B. 1-6. Dépenses diverses. Pour toutes ces rubriques également, le compte de 1909 porte une diminution de dépenses tant sur l'année précédente que sur le budget; c'est la conséquence de parcours moins nombreux et des mesures d'économie.

IV. Traction et matériel.

Pour 1909 ces dépenses se montent à . . . . . fr. 44,043,586.82

Rubriques.	Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	
A.1. Bureaux centraux du service de la traction . . .	457,743	589,350	**543,042**	+	85,299	—	46,308
2. Personnel des machines et visiteurs du matériel . .	11,180,152	11,788,830	**11,208,072**	+	27,920	—	580,758
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant . . .	2,780,360	2,990,000	**2,904,914**	+	124,554	—	85,086
B.1. Combustibles	15,777,874	15,768,570	**15,127,420**	—	650,454	—	641,150
2. Suif et graisses . . .	482,102	473,060	**412,616**	—	69,486	—	60,444
3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique . . .	210,178	226,600	**178,481**	—	31,697	—	48,119
4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers . .	564,210	573,400	**489,945**	—	74,265	—	83,455
C.1a. Entretien des locomotives et tenders	6,690,018	6,462,000	**6,334,974**	—	355,044	—	127,026
A reporter	38,142,637	38,871,810	**37,199,464**	—	943,173	—	1,672,346

Rubriques.	Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Report	38,142,637	38,871,810	**37,199,464**	— 943,173	— 1,672,346
1b. Renouvellement des locomotives et tenders . . .	1,081,339	1,293,200	**1,310,667**	+ 229,328	+ 17,467
2a. Entretien des voitures . .	2,468,489	2,267,600	**2,382,108**	— 86,381	+ 114,508
2b. Renouvellement des voitures	698,088	439,700	**434,693**	— 263,395	— 5,007
3a. Entretien des wagons . .	2,313,925	2,062,000	**1,976,503**	— 337,422	— 85,497
3b. Renouvellement des wagons	310,424	268,800	**243,544**	— 66,880	— 25,256
4. Entretien des voitures automotrices	1,554	3,000	**3,519**	+ 1,965	+ 519
D.1. Frais de bureau . . .	51,339	56,070	**46,801**	— 4,538	— 9,269
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	205,213	200,770	**191,424**	— 13,789	— 9,346
3. Complément et entretien de l'inventaire	338,272	339,550	**238,372**	— 99,900	— 101,178
4. Divers	19,710	22,750	**16,492**	— 3,218	— 6,258
	45,630,990	45,825,250	**44,043,587**	— 1,587,403	— 1,781,663

La diminution est de $3,_{48}$ % sur 1908 et de $3,_{69}$ % sur le budget.

Ce chapitre comprend les amortissements du matériel roulant, dépense qui est couverte par le fonds de renouvellement et figure en recettes dans le compte de profits et pertes; après déduction de ces amortissements, on obtient la comparaison suivante des dépenses nettes du service de la traction, c'est-à-dire des dépenses pour personnel, matières de consommation, entretien du matériel d'exploitation et divers:

	Compte 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Compte 1909 Fr.	Compar. avec 1908 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . .	45,630,990	45,825,250	**44,043,587**	—1,587,403	—1,781,663
moins: Amortissement de matériel mis au rebut*)	2,089,851	2,001,700	**1,988,905**	— 100,946	— 12,795
Dépenses nettes	43,541,139	43,823,550	**42,054,682**	—1,486,457	—1,768,868

*) Gothard compris, mai à décembre.

La diminution des dépenses nettes sur 1908 est donc de 3,41 % et sur le budget de 4,04 %.

Ce résultat est dû en grande partie à la réduction des parcours, qui a eu pour conséquence une diminution de dépenses pour personnel, pour consommation de matières et pour entretien du matériel d'exploitation; d'autre part, les mesures d'économie ont aussi exercé une heureuse influence sur ce chapitre.

Le nombre des kilomètres parcourus, y compris le service de manœuvres, fait ressortir les modifications suivantes:

Compte 1908 Km. loc.	Budget 1909 Km. loc.	Compte 1909 Km. loc.	Compar. avec 1908 Km. loc.	Compar. avec budget Km. loc.
*) 43,553,071	46,560,000	**41,542,882**	— 2,010,189	— 5,017,118

*) Gothard compris, mai à décembre.

La diminution est de 4,62 % sur le compte de 1908 et de 10,78 % sur le budget.

A. 1-3. Dépenses pour le personnel. De même que le service de l'expédition et des trains, celui de la traction clôture par une diminution de dépenses pour personnel en regard du budget; par contre, il y a excédent de dépenses sur l'année précédente, parce que les augmentations de traitement en 1909 n'ont pas pu être contrebalancées entièrement par la réduction de personnel.

B. 1-4. Matières de consommation pour locomotives et wagons. Les parcours moins nombreux, le prix moyen des combustibles inférieur aux prévisions, de même que l'économie dans l'emploi des diverses matières de consommation ont eu pour résultat une diminution de dépenses sur l'année 1908 comme sur le budget.

C. 1. a.—4. a. Entretien du matériel roulant. Les dépenses y relatives s'élèvent à:

Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
11,473,986	10,794,600	10,697,104	— 776,882	— 97,496

La diminution est de 6,77 % sur 1908 et de 0,9 % sur le budget.

L'augmentation constante subie jusqu'ici par ces frais d'entretien et provoquée par l'amélioration des salaires, la réduction du temps de travail, l'acquisition du matériel roulant de type plus lourd et le renchérissement général des matières paraît avoir cessé, puisqu'il y a diminution de dépenses; citons aussi les parcours moins nombreux comme cause partielle de ce résultat.

C. 1. b.—4. b. Renouvellement du matériel roulant (voir mise au rebut à la charge du fonds de renouvellement, page 71). On a rebuté, ou plutôt prévu la mise au rebut du matériel ci-après:

	Compte 1908. Nombre	Budget 1909. Nombre	Compte 1909. Nombre
Locomotives . . .	*) 20	22	22
Chaudières	*) 3	11	8
Voitures	74	45	43
Wagons	96	70	64

*) Gothard compris, mai à décembre, 1 locomotive et 2 chaudières

D. 1-4. Autres dépenses. Des parcours moins nombreux et une plus grande économie ont également eu pour conséquence une diminution de ces dépenses d'exploitation; la rubrique « Entretien de l'inventaire » est moins chargée surtout pour les batteries d'accumulateurs et les accouplements de chauffage.

V. Dépenses diverses.

Elles ont atteint en 1909 . . . . . fr. 11,862,229. 32

Rubriques	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
A. 1. Loyers pour gares et sections de lignes communes .	687,397	737,050	**676,186**	— 11,211	— 60,864
2. Location de matériel roulant	3,937,073	3,920,000	**3,480,472**	— 456,601	— 439,528
3. Locations diverses . .	44,461	48,030	**37,826**	— 6,635	— 10,204
C. 1. Frais judiciaires . . .	69,962	34,670	**27,056**	— 42,906	— 7,614
2. Assurances contre l'incendie	198,866	201,465	**187,312**	— 11,554	— 14,153
3. Assurances et indemnités pr accidents	1,220,655	980,000	**1,052,695**	— 167,960	+ 72,695
4. Assurances et indemnités de transport	342,427	274,335	**144,094**	— 198,333	— 130,241
5. Frais de transport par suite d'interruption de la voie .	14	1,200	—	— 14	— 1,200
6. Impôts et droits . . .	229,052	93,800	**149,579**	— 79,473	+ 55,779
7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications . . .	4,003,154	5,875,800	**5,579,966**	+ 1,576,812	— 295,834
8. Divers	451,856	362,000	**527,043**	+ 75,187	+ 165,043
	11,184,917	12,528,350	**11,862,229**	+ 677,312	— 666,121

Il y a donc une augmentation de 6,06 % sur 1908 et une diminution de 5,32 % sur le budget.

A. 1. Loyers pour gares et tronçons communs. En ce qui concerne les modifications dans les parts des redevances foncières pour cojouissance des gares communes appartenant à d'autres lignes, voir détail pages 44-46 du compte annuel. Le compte de 1908 et le budget de 1909 renferment aussi les opérations réciproques entre le Gothard, soit le Ve arrondissement, et les C. F. F.; lors de l'établissement du budget de 1909 on avait en effet prévu de dresser un compte séparé pour le Ve arrondissement.

A. 2. Location de matériel roulant. Le tableau ci-après donne la comparaison des dépenses, des recettes (voir chapitre des recettes diverses) et des dépenses nettes.

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Dépenses . .	3,937,073	3,920,000	3,480,472	—456,601	—439,528
Recettes . .	1,657,494	1,665,000	1,380,757	—276,737	—284,243
Dépenses nettes .	2,279,579	2,255,000	2,099,715	—179,864	—155,285

Le compte de 1908 et le budget de 1909 renferment les locations du propre matériel roulant qui a circulé tour à tour sur les C. F. F. et le Gothard, soit sur les arrondissements I-IV et le Ve; lors de l'établissement du budget, il avait été prévu de continuer à facturer les locations réciproques et de dresser un compte distinct du Ve arrondissement. Pour le surplus, la réduction des parcours et des compositions de trains a eu pour effet une diminution des recettes et des dépenses sur cette rubrique.

C. 3. Indemnités pour accidents. L'excédent de dépenses sur le budget s'explique par la liquidation de l'accident de Palézieux et par l'accroissement des cas de responsabilité civile dans les arrondissements II et IV; en revanche, les arrondissements III et V ont eu moins de dépenses.

C. 4. Indemnités de transport. La diminution de dépenses découle d'indemnités moins nombreuses concernant le trafic international, ainsi que de restitutions plus importantes de la part d'autres lignes de chemin de fer.

C. 6. Impôts et droits. Moins de dépenses qu'en 1908, ladite année contenant le rappel de l'impôt payé au fisc italien pour circulation sur la ligne du Simplon dès son ouverture à l'exploitation. Le budget de 1909 ne prévoyait pas cette

charge; de même les prévisions ont été dépassées ensuite de l'accroissement des objets assurables, soit de l'acquisition de biens-fonds disponibles.

C. 7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides, etc. Les augmentations de traitement légales au 1er avril 1909, soit les suppléments de traitement pour le personnel du Ve arrondissement, ont provoqué une importante augmentation de dépenses sur l'année précédente, parce que l'administration doit verser à la caisse de pensions et de secours C.F.F. une contribution égale à 5 mois de ces augmentations et à celle de l'ancien Gothard une dite pour 6 mois. Comparativement au budget, les arrondissements I-IV accusent des dépenses en moins par suite d'une réduction de personnel et du fait que l'entrée en vigueur de la nouvelle caisse de secours et des malades C. F. F., prévue pour le 1er juillet 1909, a été ajournée; le Ve arrondissement, par contre, a dû procéder à des versements plus élevés dans la caisse de pensions et de secours pour les augmentations de traitement allouées au 1er mai 1909 (suppléments de traitement en lieu et place des gratifications que payait le Gothard).

Les subsides accordés aux ouvriers invalides ont également occasionné des dépenses supérieures au chiffre budgétaire, car on n'avait pas tenu compte de ces prestations lors de l'établissement du budget pour l'année entière, dans l'idée qu'elles incomberaient à la nouvelle caisse de secours et des malades des ouvriers.

C. 8. Divers. Le surcroît de dépenses sur 1908 provient essentiellement de la somme de fr. 110,000 allouée à la Fabrique de machines d'Oerlikon à titre de contribution à l'excédent des frais de traction électrique sur le tronçon Seebach-Wettingen, non couverts par les indemnités kilométriques; citons d'autre part une dépense inférieure d'environ fr. 30,000 pour le service de publicité. En fait, les dépenses de ce service sont aussi demeurées d'environ fr. 25,000 au-dessous des évaluations budgétaires; l'augmentation sur le budget n'est qu'apparente parce que les dépenses afférentes au personnel ont été comprises, dans le budget, parmi celles de l'administration centrale, sous I. A. 7. Bureau de statistique; en outre la contribution précitée à la Fabrique de machines d'Oerlikon, qui n'avait pas été budgétée, constitue une raison de l'accroissement des dépenses sur le budget.

VI. Dépenses et recettes non classées.

Ce chapitre boucle par un excédent net de recettes de . . . . fr. 1,217,125.92
se décomposant de la manière suivante:

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Dépenses.					
1. Dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation. . .	1,486,573	1,605,300	**1,293,317**	— 193,256	— 311,983
Recettes.					
2. Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux	137,453	300,000	**141,794**	+ 4,341	— 158,206
3. Excédent des recettes pour frais d'exploitation et d'entretien de gares et tronçons communs	1,189,619	1,249,870	**1,217,829**	+ 28,210	— 32,041
4. Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes, pour service de traction, etc.	1,071,558	1,104,500	**1,150,820**	+ 79,262	+ 46,320
Excédent de recettes	912,057	1,049,070	**1,217,126**	+ 305,069	+ 168,056

1. Dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation. Ce compte spécial supporte les dépenses pour modification d'installations existantes et pour amortissement d'objets disparus de peu d'importance; ces dépenses sont très variables et dépendent plus ou moins de l'avancement des travaux de construction. Les prévisions sont fixées chaque année sur la base du budget de construction.

Les dépenses de ce compte ne sont pas englobées directement dans le chapitre II « Entretien et surveillance de la voie », mais ajoutées séparément à celles du compte d'exploitation, afin que le chapitre précité renseigne sur les dépenses nettes pour entretien, surveillance et renouvellement des installations de chemin de fer.

2. Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux. Ces bonifications au compte d'exploitation ne sont effectuées que pour les ouvrages importants et servent à la couverture des prestations du personnel d'administration à la direction technique et administrative des travaux ; les dépenses effectives des bureaux techniques sont déduites de cette imputation au compte de construction. Pour 1909 le Ier arrondissement a dû porter ici un excédent de dépenses, parce que les dépenses effectives du bureau central et d'autres frais généraux pour diverses reconstructions de gares ont dépassé la majoration en pour cent faite sur les dépenses de construction proprement dites.

3. Participation à l'exploitation de gares et tronçons communs (excédent de recettes). Cette rubrique contient les recettes provenant de la participation d'autres administrations aux frais d'exploitation et d'entretien de gares et sections de lignes communes appartenant aux C. F. F., comme aussi nos dépenses pour les objets utilisés en commun, mais étant la propriété d'autres administrations. Les recettes sont supérieures aux dépenses; voir détail par gare aux pages 44-46 des comptes annuels.

4. Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes et pour service de trains et de traction. On comptabilise ici les bonifications des lignes et tronçons que nous exploitons pour le compte des propriétaires, de même que les indemnités afférentes aux prestations réciproques pour service des trains et de traction entre les C. F. F. et d'autres lignes. Voir détail pour chaque ligne et tronçon aux pages 47 et 48 du compte annuel.

Clôture de compte.

L'excédent des recettes d'exploitation est de . . . . . fr. 53,990,450. 95

Une comparaison de cet excédent avec les chiffres de l'année précédente et le budget accuse les différences ci-après:

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Total des recettes d'exploitation .	161,791,170	166,109,025	**165,540,622**	+3,749,452	— 568,403
Total des dépenses d'exploitation .	115,165,126	118,039,800	**111,550,171**	—3,614,955	—6,489.629
Excédent de recettes .	46,626,044	48,069,225	**53,990,451**	+7,364,407	+5,921,226

Les circonstances qui ont provoqué cette augmentation de l'excédent des recettes ont été indiquées au cours du présent rapport. Nous avions dit dans le rapport de gestion de 1908 que la marche rétrograde des affaires ne provoquerait une réduction sensible des dépenses d'exploitation qu'à partir de l'année 1909. Nos conjectures se sont réalisées et cela est d'autant plus réjouissant qu'ensuite d'un développement du trafic au cours du 2e semestre de 1909 les recettes sont supérieures à celles de l'année précédente. Nous continuerons à réduire les dépenses d'exploitation dans la mesure du possible, en appliquant dans tous les domaines les principes d'une économie bien comprise; il faut cependant s'attendre à ce que ces dépenses subissent un certain accroissement dans le cas où un nouvel essor de trafic nécessiterait des prestations plus importantes.

Compte du fonds de renouvellement.

				Fr.
Le solde de ce compte s'élevait au 31 décembre 1908 à				*61,140,471. 55
Les versements de 1909 ont été de :				
a. Pour voie de fer	Fr.	Fr.	Fr.	
Arrondissements I—IV . . .	3,423,619. 84			
» V (mai-décembre) .	414,320. 93	3,837,940. 77		
b. Pour matériel roulant				
Arrondissements I—IV . . .	3,764,551. 72			
» V (mai-décembre) .	418,862. 09	4,183,413. 81		
c. Pour mobilier et ustensiles				
Adm. centrale et arrond. I—IV .	416,973. 14			
Arrondissement V (mai-décembre) .	85,708. 68	502,681. 82	8,524,036. 40	
Les prélèvements de 1909 ont atteint :				
a. Pour voie de fer				
Arrondissements I—IV . . .	3,657,756. 50			
» V (mai-décembre) .	415,157. 35	4,072,913. 85		
b. Pour matériel roulant				
Arrondissements I—IV . . .	1,935,417. 60			
» V (mai-décembre) .	53,487. —	1,988,904. 60		
c. Pour mobilier et ustensiles				
Adm. centrale et arrond. I—IV .	150,187. 45			
Arrondissement V (mai-décembre) .	32,444. 25	182,631. 70	6,244,450. 15	
Excédent des versements ——				2,279,586. 25
Situation à fin 1909				*63,420,057. 80

*A l'exclusion du fonds de renouvellement du Gothard non encore repris.

Jusqu'à concurrence de fr. 61,184,725, ce montant est couvert par les titres du portefeuille de renouvellement (voir comptes de 1909, page 230).

Les versements et les prélèvements ont été calculés, pour les arrondissements I-IV, sur la base du règlement nº 34 du 28 septembre 1906 relatif au fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux, et pour le Ve arrondissement d'après les normes du règlement sur le fonds de renouvellement du Gothard, nº 74 du 14 juin 1907.

Les prélèvements pour la superstructure sont d'environ 235,000 francs plus élevés que les versements, alors que pour le matériel roulant et le mobilier les versements dépassent les prélèvements de 2,514,500 francs en chiffre rond; il en résulte un excédent net des versements de 2,279,500 francs environ.

Compte du fonds de couverture des pensions de l'ancienne compagnie J. S.

Au 31 décembre 1908, le solde de ce fonds était de	fr. 543,598. 60
A ajouter: Intérêt $3^1/_2$ % pour 1909 .	» 17,557. 25
	fr. 561,155. 85
Pensions payées en 1909	» 77,566. 40
Solde à fin 1909	fr. 483,589. 45

Compte du fonds d'assurance contre l'incendie.

Ce fonds se compose

1. du 1er versement effectué pour 1908, de .	fr. 100,000. —
2. du 2e versement effectué pour 1909, de .	» 100,000. —
3. du 1er versement pour la part afférente au Ve arrondissement (Gothard) soit les $^2/_3$ de fr. 20,000. —	» 13,300. —
Total à fin 1909	fr. 213,300. —

Compte des entreprises accessoires.

Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

Le produit net de 1909 est de . . . fr. 163,980. 96

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Recettes . .	793,409	770,000	**830,625**	+ 37,216	+ 60,625
Dépenses . .	666,322	666,000	**666,644**	+ 322	+ 644
Produit net .	127,087	104,000	**163,981**	+ 36,894	+ 59,981

L'excédent des recettes sur l'année précédente et sur le budget porte aussi bien sur le trafic-voyageurs que sur le trafic-marchandises, tandis que les dépenses, dans leur ensemble, sont demeurées à peu près les mêmes.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

1. Excédent des recettes d'exploitation. Pour 1909, il est de . . . . . fr. 53,990,450. 95

Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
46,626,044	48,069,225	**53,990,451**	+7,364,407	+5,921,226

L'augmentation est de 15,79 % sur 1908 et de 12,32 % sur le budget.

Ces augmentations résultent des fluctuations dans les recettes et les dépenses d'exploitation, dont la justification a été donnée dans le présent rapport.

Jusqu'ici le coefficient d'exploitation a été de:

pour 1902 (C. F. F. et J. S.)	61,11
» 1903	65,53
» 1904	67,68
» 1905	66,12
» 1906	65,80
» 1907	67,48
» 1908	71,03
» 1909 il est de, V^e^ arrondissement compris (mai-décembre)	67,39

en tenant compte des allocations de renchérissement de la vie :

pour 1906	67,49
» 1907	69,22
» 1908	72,82
» 1909	70,32

La diminution de 1909 sur 1908 est due à la plus-value des recettes et à la diminution simultanée des dépenses d'exploitation; nous en avons donné les raisons au cours de ce rapport.

2. *Produit des capitaux disponibles.* Ils ont produit en 1909 . . . . . fr. 3,037,693.76

Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
3,664,554	2,690,000	**3,037,694**	—626,860	+ 347,694

Il y a donc diminution de 20,63 % sur 1908 et plus-value de 11,44 % sur les prévisions budgétaires.

	Revenus en 1908. Fr.	Revenus en 1909. Fr.	Différences en 1909. Fr.
Intérêts des titres en portefeuille, y compris les titres du fonds de renouvellement	2,642,033. —	2,447,995. —	— 194,038. —
Bénéfice sur réalisations de titres et plus-values . .	4,251. —	51,782. —	+ 47,531. —
Bénéfices de change, escomptes divers et coupons prescrits	77,095. —	67,342. —	— 9,753. —
Intérêts perçus en comptes courants	934,845. —	435,557. —	— 499,288. —
Produits du portefeuille de change	1,319. —	13,850. —	+ 12,531. —
Intérêts divers . . .	5,011. —	21,168. —	+ 16,157. —
Totaux	3,664,554. —	3,037,694. —	— 626,860. —

3. *Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes.* Ces intérêts se sont élevés à fr. 788,243.35

Compte 1908.	Budget 1909.	Compte 1909.	Compar. avec 1908.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
587,724	480,000	**788,243**	+ 200,519	+ 308,243

Il y a augmentation de 25,44 % sur 1908 et de 39,15 % sur les estimations budgétaires.

4. *Produit des entreprises accessoires.* La navigation à vapeur sur le lac de Constance, notre seule entreprise accessoire, a produit en 1909 . . . . . fr. 163,980.96

Voir la comparaison y relative, pages 67 et 68 du rapport.

5. *Sommes prélevées sur les fonds spéciaux.* Ce sont les prélèvements sur le fonds de renouvellement et ceux effectués sur le fonds de couverture de pensions de l'ancienne compagnie Jura-Simplon.

a. *Prélèvements sur le fonds de renouvellement.* En 1909, ils ont atteint . . . . . fr. 6,244,450.15

se décomposant comme suit :

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.		Compar. avec 1908. Fr.		Compar. avec budget. Fr.
Renouvellement de la superstructure.							
Ier arrondissement . .	947,057	947,000	**949,952**	+	2,895	+	2,952
IIe » . .	1,300,170	1,056,000	**871,268**	—	428,902	—	184,732
IIIe » . .	1,715,571	1,349,000	**1,300,506**	—	415,065	—	48,494
IVe » . .	912,353	553,000	**536,031**	—	376,322	—	16,969
Ve » (mai-décembre)	*418,862	615,000	**415,157**	—	3,705	—	199,843
	5,294,013	4,520,000	**4,072,914**	—	1,221,099	—	447,086
Renouvellement du matériel roulant.							
Arrondissements I—IV.							
Locomotives	966,580	1,158,800	**1,185,902**	+	219,322	+	27,102
Chaudières	10,416	67,200	**71,279**	+	60,863	+	4,079
Voitures	698,088	439,700	**434,693**	—	263,395	—	5,007
Fourgons et wagons à marchandises	309,386	268,800	**243,544**	—	65,842	—	25,256
Arrondissement V.							
Locomotives	* 80,212	—	—	—	80,212		—
Chaudières	* 24,131	67,200	**53,487**	+	29,356	—	13,713
Fourgons et wagons à marchandises	* 1,038	—	—	—	1,038		—
	2,089,851	2,001,700	**1,988,905**	—	100,946	—	12,795
Renouvellement du mobilier.							
Administration centrale et arrondissements I - IV . .	213,727	150,500	**150,187**	—	63,540	—	313
Arrondissement V (mai-décembre)	* 24,376	30,245	**32,444**	+	8,068	+	2,199
	238,103	180,745	**182,631**	—	55,472	+	1,886
Total des prélèvements	7,621,967	6,702,445	**6,244,450**	—	1,377,517	—	457,995

*Prélèvements du Gothard, mai à décembre.

b. *Prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions J. S.* En 1909, ces prélèvements se sont élevés à . . . . . fr. 77,566. 40

Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
81,269	80,000	77,566	— 3,703	— 2,434

6. Subventions pour l'exploitation . . . fr. 66,000

Ce poste résulte du traité conclu entre la Suisse et l'Italie, le 25 novembre 1895, prévoyant le paiement par le Gouvernement italien d'une subvention annuelle de 66,000 francs pendant toute la durée de la concession du Simplon.

7. Ressources et rentrées diverses. Elles ont produit en 1909 . . . . . fr. 293,687. 25

Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
85,647	20,000	293,687	+ 208,040	+ 273,687

Ces rentrées se décomposent pour 1909 comme suit:

Chemin de fer de la Gurbe. Redevance pour la cojouissance des gares de Berne et de Thoune pendant les années 1902—1908 . .	fr. 174,210. —
Gains sur réalisations de biens-fonds disponibles	» 119,477. 25
Total	fr. 293,687. 25

Dépenses.

1. Solde passif de l'année précédente .	fr. 2,854,074. 40
plus: allocations de renchérissement de la vie payées pour l'année 1908, suivant arrêté fédéral du 22 décembre 1908 . . .	» 2,539,279. 60
Total	fr. 5,393,354. —

2. Bonification payée aux propriétaires de lignes prises à bail : . . . . . fr. 30,000. —

C'est le prix du bail du Vevey-Chexbres.

3. Intérêts en comptes courants, provisions, etc. Nous avons payé de ce chef . . . . . fr. 3,625,231. 40

Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
1,334,394	2,320,000	3,625,231	+ 2,290,837	+ 1,305,231

Il y a donc augmentation de la somme d'intérêts débiteurs sur 1908 de 63,19 %, de même qu'il y a augmentation sur les prévisions budgétaires de 36,00 %.

La dépense de 1909 se décompose comme suit:

Intérêts en comptes courants	fr.	23,291.11
Intérêts sur bons de caisse	»	1,990,263.35
Intérêts sur cautionnements en espèces et intérêts divers	* »	1,478,965.59
Commissions payées sur coupons et encaissements de titres	»	60,785.22
Agios, pertes de cours, moins-values de titres et divers	»	71,926.13
Total	fr.	3,625,231.40

Le 3e poste ci-dessus * intérêts divers, nécessite les explications que voici: Lorsqu'on a établi le budget du Ve arrondissement pour 1909, le prix du rachat du Gothard n'était pas encore fixé et on ne savait pas si les C. F. F. reprendraient le service de ses emprunts. On s'est alors décidé de prendre le capital de premier établissement comme base de calculs pour les prévisions des intérêts des emprunts en 1909. Ces intérêts ont été fixés à fr. 4,000,000 (rapport sur le budget du Ve arrondissement du 4 mars 1909, page 21) qui se trouvent comptabilisés comme suit dans le compte de profits et pertes:

Intérêts des emprunts consolidés . . .			fr. 1,707,562.50
Intérêts prorata non échus (de 4,616,837.55) .			» 1,020,162.50
Intérêts divers (de 1,478,965.59) dont:			
intérêts des approvisionnements du Gothard . .	fr.	55,195	
solde pour intérêts à payer au Gothard	»	1,217,080	
			» 1,272,275.—
Total			fr. 4,000,000.—

4. Intérêts des emprunts consolidés. En 1909 ces intérêts se sont élevés à . . . . . fr. 43,125,384

Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
43,220,488	44,366,000	43,125,384	— 95,104	— 1,240,616

Le tableau suivant qui indique les intérêts payés sur chacun des emprunts consolidés, explique la différence en moins de 0,22 % sur 1908 et en moins de 2,79 % sur nos prévisions budgétaires.

Désignation des emprunts	Compte de 1908. Fr.	Budget de 1909. Fr.	Compte de 1909. Fr.	Observations.
Rente 3 % des chemins de fer 1890	2,079,990	2,079,990	**2,079,990**	
Chemins de fer fédéraux 3 1/2 % de 1899/1902 . . .	17,500,000	17,500,000	**17,500,000**	
Rente suisse 4 % des C. F. F. de 1900	3,000,000	3,000,000	**3,000,000**	
Chemins de fer fédéraux 1903 3 % différé	5,250,000	5,250,000	**5,250,000**	
Chemins de fer fédéraux 3 1/2 % de 1910	—	—	—	Emprunt émis valeur 31 déc. 1909.
Central-Suisse 4 % de 1876 .	890,954	873,213	**873,213**	Diminution de fr. 17,741 en 1909 sur 1908. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
Central-Suisse 4 % de 1880 .	722,800	717,867	**717,867**	Diminution de fr 4,933 en 1909 sur 1908. Même observation.
» 3 1/2 % 1894 (juin)	1,050,000	1,050,000	**1,050,000**	
» 3 1/2 % 1894 (oct.)	1,050,000	1,050,000	**1,050,000**	
Nord-Est-Suisse 4 % de 1880 .	120,000	120,000	**120,000**	
» 3 1/2 % de 1894.	350,000	350,000	**350,000**	
» 3 1/2 % de 1895.	245,000	245,000	**245,000**	
» 3 1/2 % de 1896.	1,225,000	1,225,000	**1,225,000**	
» 3 1/2 % de 1897.	367,937	367,937	**367,937**	
Subvention rive droite du lac de Zurich (N. O. B.) . . .	17,437	4,125	**4,125**	Diminution de fr. 13,312 en 1909 sur 1908. — Provient de remboursements de titres arrivant à échéance.
A reporter	33,869,118	33,833,132	**33,833,132**	

Désignation des emprunts	Compte de 1908. Fr.	Budget de 1909. Fr.	Compte de 1909. Fr.	Observations.
Report	33,869,118	33,833,132	**33,833,132**	Diminution de fr. 26,660 en 1909 sur 1908. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage. L'augmentation de fr. 21,340 sur le budget provient de la réduction de l'amortissement de fr. 1,200,000 à fr. 133,000.
Union-Suisse 4 % Ire hypothèque	750,724	702,724	**724,064**	
» 4 % IIe »	376,468	352,468	**363,128**	Diminution de fr. 13,340 en 1909 sur 1908 et augmentation de fr. 10,660 sur le budget. Provient de remboursements de titres sortis au tirage et de la réduction de l'amortissement de fr. 600,000 à fr. 67,000.
» 3 et 5 % de 1859 .	922	—	—	Solde remboursé le 1er juillet 1908.
Franco-Suisse $2^{8}/_{11}$ % de 1868 .	430,667	426,562	**426,562**	Diminution de fr. 4,105 en 1909 sur 1908. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
Jougne-Eclépens 3 % . . .	216,051	214,735	**214,735**	Diminution de fr. 1,316 en 1909 sur 1908. — Même observation.
Jura-Simplon $3^{1}/_{2}$ % 1894 . .	4,836,038	4,836,037	**4,836,038**	Emprunt repris le 1er mai 1909. Diminution de fr. 12,775 sur le compte de la compagnie du Gothard de 1908. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage. Diminution de fr. 1,272,275 sur le budget de 1909. — Voir observations au chapitre 3. Intérêts divers.
St. Gothard $3^{1}/_{2}$ % 1895 .	2,740,500	4,000,000	**2,727,725**	
	43,220,488	44,365,658	**43,125,384**	

Comparaison de nos charges d'intérêts.

	Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.
Intérêts en comptes courants, commissions, etc. . . .	1,334,394	2,320,000	**3,625,231**
Intérêts des emprunts consolidés	43,220,488	44,366,000	**43,125,384**
Charges brutes	44,554,882	46,686,000	**46,750,615**
Produit des capitaux disponibles et intérêts de construction .	4,252,278	3,170,000	**3,825,937**
Charges nettes	40,302,604	43,516,000	**42,924,678**

La diminution des charges d'intérêts est de fr. 591,322 sur nos prévisions budgétaires, mais il y a augmentation de fr. 2,622,074 sur le compte de 1908. Cette différence est due à nos dépenses pour constructions diverses et acquisitions de matériel roulant et à la reprise du Gothard dont il est parlé au chapitre 3, intérêts divers.

5. Sommes affectées à des amortissements. En 1909, nous amortissons . . . . . fr. 7,410,453. 43

Compte 1908. Fr.	Budget 1909. Fr.	Compte 1909. Fr.	Compar. avec 1908. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
5,519,955	7,354,205	7,410,453	+ 1,890,498	+ 56,248

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

a) amortissement légal. Il se compose de:

la 7e annuité sur capital d'établissement au 31 décembre 1902, soit le 0,599710 % de fr. 861,589,069 =	fr. 5,167,035. 81
la 6e annuité des dépenses faites en 1903, soit le 0,604342 % de fr. 6,542,027 = ...	» 39,536. 22
la 5e annuité des dépenses faites en 1904, soit le 0,583905 % de fr. 19,778,873 = ...	» 115,489. 83
la 4e annuité des dépenses faites en 1905, soit le 0,564159 % de fr. 21,299,433 = ...	» 120,162. 67
la 3e annuité des dépenses faites en 1906, soit le 0,545091 % de fr. 22,959,266 = ...	» 125,146. 60
la 2e annuité des dépenses faites en 1907, soit le 0,526649 % de fr. 23,222,057 = ...	» 122,298. 73
la 1re annuité des dépenses faites en 1908, soit le 0,508840 % de fr. 24,571,373 = ...	» 125,028. 97
la 1re annuité du capital de construction du Gothard, budgetée à fr. 672,000. —	» 672,000. —
Ensemble	fr. 6,486,698. 83

Le total des dépenses de 1908, soumises à l'amortissement en 60 ans, se calcule comme suit:

Dépenses de construction faites en 1908 . . .	fr. 36,631,040. 64
Moins: dépenses pour matériel d'exploitation (matériel roulant et mobilier)	» 17,228,096. 63
	fr. 19,402,944. 01
Plus le 30 % de ces dépenses pour matériel d'exploitation	» 5,168,428. 99
	fr. 24,571,373. —

b) amortissement d'installations disparues . fr. 500,000. —

Le total des dépenses à amortir en 1909 pour installations disparues s'élève à la somme de fr. 2,521,055. 45. Comme il

convient d'amortir ces dépenses le plus rapidement possible, nous chargeons le compte de profits et pertes 1909 d'une première annuité de fr. 500,000.

c) amortissement des frais d'emprunts.

6e annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé	fr.	116,495.—
4e annuité d'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer	»	162,500.—
3e annuité d'amortissement des pertes de cours des obligations 3½ % C. F. F. 1899/02	»	59,759.60
2e annuité d'amortissement de la perte de cours des bons de caisse émis en 1908	»	85,000.—
	fr.	423,754.60

6. Versements dans les fonds spéciaux . **fr. 8,654,893.65**

Compte 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Compte 1909 Fr.	Compar. avec 1908 Fr.	Compar. avec budget Fr.
8,694,025	8,967,700	**8,654,894**	— 39,131	—312,806

Les versements sont de 0,45 % inférieurs à ceux de 1908 et de 3,61 % moins élevés que nos prévisions.

Ces versements se décomposent comme suit:

		Fr.	Fr.
a) Fonds de renouvellement, arrond. I-IV		7,605,144.70	
	» V	918,891.70	8,524,036.40
b) Fonds de couverture des pensions de l'ancienne Cie J-S.			17,557.25
c) Fonds d'assurance contre l'incendie:			
2e versement des C. F. F. pour 1909 . .		fr. 100,000	
1er versement pour la part afférente au Ve arrondissement, ⅔ de fr. 20,000 .		» 13,300	113,300.—
		Total	8,654,893.65

a. Fonds de renouvellement.

1. Pour la superstructure:

Arrondissements I-IV.

a) par mètre de voie, longueur moyenne de l'année, 4,195,166 mètres à 30 centimes . .	fr.	1,258,549.80		
b) par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 30,929,572 km. à 7 cts.	»	2,165,070.04		
Arrondissement V (mai-décembre)				
a) Par mètre de voie, longueur moyenne de l'année, 544,139 mètres à 35,20 centimes .	»	191,536.93		
b) par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 4,156,418 km. à 5,36 cts.	»	222,784.—	fr.	3,837,940.77
		A reporter	fr.	3,837,940.77

Report fr. 3,837,940. 77

2. Pour le matériel roulant:

Par km. de parcours de nos propres véhicules ayant circulé sur nos lignes et sur des lignes étrangères, pour les locomotives y compris le service de manœuvre et les courses haut le pied, soit:

Arrondissements I-IV.

a) Pour locomotives 36,904,783 km. loc. à 4 7 cts.	fr.	1,734,524. —		
b) Pour voitures 325,726,358 km. essieu à 0,3 cts.	»	977,179. 07		
c) Pour wagons 376,017,376 km. essieu à 0,28 cts.	»	1,052,848. 65		
Arrondissement V (mai-décembre)				
a) Pour locomotives 4,638,090 km. loc. à 5,05 cts.	fr.	234,224. —		
b) Pour voitures 20,412,322 km. essieu à 0,495 cts.	»	101,041. —		
c) Pour wagons 42,870.303 km. essieu à 0,195 cts.	»	83,597. 09	fr.	4,183,413. 81

3. Pour mobilier et ustensiles:

Administration centrale et arrondissements I-IV. 2 1/2 % de fr. 16,678,925. 87, état moyen de l'année . .	fr.	416,973. 14		
Arrondissement V (mai-décembre) 2 1/2 % de fr. 3,428,347. 30, état moyen de l'année . . .	»	85,708. 68	fr.	502,681. 82
		Total des versements	fr.	8,524,036 40

b. Fonds de couverture des pensions de l'ancien J. S. C'est l'intérêt à 3½ % de ce fonds, pour 1909 . . fr. 17,557. 25

c. Fonds d'assurance contre l'incendie.

2e versement pour la constitution d'un fonds d'assurance contre l'incendie suivant décision du Conseil d'administration du 27 décembre 1907 .	fr. 100,000
et premier versement pour la part afférente au Ve arrondissement, 2/3 de fr. 20,000 . . .	» 13,300
	fr. 113,300

7. Pour buts divers. Nous avons dépensé en 1909 . . . . . fr. 1,041,502. 89

Compte 1908 Fr.	Budget 1909 Fr.	Compte 1909 Fr.	Compar. avec 1908 Fr.	Compar. avec budget Fr.
1,004,110	1,043,000	1,041,503	+ 37,393	— 1,497

Ces dépenses comprennent les postes suivants:

Déficit d'exploitation de la ligne Wald-Rüti budgété à fr. 10,000	fr.	9,730. 34
Subvention à la Société de navigation à vapeur du lac de Zurich, budgétée à fr. 15,000 (engagement contractuel pour la période de 1906 à 1912)	»	15,000. —
Subventions à des Ecoles de chemins de fer	»	32,340. 30

Ces dépenses, budgétées à fr. 33,000, se décomposent comme suit:

St. Gall . . .	fr. 11,803. 80
Winterthour . .	» 7,070. —
Bienne . . .	» 13,466. 50
	fr. 32,340. 30

Remboursement des frais d'études préliminaires en vue de la construction du chemin de fer de la rive droite du lac de Brienz	»	39,025. 70
Part de la Directe Berne-Neuchâtel à l'indemnité du chemin de fer de la Gurbe pour l'usage commun de la gare de Berne, du 1er mai 1902 au 31 décembre 1908 . . .	»	9,406. 55
Restitution au chemin de fer Berthoud-Thoune, ensuite de la réduction de l'indemnité pour l'usage commun des gares de Berthoud et de Thoune pour les années 1906-1908 . . .	»	21,000. —
Troisième annuité pour l'intérêt et l'amortissement du déficit du bilan d'entrée au 1er janvier 1907, de la Caisse de pensions et de secours	»	915,000. —
Total		fr. 1,041,502. 89

8. Allocations extraordinaires au personnel pour l'année 1909.

Un crédit spécial de fr. 5,058,000 a été ouvert aux chemins de fer fédéraux, par arrêté fédéral du 22 décembre 1909, en vue du paiement d'allocations extraordinaires pour l'année 1909 à leurs fonctionnaires, employés et ouvriers.

Nous avons payé de ce chef . . . fr. 4,865,627. 75

soit une somme de fr. 192,372. 25 inférieure aux prévisions. Quelques cas, encore pendants, seront réglés ultérieurement sur les comptes de 1910.

Comparaison générale du compte de profits et pertes de 1909 avec le compte de 1908 et le budget de 1909.

	Différences de 1909 avec 1908	Différences de 1909 avec budget de 1909
	Fr.	Fr.
Excédent des recettes d'exploitation	+ 7,364,407	+ 5,921,226
Produit des entreprises accessoires .	+ 36,894	+ 59,981
Prélèvements sur fonds spéciaux .	— 1,381,219	— 460,428
Subventions pour l'exploitation . .	—	—
Ressources et rentrées diverses .	+ 208,040	+ 273,687
Différences sur recettes . . .	+ 6,228,122	+ 5,794,466
Charges nettes d'intérêts . . .	+ 2,622,074	— 591,322
Indemnités pour locations de lignes	—	—
Sommes affectées à des amortissements	+ 1,890,498	+ 56,248
Versements dans les fonds spéciaux	— 39,131	— 312,806
Dépenses diverses	+ 37,393	— 1,497
Allocations extraordinaires au personnel pour 1909	+ 4,865,628	+ 4,865,628
Différences sur dépenses . .	+ 9,376,462	+ 4,016,251
Différences sur recettes . . .	+ 6,228,122	+ 5,794,466
Différences sur dépenses . .	+ 9,376,462	+ 4,016,251
Différences sur soldes . . .	— 3,148,340	+ 1,778,215

Il y a donc diminution sur 1908 de fr. 3,148,340 et augmentation sur nos estimations budgétaires de fr. 1,778,215.

Bilan au 31 décembre 1909.

Le total actif et passif du bilan au 31 décembre 1909 est de fr. 1,544,163,116. 67 en regard de 1,323,266,924 francs au 31 décembre 1908.

Actif.

I. Compte de construction. Il s'élève à fr. 1,035,261,654. 04, à l'exclusion du compte de construction du Gothard non encore repris, et se décompose comme suit:

	Chemin de fer et installations fixes	Matériel roulant	Mobilier et ustensiles	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Situation au 31 décembre 1908	807,215,863	179,636,881	16,312,684	1,003,165,428
Augment. suivant compte de construction de 1909	23,288,792	8,062,072	745,362	32,096,226
Situation au 31 décembre 1909	830,504,655	187,698,953	17,058,046	1,035,261,654

Les dépenses portées au compte de construction de 1909 se répartissent de la manière suivante:

a. Chemin de fer et installations fixes.

	Fr.	Fr.
Agrandissement du bâtiment de service du Brückfeld, à Berne	678,995	
Nouveau bâtiment aux voyageurs, Le Day	38,831	
Passage inférieur km 37.731, gare d'Yverdon	60,191	
Extension du service des marchandises aux stations de Colombier, Oron, Avenches et Aarberg	176,947	
Passage inférieur km. 93.694, Bümpliz-Berne	110,385	
Agrandissement de locaux aux ateliers de Fribourg	16,742	
Double voie Aigle-St. Maurice	1,451,233	
Installations de blocs-système	123,946	
Appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux	319,576	
Maisons d'habitation pour fonctionnaires et gardes	228,112	
Subventions à des corrections de cours d'eau et corrections de torrents	135,489	
Achats de bien-fonds disponibles	163,445	
Reconstruction et agrandissement de la gare aux voyageurs de Bâle	14,388,058	
Constructions diverses à la gare aux voyageurs de Bâle	81,597	
Extension de la station de Vieux-Soleure	36,629	
» » » » » Laufon	917,391	
» » » » » Glovelier	169,942	
» » voies aux stations de Lengnau, Delémont, Courgenay, Court et Signau	196,055	
Bâtiment de service et annexe, ainsi que voie d'évitement à la halte de Brienzwiler	81,369	
Exhaussement de la ligne, constructions au Steinlauibach et établissement d'un passage km. 33,660 Kaiserstuhl-Lungern	53,527	
Extension de la station de Mœhlin	84,214	
» » » » » Siggenthal-Würenlingen	38,615	
Extension de la station de Dottingen-Klingnau	152,589	
» » » halte de Sulz (transformée en station)	88,740	
A reporter	19,793,118	

		Fr.	Fr.
	A reporter	19,793,118	
Extension de la station de Wülflingen		70,853	
» » » » » Bubikon		40,531	
» » » » » Mühlehorn		103,437	
» » » » » Wohlen-Villmergen		46,739	
» des voies aux stations de Koblenz, Schwerzenbach, Lachen, Netstal, Rothkreuz, Altenburg-Rheinau, Muri, Benzenschwil, Mühlau, Sins et Oberrüti		312,482	
Nouvelle voie de raccordement Oerlikon-Seebach		197,344	
Passage inférieur de la Hornhaldenstrasse et 2 passages inférieurs pour piétons près Kilchberg-Zurich, ainsi qu'un passage supérieur près Erlenbach (Zurich)		200,072	
Extension de la remise aux locomotives de Rapperswil		81,468	
Nouvel atelier pour wagons en gare de Romanshorn		150,803	
Nouvelle station d'Attikon et supression du passage à niveau audit lieu		225,222	
Agrandissement de la halle d'expédition et de douane en gare de St. Gall		162,297	
Extension des installations en gare de Sainte Marguerite		141,263	
Travaux d'extension en gare de Sargans		287,249	
Agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Coire		133,236	
Travaux d'extension aux ateliers de Coire		110,442	
» » à la station d'Amriswil		60,243	
Extension des voies aux stations d'Eschlikon et de Lütisburg		71,500	
Divers (réseau entier)		1,100,493	
			23,288,792
b. Matériel roulant:			
	Fr.	Fr.	
37 locomotives	3,523,059		
moins: amortissement de 22 locomotives	1,275,163		
		2,247,896	
159 voitures à voyageurs (dont 4 pour malades)	4,453,250		
moins: amortissement de 43 voitures	452,805		
		4,000,445	
	A reporter	6,248,341	23,288,792

			Fr.	Fr.
		Report	6,248,341	23,288,792
425 wagons à marchandises		2,071,730		
moins: amortissement de 64 wagons . . .	253,692			
Transformation d'un wagon en wagon de service	8,147			
		261,839		
		1,809,891		
Installation de l'éclairage électrique dans 20 wagons . .		3,840		
			1,813,731	
				8,062,072
c. Mobilier et ustensiles:				
Administration centrale			174,857	
Ier arrondissement			123,435	
IIe „			273,663	
IIIe „			84,444	
IVe „			76,088	
Ve „ (mai-décembre) . . .			12,875	
				745,362
				32,096,226

II. Travaux de construction inachevés. Au 31 décembre 1909, ce compte s'élève à . . . . . fr. 62,786,509. 92

Le tableau ci-après donne un résumé des modifications survenues au cours de l'année 1909:

	Montants au 31 déc. 1908 Fr.	Montants au 31 déc. 1909 Fr.		Différences Fr.
Direction générale	372,518	452,940	+	80,422
Ier arrondissement	16,238,135	17,806,279	+	1,568,144
IIe „	5,664,147	8,247,354	+	2,583,207
IIIe „	7,453,720	9,514,250	+	2,060,530
IVe „	8,639,280	9,518,411	+	879,131
Ve „	—	101,122	+	101,122
IIe tunnel du Simplon . . .	55,859	102,420	+	46,561
Gare de Bâle	18,972,966	—	—	18,972,966
Gare de St. Gall	4,787,684	5,245,865	+	458,181
Chemin de fer du Ricken . .	10,352,790	11,708,073	+	1,355,283
Chemin de fer du lac de Brienz .	25,433	89,796	+	64,363
	72,562,532	62,786,510	—	9,776,022

Les dépenses de construction pour l'extension générale de la gare de Bâle ont été reportées au compte de construc-

tion; les différences en plus au 31 décembre 1909 sur celles à fin 1908 concernent les travaux de construction relatifs aux objets suivants non encore terminés:

Direction générale. Acquisition de forces hydrauliques dans la région de la Reuss et dans la haute Léventine.

Ire arrondissement. Extension des gares de Renens, Lausanne, Vevey, St. Maurice et Neuchâtel, ainsi que des stations de Sion, Sierre, Cossonay, Vallorbe, Serrières, Vauderens et Payerne; doubles voies Villeneuve-Aigle, St. Maurice-Martigny, Daillens-Bofflens, Vauderens-Siviriez; nouveau bâtiment d'administration pour la Direction d'arrondissement, à Lausanne; nouveaux entrepôts à Renens.

IIe arrondissement. Nouvelle entrée de la ligne du Jura en gare de Bâle, extension de la gare de Berne, extension des stations de Lausen, Zwingen et Moutier, extension des voies à Schœnbühl, Courtelary et Reuchenette, nouvelle station de Brittnau, nouvelle plaque tournante à Delémont, nouveau bâtiment de service et des postes à Delémont, transformations dans les ateliers de Bienne, achat de terrain pour l'extension de la gare de Bienne, doubles voies Aarburg-Sursee, Wilerfeld-Gümligen et Bâle-Delémont, appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux, achat de terrains en vue d'extensions futures, à Berne, Emmenbrücke et Delémont.

IIIe arrondissement. Nouveaux ateliers de Zurich, extension des stations d'Oerlikon, Cham, Uznach, Augst, Horgen et Tœss, ainsi que des voies aux stations de Bæch, Bülach, Mœhlin, Schinznach-Bad, Sisseln et Dübendorf, achat de terrains en vue d'extensions futures, à Schlieren et Wettingen, passage inférieur en gare de Brugg, centrale électrique en gare de Zurich, agrandissement du bâtiment aux voyageurs de la gare d'Aarau, suppression de passages à niveau remplacés par des passages inférieurs et supérieurs, appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux.

IVe arrondissement. Extension de la gare de Romanshorn ainsi que des stations de Lichtensteig, Wattwil et St. Fiden; double voie dans le tunnel St. Gall-St. Fiden; travaux préparatoires et achat de terrain pour la double voie Winterthour-St. Gall-Ste. Marguerite; double voie Oberwinterthour-Romanshorn.

V^e arrondissement. Travaux préparatoires pour la double voie Giubiasco-Chiasso, acquisition de la propriété Dornfeld à Faido, consolidation du mur de protection km. 47,496/610 près Amsteg, travaux de protection contre les avalanches, achat de forêts destinées à protéger la ligne.

II^e tunnel du Simplon. Forces motrices hydrauliques.

Gare de St. Gall. Frais d'expropriation, accroissement du nombre des voies et passage inférieur.

Chemin de fer du Ricken. Travaux de construction dans le tunnel et pose de la superstructure.

Chemin de fer du Lac de Brienz. Travaux préparatoires et levers de plans.

Dépenses de construction de 1909.

Le compte de construction a augmenté de .	fr.	32,096,226
Les dépenses pour entreprises accessoires (lac de Constance) ont diminué de	»	—106,594
Sur le compte des travaux inachevés, la diminution est de	»	—9,776,022
Pour 1909, les dépenses de construction s'élèvent donc à	fr.	22,213,610
Dans ce montant ne sont pas compris:		
Les amortissements pour installations supprimées, à la charge du compte des « Dépenses à amortir »	fr.	2,497,555
Les dépenses de parachèvement imputables au compte d'exploitation	»	1,293,317
Les amortissements du matériel roulant mis au rebut (valeur du matériel retiré déduite) .	»	1,864,139
Les amortissements pour machines et outillage mis au rebut, ainsi que la bonification par les ateliers pour matériel retiré des véhicules mis au rebut	»	169,126
L'amortissement net du capital d'établissement des bateaux, etc. sur le lac de Constance .	»	107,247
En 1909 ces dépenses ont atteint	fr.	5,931,384

III a. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies. Ce chapitre ne s'est pas modifié en 1909; il s'élève à . . . . . fr. 80,971,869.82

dont voici le détail:

Central suisse	fr. 43,377,979.16
Nord-Est suisse	» 19,799,304.—
Union suisse	» 5,977,316.16
Jura-Simplon	» 11,817,270.50
Total	fr. 80,971,869.82

III b. Dépenses à amortir. Au 31 décembre 1908 ce compte présentait un solde débiteur de . . . . . fr. 18,954,572.55

En 1909, ce chapitre s'est accru des sommes suivantes:

Perte sur l'émission de fr. 80 millions, obligations 3½ % C. F. F., 1910 1re série, à 94.50	fr. 4,400,000	
plus: 2 % timbre français à notre charge	» 1,600,000	
		» 6,000,000.—

Installations disparues:

Extension générale de la gare de Renens	fr. 23,222.80	
Transformation et agrandissement de la gare de Lausanne . .	» 15,797.30	
Reconstruction de la gare aux voyageurs de Bâle	» 2,319,797.30	
Agrandissement de la station de Laufon	» 53,718.65	
Allocation à la ville de Zurich pour la construction de la Güterstrasse Zurich-Altstetten	» 23,500.—	
Extension des voies à Rothkreuz .	» 21,689.45	
Extensions à la gare de Sargans .	» 4,661.15	
Extensions à la gare de Romanshorn	» 58,668.80	
		» 2,521,055.45
		fr. 27,475,628.—

En revanche nous avons amorti en 1909:

installations disparues, comptabilisées en 1909, 1re annuité . .	fr. 500,000.—	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé, 6e annuité .	» 116,495.—	
sur déficit du fonds des chemins de fer, 4e annuité	» 162,500.—	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3½ % 1899/1902, 3e annuité	» 59,759.60	
sur perte de cours des bons de caisse émis en 1908, 2e annuité . .	» 85,000.—	
		» 923,754.60
Solde au 31 décembre 1909		fr. 26,551,873.40

De 1901 à 1908 il a été fait successivement des amortissements pour une somme de . . . . . fr. 10,076,302.43

En ajoutant les amortissements effectués en 1909, soit . . . . . » 923,754.60

on arrive à un total de . . . . . fr. 11,000,057.03

indépendant de l'amortissement légal.

IV. Frais d'installation des entreprises accessoires.

Le capital d'établissement de notre entreprise de bateaux à vapeur sur le lac de Constance s'élève, à fin 1909, à . . . . . fr. 2,621,698.75

A fin 1908 le solde de ce compte était de . .			fr. 2,728,293.20
Il faut y ajouter les frais pour accroissement de l'inventaire des bateaux et du chantier .			» 652.30
			fr. 2,728,945.50
Par contre on a amorti 5 % du capital d'établissement à fin 1908	fr.	136,414.65	
Moins: les frais de réparation du bateau „Helvetia“ dépassant 10,000 francs	»	29,167.90	
Amortissement net pour 1909 . .			» 107,246.75
			fr. 2,621,698.75

V. Fonds disponibles.

Au 31 décembre 1909, ce chapitre s'élève à fr. 326,485,136.94

La comparaison avec le bilan de 1908 fait ressortir les différences suivantes:

	Montants au 31 déc. 1908. Fr.	Montants au 31 déc. 1909. Fr.	Différences avec 1908 Fr.
Caisses	322,888	390,546	+ 67,658
Portefeuille de change . .	—	4,982,707	+ 4,982,707
Dépôts en banque	18,962,208	63,675,458	+ 44,713,250
Portefeuille de fonds publics	8,097,662	10,627,279	+ 2,529,617
Portefeuille du fonds de renouvellement	60,358,055	61,184,725	+ 826,670
Biens-fonds disponibles . .	4,982,234	6,048,346	+ 1,066,112
Approvisionnements en matériaux	27,477,936	31,712,842	+ 4,234,906
Débiteurs divers	7,203,195	127,463,355	+ 120,260,160
Recettes de 1909 effectuées par caisse en 1910 . .	14,625,976	20,399,878	+ 5,773,902
	142,030,154	326,485,136	+ 184,454,982

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

Caisses, dépôts en banque. La différence en plus sur 1908 représente les fonds disponibles de l'emprunt de 80 millions.

Portefeuille de change. Voici le mouvement de notre portefeuille d'effets de change:

Etat du portefeuile au 31 décembre 1908 « Néant »	fr.	—.—
En 1909, il est entré des effets de change pour	»	13,224,350. 98
Escomptes et différences de cours . . .	»	13,849. 53
	fr.	13,238,200. 51
Il est sorti du portefeuille des effets encaissés pour	»	8,255,493. 41
Reste au 31 décembre 1909 des effets non encaissés pour	fr.	4,982,707. 10

Portefeuille de fonds publics. Voici le mouvement pendant l'année 1909:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1908		fr.	8,097,662. 50
Titres divers mis en portefeuille . . .		»	4,996,734. —
		fr.	13,094,396. 50
Moins:			
Réalisations de titres divers	fr. 1,488,983. 25		
Attributions aux diverses caisses de secours des ouvriers	» 38,000. —		
Attributions au portefeuille du fonds de renouvellement	» 881,500. —		
Différences de cours . .	» 58,634. 25		
		»	2,467,117. 50
Valeur du portefeuille de fonds publics au 31 décembre 1909		fr.	10,627,279. —

Portefeuille du fonds de renouvellement. Voici le mouvement en 1909:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1908	fr.	60,358,055. —
Titres divers mis en portefeuille . . .	»	881,500. —
Différences de cours	»	44,170. —
	fr.	61,283,725. —
Moins:		
Réalisation de titres divers	»	99,000. —
Montant au 31 décembre 1909	fr.	61,184,725. —

Biens-fonds disponibles. Leur valeur d'inventaire au 31 décembre 1908 était de . fr. 4,982,233.61
En 1909, il a été fait diverses acquisitions pour . . . fr. 1,190,409.16
(les biens-fonds repris du Gothard entrent dans ce chiffre pour fr. 665,435.98)
Et il a été réalisé . . . » 124,296.45
D'où une augmentation de . . . . » 1,066,112.71

Montant au 31 décembre 1909 . . . . fr. 6,048,346.32

Approvisionnements en matériaux. Leur valeur d'inventaire était au 31 décembre 1908 de . . . . . fr. 27,477,935.84
Elle est au 31 décembre 1909 de . . . » 31,712,841.69

Augmentation sur 1908 . . . . . fr. 4,234,905.85

Débiteurs divers. Montant au 31 décembre 1908 . . . . . fr. 7,203,195.07
Au 31 décembre 1909, le solde est de . . » 127,403,802.56

Augmentation des débiteurs sur 1908 . . fr. 120,200,607.49

Le principal poste des débiteurs divers est le compte « Rachat du Gothard » qui est débiteur de fr. *121,590,000.* Ce compte est chargé momentanément de l'emprunt du Gothard et de l'agio payé par les C. F. F. sur cet emprunt.

VI. Solde passif du compte de profits et pertes.

Au 31 décembre 1908 il était de . . . fr. 2,854,074.40
auquel il faut ajouter les allocations de renchérissement de la vie payées au personnel pour l'année 1908 . . . . » 2,539,279.60

fr. 5,393,354.—
Au 31 décembre 1909 le solde passif s'élève à » 9,484,373.80

D'où une augmentation de . . . . fr. 4,091,019.80

Passif.

I. Emprunts consolidés. Au 31 décembre 1908, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à . . . . . fr. 1,149,056,250
au premier mai 1909 l'emprunt 3½ % du Gothard de 1895 a été repris par la Confédération, il se monte à . . . . . » 117,090,000
au 31 décembre 1909 a été émis l'emprunt 3½ % des Chemins de fer fédéraux de 1910, première série, en vue de nos besoins de construction et de matériel roulant, il se monte à . . . . . » 80,000,000
fr. 1,346,146,250

Il a été procédé aux remboursements suivants:

a. Obligations sorties au tirage.

4 % Central-Suisse 1876	fr. 445,000		
4 % » » 1880	» 125,000		
4 % Union-Suisse Ire hypothèque . . .	» 133,000		
4 % » » IIme » . . .	» 67,000		
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	» 151,250		
3 % Jougne-Eclépens	» 44,000		
3½ % Gothard 1895	» 500,000		
		fr. 1,465,250	

b. Obligations arrivées à échéance.

3 % Nord-Est-Suisse, subvention rive droite du lac de Zurich		fr. 460,000	
			fr. 1,925,250

Le montant des emprunts au 31 décembre 1909 est de fr. 1,344,221,000

Nous comparons la composition de notre dette consolidée en 1908 et 1909 dans le tableau suivant:

Emprunts	Montants au 31 décembre 1908 Fr.	Montants au 31 décembre 1909 Fr.	Différence avec 1908 Fr.	Observations
3 % Rente des chemins de fer 1890	69,333,000	69,333,000	—	
3 ½ % Chemins de fer fédéraux 1899/1902	500,000,000	500,000,000	—	
4 % Rente C. F. F. 1900	75,000,000	75,000,000	—	
3 % différé C. F. F. 1903	150,000,000	150,000,000	—	
3 ½ % Chemins de fer fédéraux 1910, Série I	—	80,000,000	+ 80,000,000	Emis valeur 31 déc. 1909
4 % Central-Suisse 1876	22,237,000	21,792,000	— 445,000	Remboursement par tirage au sort.
4 % » 1880	18,030,000	17,905,000	- 125,000	Id.
3½ % » juin 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3½ % » octobre 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nord-Est-Suisse 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3½ % » 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3½ % » 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3½ % » 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3½ % » 1897	10,512,500	10,512,500	—	
A reporter	960,112,500	1,039,542,500	+ 79,430,000	

Emprunts:	Montants au 31 décembre 1908	Montants au 31 décembre 1909	Différence avec 1908	Observations
	Fr.	Fr.	Fr.	
Report	960,112,500	1,039,542,500	+ 79,430,000	
Nord-Est-Suisse, subvention ligne rive droite du lac de Zurich . .	540,000	80,000	— 460,000	Partie arrivée à échéance.
4 % Union-Suisse, Ire hypothèque .	18,168,100	18,035,100	— 133,000	Remboursement par tirage au sort.
4 % » IIe » .	9,111,700	9,044,700	— 67,000	Id.
3 1/2 % Jura-Simplon 1894 . .	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 % Franco-Suisse 1868 . .	15,762,450	15,611,200	— 151,250	Remboursement par tirage au sort.
3 % Jougne-Eclépens . . .	7,189,000	7,145,000	— 44,000	Id.
3 1/2 % Gothard 1895 . . .	—	116,590,000	+ 116,590,000	Emprunt repris le 1er mai 1909 fr. 117,090,000 · remboursement de fr. 500,000 le 30 sept. par tirage au sort.
	1,149,056,250	1,344,221,000	+ 195,164,750	

Les obligations des chemins de fer fédéraux et celles des anciennes compagnies sont reçues en dépôt contre certificats nominatifs à notre caisse principale à Berne et aux caisses d'arrondissements.

Voici l'état de ce service de dépôt au 31 décembre 1909:

	Rente suisse 3% des Chs. de fer de 1890 en rente	Emprunt 3½% C. F. F. 1899/1902 cap. nominal.	Rente des C.F.F. de 1900 en rente	Emprunt 3% diff. C.F.F. 1903 cap. nominal.	Emprunts S.C.B cap. nominal.	Emprunts N.O.B. cap. nominal.	Emprunts V.S.B. cap. nominal.	Emprunts J.-S. cap. nominal	4% Bons de caisse C. F. F 1908/1911 cap. nominal.	Emprunt 3½% Gothard 1895 cap. nominal
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Caisse principale, Berne .	145,200	38,329,000	224,940	3,864,500	5,949,500	14,604,000	559,900	24,644,600	1,575,000	8,608,000
Caisse du Ier arrondissement, Lausanne . . .	150	160,000	3,600	30,000	—	—	—	307,500	—	—
Caisse du IIe arrondissement, Bâle .	—	837,000	15,720	30,000	2,835,500	107,500	112,500	105,500	—	—
Caisse du IIIe arrondissement, Zurich	—	2 944,000	1,440	560,000	—	785,000	—	50,000	—	—
Caisse du IVe arrondissement, St-Gall	—	5,000	—	—	—	—	—	—	—	—
Caisse du Ve arrondissement, Lucerne . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,399,500
Total	145,350	42,275,000	245,700	4,484,500	8,785,000	15,496,500	672,400	25,107,600	1,575,000	10,007,500
Au 31 décembre 1908, ces dépôts s'élevaient à . .	152,790	43,279,000	251,340	4,491,500	9,134,500	15,572,500	248,800	25,705,900	1,145,000	—
Différences avec 1908 .	— 7,440	— 1,004,000	— 5,640	— 7,000	— 349,500	— 76,000	+ 423,600	— 598,300	+ 430,000	+10,007,500

II. Compte d'amortissement.

Il se monte à . . . . . fr. 35,196,799.96
Au 31 décembre 1908 il était de . . . » 28,710,101.13

Augmentation, soit amortissement légal . fr. 6,486,698.83

III. Dettes courantes.

Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1909 de . . . . . fr. 100,628,369.46

Voici la comparaison avec 1908:

	Montants au 31 décembre 1908	Montants au 31 décembre 1909		Différences avec 1908
	Fr.	Fr.		Fr.
Titres et coupons échus	2,861,143	2,746,397	—	114,716
Prorata d'intérêts .	4,015,153	5,013,504	+	998,351
Caisses de pensions et de secours . .	125,842	84,453	—	41,389
Cautionnements d'entrepreneurs et de fournisseurs . .	629,060	715,553	+	86,493
Remboursement des actions et bons de jouissance J.-S. .	193,729	189,150	—	4,579
Bons de caisse . .	39,253,000	48,517,620	+	9,264,620
Créanciers divers .	1,946,309	4,439,129	+	2,492,820
Dépenses de 1909 réglées par caisse en 1910 . . .	34,692,267	38,922,563	+	4,230,296
	83,716,503	100,628,369	+	16,911,866

IV. Fonds spéciaux. Ils comprennent le fonds de renouvellement, le fonds de couverture des anciennes pensions J. S. et le fonds d'assurance contre l'incendie. Leur montant au 31 décembre 1909 est de . . . . . fr. 64,116,947.25

Pour renseignements sur ces fonds, voir pages 66 et 67 du présent rapport.

* * *

III. Département commercial.

a. Généralités.

1. Les haltes de *Hüttlingen-Mettendorf* et du *Day* ont été ouvertes, le 1er avril, au service restreint des marchandises et des animaux vivants, c'est-à-dire au service des expéditions partielles du tarif exceptionnel N° 4 pour pain, beurre frais, etc., des expéditions partielles (conformément au tarif exceptionnel N° 41) de lait liquide et des emballages vides utilisés à cet effet, ainsi que des expéditions partielles de petit bétail.

2. Ainsi que nous le disons à la page 30 du présent rapport, les C. F. F. ont déclaré se retirer à fin 1909 de l'Association de chemins de fer suisses. Il était entendu que certaines institutions de l'Association, dont l'utilité était démontrée, seraient maintenues à l'avenir. Cela était prévu, en particulier, pour la conférence commerciale, car il était vraiment nécessaire de laisser subsister une institution ayant pour tâche de travailler au développement des services des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises et à celui des tarifs, ainsi que d'assurer au moyen de tarifs et de règlements communs, comme par le passé, le trafic direct entre les divers chemins de fer. Il a paru opportun de pourvoir à ce que les autres intéressés au trafic (expéditeurs de marchandises) appartenant au commerce, à l'industrie, aux arts et métiers, à l'agriculture et à la sylviculture fussent mis en mesure de se prononcer aussi sur les questions rentrant dans le domaine de la conférence et d'exprimer leurs désirs.

Il a également paru utile de faire assister aux discussions une délégation du Département fédéral des chemins de fer.

On a en outre jugé nécessaire de laisser subsister une autre institution, c'est-à-dire qu'on a réuni et confirmé toutes les conventions existantes se rapportant au service direct

suisse des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises, attendu qu'elles avaient toujours leur importance mais qu'elles se trouvaient annulées du fait de l'abrogation du contrat du 5 juillet 1875 pour l'organisation du service direct.

Nous avons par conséquent élaboré un « *règlement de la conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* » et une « *convention pour le service direct suisse des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises* » qui tiennent compte des circonstances dont nous venons de parler. Le « règlement » de la conférence commerciale fait règle pour toutes les entreprises de transport suisses (y compris celles de navigation à vapeur) qui déclarent s'y soumettre, et la « convention » pour celles de ces entreprises qui ont un service direct organisé avec une autre administration et déclarent expressément y adhérer.

3. Les nouvelles lignes suivantes ont été mises en exploitation au cours de l'exercice:

a. le 8 avril, le chemin de fer électrique à crémaillère *Montreux-Glion,* pour le service des voyageurs, des bagages et des marchandises;

b. le 28 mai, le chemin de fer électrique à voie étroite *Uster-Oetwil,* pour le service des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises;

c. le 1er juillet, la ligne *Davos-Filisur* du *chemin de fer rhétique,* pour le service des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises;

d. le 1er juillet, les tronçons *St. Moritz—Celerina* et *Bernina-Hœuser—Bernina-Hospiz* du *chemin de fer de la Bernina,* pour l'ensemble du trafic;

e. le 28 juillet, le chemin de fer électrique à voie étroite *Lugano-Tesserete,* pour le service des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises.

4. La station de *La Chaux-de-Fonds—gare de l'Est* du régional Saignelégier—La Chaux-de-Fonds a été fermée au service des marchandises le 1er octobre 1909.

5. De nouveaux *tarifs de camionnage* ont été mis en vigueur ou modifiés pour les stations suivantes:

Aigle, Altstætten (Rheintal), Amriswil, Au (Rheintal),

Avenches, Bâle, Bex, Bière, Bütschwil, Clarens, Couvet C.F.F., Ebnat-Kappel, Fleurier, Fribourg, Gossau, La Chaux-de-Fonds (J.N./C.F.F.), Lichtensteig, Martigny, Monthey, Montreux, Morges, Moudon, Morat, Nyon, Payerne, Renens, Rolle, Romont, St. Fiden, Schaffhouse, Serrières, Sierre, Sion, Uzwil, Vallorbe, Vevey, Wattwil, Wil, Winterthour et Yverdon.

b. Service des voyageurs.

1. Il n'a pas été apporté, au cours de l'exercice, de modifications importantes au tarif pour le *trafic interne des voyageurs et des bagages.*

2. Outre des compléments et des modifications apportés aux tarifs existants, il a été introduit, pour le *service direct suisse des voyageurs et des bagages,* les tarifs et indicateurs de distances suivants:

le 1er février, indicateur des distances *chemin de fer Bellinzone-Mesocco—C.F.F*;

le 1er mai, tarif-voyageurs et indicateur des distances *chemins de fer Pont-Brassus, Orbe-Chavornay, Yverdon-Ste. Croix* et *Tramelan-Tavannes—C.F.F.*;

le 1er juin, tarif-voyageurs *chemin de fer Brunnen-Morschach—C.F.F.*;

le 1er juillet, tarif-voyageurs entreprises de transport de *l'Oberland bernois—chemins de fer privés suisses* et *compagnie de navigation sur le lac des Quatre-Cantons* (en transit par les C.F.F.);

le 1er juillet, tarif pour *billets du dimanche* directs entre des stations du *chemin de fer rhétique* et des stations des *C.F.F.*;

le 16 juillet, tarif-voyageurs *chemin de fer du Sernftal—C.F.F.*

3. Les nouveaux tarifs suivants ont été mis en vigueur en *service international:*

le 1er février, le tarif-voyageurs et bagages *Angleterre* et *Pays-Bas—Italie* via Cologne-Gothard et Simplon;

le 1er avril, le tarif-voyageurs et bagages *Allemagne—*

chemins de fer français de l'Est et *Paris* (chemin de fer du Nord);

le 1er avril, le tarif-voyageurs et bagages *Suisse—chemins de fer français de l'Est* et *du Nord*;

le 1er mai, *tarif spécial* pour le transport de *sociétés anglaises d'excursions de Londres* à *destination de la Suisse* et de l'*Italie*;

le 1er mai, tarif-voyageurs et bagages *Pays-Bas—Autriche* via Cologne—Arlberg, etc.;

le 1er mai, tarif pour *billets circulaires et d'aller et retour de séjour* en trafic avec la *France;*

le 1er mai, tarif-voyageurs et bagages *Delle* (station)—*Suisse*;

le 1er mai, tarif pour *billets circulaires sud de l'Allemagne—Suisse;*

le 1er juin, tarif-voyageurs et bagages *Angleterre, Belgique* et *Pays-Bas—Suisse* via Luxembourg;

le 1er septembre, tarif-voyageurs et bagages *Allemagne—Autriche* par Bregenz, Buchs et Salzbourg;

le 1er octobre, tarif-voyageurs et bagages *Angleterre—Suisse* par la France;

le 1er décembre, tarif-voyageurs et bagages *Pays-Bas, Allemagne* et *Autriche—Midi de la France* par Belfort, Genève et le Gothard;

le 1er décembre, tarif-voyageurs et bagages *France* et *Belgique—Autriche-Hongrie* et *au delà* par Belfort, sud de l'Allemagne et l'Arlberg;

le 1er décembre, tarif-voyageurs et bagages pour le service entre *Paris,* d'une part, et certaines *stations autrichiennes,* d'autre part, par *Vallorbe* et le *Simplon;*

le 1er décembre, tarif-voyageurs et bagages *France* et *Belgique—Autriche-Hongrie* et *au delà* par Herbesthal, Dalheim et Büderich—Munich—Kufstein ou par la Suisse et l'Arlberg;

le 1er décembre, tarif-voyageurs et bagages *Angleterre—Autriche-Hongrie* et *au delà* par Cologne—Munich—Kufstein ou par la Suisse et l'Arlberg.

De nombreux changements et compléments ont été apportés, au moyen de suppléments et par voie d'instruction,

à des tarifs existants. Nous citerons en particulier la création de taxes pour le transport direct des voyageurs et des bagages entre *Paris,* d'une part, et *Florence, Gênes, Naples* et *Rome,* d'autre part, par le *Simplon.*

L'augmentation des taxes pour le transport des voyageurs, opérée le 1er janvier 1910 sur les lignes des chemins de fer autrichiens de l'Etat, a été provisoirement mise en application, en trafic direct avec la Suisse, au moyen d'une feuille rectifiant le tarif actuellement en vigueur.

4. Les mesures tarifaires suivantes ont été prises en ce qui concerne les lignes exploitées par les chemins de fer fédéraux:

a. Chemin de fer Bière-Apples-Morges et Apples-L'Isle:

Un nouveau *tableau des distances* servant à l'application des taxes pour les *transports militaires* en *service interne* a été publié.

b. Funiculaire Cossonay-gare—Cossonay-ville:

Le *tarif interne pour le transport des voyageurs et des bagages* a été édité à nouveau le 1er mai.

5. Le 13 août 1909, nous avons adressé au Conseil d'administration un rapport détaillé sur la *question de l'élévation des tarifs-voyageurs.* Dans ses séances des 29 et 30 septembre, cette autorité a approuvé la proposition que nous avons faite à ce sujet et qui tendait à la revision du 1er alinéa de l'art. 8 de la loi fédérale du 27 juin 1901 sur les tarifs des chemins de fer fédéraux. La proposition a été communiquée dès lors, par lettre du 12 octobre, au Département fédéral des chemins de fer.

6. Avec l'approbation du Conseil d'administration, le *règlement concernant les facilités exceptionnelles à accorder pour les fêtes et réunions de sociétés suisses,* ainsi que pour les *courses de chevaux,* a cessé d'être en vigueur à partir du 1er mai. Un certain nombre d'autres réductions de taxes spéciales concernant le trafic des voyageurs ont été en partie supprimées et en partie restreintes à cette date.

7. Lors des travaux préparatoires effectués en vue du remaniement du tarif interne pour le transport des voyageurs et des bagages, nécessité par la nationalisation du

réseau du Gothard, par l'ouverture de la ligne du Ricken, etc., nous avons résolu, au vu du résultat d'une étude minutieuse, de renoncer à égaliser dans cette nouvelle édition, comme le fait le tarif actuel à l'instar de la pratique autrefois suivie par le Nord-Est, les taxes entre Bâle C. F. F., d'une part, et Neuhausen C. F. F., Schaffhouse et Constance, d'autre part, ainsi qu'entre ces deux dernières stations, avec celles de la route concurrente des chemins de fer badois. Nous renoncerons de même, en ce qui concerne le service des voyageurs entre Berthoud et au delà et Thoune et au delà, à l'égalité des taxes entre la voie de Berne et la route Berthoud-Thoune, introduite depuis l'ouverture de cette dernière ligne à l'exploitation.

Ces mesures simplifieront sensiblement le tarif et auront pour effet une économie notable de travail et de frais d'impression. Il n'y a pas à craindre qu'il s'ensuive une diminution des recettes du trafic dont il s'agit.

8. Un III^e^ supplément au *tarif pour le transport de sociétés et d'écoles* est entré en vigueur le 1^er^ mai. Il contient, outre divers changements et compléments, de nouvelles dispositions et taxes pour le trafic avec le chemin de fer rhétique, qu'il a fallu introduire à la suite de l'ouverture à l'exploitation de la ligne Davos-Filisur et de l'admission du chemin de fer Locarno-Pontebrolla-Bignasco; il renferme en outre des prescriptions touchant l'admission, sur les bateaux du lac Léman, des billets collectifs délivrés pour les parcours de chemin de fer de la ligne Genève-Lausanne-Villeneuve.

9. La liste des *billets du dimanche et des billets circulaires* a été rééditée le 1^er^ mai sous forme de publication à part; les données relatives à ces billets ne seront plus publiées dorénavant dans l'indicateur officiel suisse.

10. Le nouveau *tarif concernant la mise en marche de trains spéciaux sur demande spéciale,* dont il est question sous chiffre 7, page 99, du rapport de gestion de 1908, a été approuvé par le Département fédéral des chemins de fer et mis en vigueur le 1^er^ mai 1909.

11. Le règlement concernant les *facilités de transport accordées aux sœurs de charité appartenant à des établissement de diaconesses* a été publié à nouveau le 1^er^ mai; les

facilités prévues par ce règlement ne sont plus octroyées aux établissements étrangers qu'en faveur des diaconesses qui appartiennent à des *succursales établies d'une manière permanente en Suisse.*

12. Le nouveau règlement concernant les *transports de police* sur les lignes des entreprises de transport suisses a été mis en vigueur le 1er janvier 1910.

13. Les prescriptions uniformes concernant la *réexpédition des bagages,* établies d'entente avec les administrations de l'Association de chemins de fer suisses, ont été mises en vigueur le 1er mars.

14. L'Association de chemins de fer suisses a décidé d'élever comme suit, à dater du 1er octobre, les prix des *abonnements généraux:*

Durée de validité	Ire Classe		IIe Classe		IIIe Classe	
	Nouvelles taxes	Augmentation	Nouvelles taxes	Augmentation	Nouvelles taxes	Augmentation
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
15 jours	90	10	65	10	45	5
30 »	140	20	100	15	70	10
45 »	180	20	130	20	90	10
3 mois	310	30	220	25	155	15
6 »	480	40	340	30	240	20
12 » (1 personne) .	750	60	525	40	375	30
12 » (2 personnes) .	1000	80	700	55	500	40

Le tarif pour le transport des voyageurs par abonnements généraux a été publié à nouveau le 1er octobre en vue de l'application de ces nouveaux prix.

Les chemins de fer Berne-Worb et du Sernftal ayant demandé à adhérer au service des abonnements généraux, nous les avons admis à faire partie de cette institution à partir du 1er janvier 1910.

La liste des bureaux d'émission d'abonnements généraux et des réductions de taxes accordées aux porteurs d'abonnements généraux par les entreprises de transport ne participant pas au tarif, a été éditée à nouveau le 1er janvier 1910.

15. Pour nous conformer à votre décision du 16 décembre 1909, nous avons cessé, à dater du 1er janvier 1910, de délivrer des abonnements généraux à prix réduits aux fonctionnaires fédéraux.

16. La vente des *abonnements généraux* de 15, 30 et 45 jours a diminué, tandis que celle des abonnements de 3, 6 et 12 mois a au contraire augmenté.

Il a été vendu:

	En 1908.	En 1909.	Différence.
Abonnements généraux de 15 jours	44,725	44,048	— 677
» » » 30 »	12,156	12,056	— 100
» » » 45 »	2,124	2,031	— 93
» » » 3 mois	1,864	1,938	+ 74
» » » 6 »	797	850	+ 53
» » » 12 »(1 pers.)	8,290	8,942	+ 652
» » » 12 »(2 pers.)	847	900	+ 53
En tout	70,803	70,765	— 38

Le *produit de la vente des abonnements généraux* a été de :

	Recettes totales	Part des C. F. F. (y compris G. B.)
en 1908	fr. 7,704,548	fr. 6,470,877
en 1909	» 8,040,191	» 6,750,672
augmentation sur l'année précédente	fr. 335,643	fr. 279,795

17. Les conditions d'émission des *billets combinables suisses* ont été modifiées le 1er mai en ce sens que le développement kilométrique des parcours de raccordement compris dans un billet ne pourra plus, à l'avenir, excéder le *tiers* (au lieu de la moitié comme jusqu'ici) de la longueur totale des parcours à effectuer en chemin de fer ou en bateau. Il a fallu avoir recours à cette mesure, parce que la faculté accordée jusqu'alors donnait souvent lieu à des abus en permettant au public d'obtenir, au moyen de billets combinables, des prix plus réduits que ceux des billets à taxe normale.

18. Le trafic des *billets combinables suisses* accuse une légère augmentation par rapport à l'année dernière.

Les recettes se sont élevées:

	En tout.	Part des C. F. F. (y compris G. B.)
en 1908	fr. 1,653,626	fr. 1,142,513
en 1909	» 1,677,391	» 1,168,977
augmentation sur l'année précédente	fr. 23,765	fr. 26,464

Les nouvelles entreprises suivantes ont été admises à

participer à ce trafic: *chemin de fer du Wynental, chemin de fer de la Bernina, chemin de fer régional du Val-de-Travers, chemin de fer Montreux-Glion, chemin de fer Brunnen-Morschach.*

19. Le *service des billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* accuse de nouveau cette année une diminution considérable qui s'explique par le fait que les chemins de fer austro-hongrois et belges, outre les chemins de fer allemands, n'accordent plus de réductions spéciales pour cette institution.

Les recettes se sont élevées:

	Recettes totales des administrations suisses.	Part des C. F. F. (y compris G. B.)
en 1908	fr. 3,899,555	fr. 3,212,177
en 1909	» 3,744.187	» 3,033,695
diminution sur l'année précédente	fr. 155,368	fr. 178,482

Le *chemin de fer Montreux-Glion* a été admis à participer à ce service.

La compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a été autorisée à faire délivrer aussi par son bureau d'émission de Nice, sous forme de coupons de l'Union, des billets combinables pour parcours suisses.

20. Nous avons soumis à une revision les contrats conclus par les chemins de fer fédéraux et l'ancienne compagnie du Gothard avec des *entreprises de voyages* pour la vente de billets pour des parcours suisses, afin de les rendre uniformes pour tout le réseau.

21. Nous avons conclu avec l'*agence A. Bocquin & Cie, à Genève,* en commun avec quelques autres administrations suisses, un contrat l'autorisant à vendre, dès le 1er janvier 1910, des billets de simple course à taxe normale, et cela aux mêmes conditions que celles convenues avec le bureau international des voyages de la Banque du commerce et de l'industrie de Mæhrisch-Ostrau.

22. Le produit des billets pour des parcours des chemins de fer fédéraux vendus pendant les années 1908 et 1909 par les bureaux de voyages de l'agence *Th. Cook and Son à Londres,* de la *Ligne Hambourg-Amérique à Berlin,* de la

Banque du commerce et de l'industrie de Mœhrisch-Ostrau et par le *Nordisk Resebureau à Gœteborg,* a atteint les chiffres suivants:

	Cook and Son	Ligne Hambourg-Amérique	Banque du commerce et de l'industrie de Mæhrisch-Ostrau	Nordisk Resebureau
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
en 1908	1,451,781	146,605	267,348	21,127
en 1909	1,484,379	26,452	226,628	30,134
différence avec l'année précédente.	+32,598	—120,153	—40,720	+9,007

23. La vente de billets par *nos agences* de *Londres* et de *Paris* accuse de nouveau cette année une augmentation réjouissante.

Les recettes se sont élevées:

à l'agence de Londres:

		En tout.	Billets suisses internes (Abonnements généraux, billets à taxes normales, etc.)
en 1908	fr.	586,620	fr. 151,108
en 1909	»	691,906	» 172,166
augmentation sur l'année précédente	fr.	105,286	fr. 21,058

à l'agence de Paris:

		En tout.	Billets suisses internes (Abonnements généraux, billets à taxes normales, etc.)
en 1908	fr.	1,217,375	fr. 492,727
en 1909	»	1,349,470	» 547,362
augmentation sur l'année précédente	fr.	132,095	fr. 54,635

24. Quelques nouvelles administrations ont adhéré, au cours de l'exercice, au règlement suisse pour l'*octroi de billets d'employés.*

25. Deux séances de la sous-commission et une séance de la commission pour les *affaires du service des voyageurs de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer,* auxquelles nous avons délégué un représentant, ont eu lieu pendant l'année.

c. Service des animaux vivants.

1. L'innovation consistant dans la *suppression de l'affranchissement obligatoire pour les transports de bestiaux,* dont il est souvent fait mention dans les rapports de gestion précédents, a été mise en vigueur, le 1er mars, par la publication d'un nouveau Ier supplément au règlement de transport suisse. Il est dès lors loisible aux expéditeurs d'animaux des espèces chevaline, bovine, ovine, porcine et caprine, de lapins et de volaille vivante, ainsi que de chiens enfermés dans des caisses ou autres emballages, soit de payer le prix de transport lors de la consignation des animaux, soit de les faire expédier en port dû, payable par le destinataire à la gare de destination lors de la livraison. Il est permis également de faire des expéditions de ces mêmes animaux contre remboursement.

2. Le *tarif général suisse pour le transport des animaux vivants,* ainsi que l'instruction qui s'y rapporte, ont été publiés à nouveau le 1er mars.

3. D'entente avec les autorités suisses et italiennes ainsi qu'avec les chemins de fer italiens de l'Etat, nous avons édicté le 15 avril, à l'intention des services intéressés, une instruction aux termes de laquelle les transports d'animaux vivants des classes I à IV du tarif suisse, effectués par têtes isolées ou par wagons complets entre les stations de Brigue au Bouveret, d'une part, et celle d'Iselle di Trasquera, d'autre part, et destinés ou provenant des localités suisses de Gondo et Simplon, peuvent être expédiés et reçus à Iselle di Trasquera sans faire le détour par Domodossola.

4. Pour le service interne du *chemin de fer Bulle-Romont,* un nouveau tarif pour le transport des animaux vivants a été mis en vigueur le 1er mars.

d. Service des marchandises.

1. En ce qui concerne l'acheminement du trafic des marchandises par le *chemin de fer Moutier-Granges-Longeau,* dont la construction est projetée, nous sommes convenus de ce qui suit avec la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises, concessionnaire de cette ligne (comp. chap. C, I, **9,** p. 24):

a. Le trafic local des marchandises entre les stations communes de Moutier et de Longeau est cédé exclusivement au chemin de fer Moutier-Longeau.

b. Le trafic des marchandises entre les stations du chemin de fer Moutier-Longeau (y compris celui des deux stations terminus de Moutier et de Longeau), d'une part, et les stations des chemins de fer fédéraux et des autres chemins de fer suisses, d'autre part, sera acheminé par la route qui accuse la distance tarifaire la plus courte.

c. Le trafic des marchandises provenant des stations de chemins de fer situées au delà de Moutier dans la direction du nord et de l'ouest à destination des stations de chemins de fer situées au delà de Moutier dans la direction de l'ouest, de l'est et du sud, ou vice versa (trafic de transit), sera réparti comme suit, lorsque la ligne Moutier-Longeau présente la distance tarifaire la plus courte:

soixante-dix pour cent par le Moutier-Longeau,
trente pour cent par Sonceboz.

d. Lorsque pour le trafic dont il est question sous lettres *b* et *c* la distance kilométrique de tarif la plus courte se trouve simultanément sur deux ou plusieurs routes, ce trafic sera acheminé par parts égales par ces diverses routes.

2. La concession accordée à la *société anonyme du port du Rhin* (comp. rapp. annuel de 1908, page 112, N° 10) a été étendue en ce sens que les taxes suisses d'exportation pour Bâle, ainsi que les taxes de transit de Bâle prévues au tarif-marchandises suisse-italien sont aussi applicables, par voie de détaxe, aux marchandises transportées ou à transporter sur le Rhin, par bateau, qui sont entreposées temporairement, sous la surveillance du chemin de fer, sur le quai du Rhin ou dans les entrepôts de la susdite société.

3. La Chancellerie d'Etat du canton de St. Gall a transmis au Conseil fédéral cinq requêtes, de teneur identique, des gouvernements des cantons de St. Gall, Thurgovie, Schwyz, Appenzell Rh. E. et Appenzell R. I., priant le Conseil fédéral de revenir sur sa décision du 16 juillet 1907, portant *autorisation de majorer de 60 % les distances* effectives en mètres sur le tronçon constitué par le *tunnel du Ricken* (voir rapport annuel de 1907, p. 114), et de rapporter

cette autorisation. Le Département fédéral des chemins de fer nous a soumis ces requêtes pour préavis. Au vu de notre réponse, le Conseil fédéral a refusé de les prendre en considération.

4. A l'occasion de l'élaboration de la nouvelle ordonnance sur les *entreprises concessionnées de navigation sur les eaux suisses,* nous avons demandé au Département fédéral des chemins de fer d'y insérer une disposition soumettant les compagnies de navigation aux mêmes prescriptions que les chemins de fer sous le rapport de l'approbation et de la publication des taxes. Actuellement les chemins de fer sont seuls tenus de soumettre à ce Département les mesures qu'ils prennent en matière de tarif et de les publier, et nous avons fait remarquer que cette situation, tout en étant préjudiciable au commerce et au trafic, était injuste à l'égard des chemins de fer et devenait, à la longue, intenable.

5. Au vu de demandes formulées par des commerçants, la Direction du Ier arrondissement, à Lausanne, nous a proposé d'autoriser, aux conditions en vigueur aux entrepôts de Morges, le *magasinage des céréales* dans les locaux disponibles des halles aux marchandises de *Brigue.* Nous y avons consenti, tout en stipulant que les halles ne devaient pas être détournées de leur véritable destination et qu'on devra s'arranger de manière qu'il y ait toujours, dans les magasins, toute la place nécessaire pour le trafic régulier.

6. La nouvelle édition du *tarif exceptionnel N° 41 pour le transport par abonnement* de *lait liquide,* ainsi que de lait écrémé, de babeurre (lait de beurre) ou de petit-lait, que nous avons annoncée dans notre rapport annuel de 1908 (p. 109, chiffre 6 *d*), a été mise en vigueur le 1er mai.

7. Les modifications suivantes ont été apportées aux *tarifs exceptionnels:*

a. le *tarif exceptionnel N° 15 pour le transport de carbure de calcium* a été déclaré applicable aussi aux *expéditions partielles* à destination des stations d'Interlaken (Brienzersee), Bœnigen (Seestation) et Brienz (Seestation) de la compagnie de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz;

b. des taxes pour le transport de *sable quartzeux* de Mou-

tier à Tœss ont été introduites dans le *tarif exceptionnel N° 19 pour pierres, etc.*

8. Des *réductions de taxes* ont été accordées:

I. En trafic interne:

a. pour le transport de la *chaux destinée à la fabrication du carbure* au départ de Bærschwil à destination de Bâle, Chavornay, Coire, Flums, Gampel, Gurtnellen et Vernayaz;

b. pour le transport de *sable* de Granges-Marnand à La Verrerie;

c. pour le transport de *chaux vive* de Netstal à Landeck;

d. pour le transport de *pavés d'Alpnach-Dorf* à St. Gall;

e. pour le transport de *pâtes alimentaires* de Mendrisio à Genève, par wagons complets de 10,000 kg.;

f. pour le transport d'*acide sulfurique* d'Uetikon à Sierre, d'*acide sulfonitrique* de Sierre à Uetikon et d'*acide nitrique* de Sierre à Bâle C. F. F. et à Bâle—St. Jean.

II. Pour l'importation

de *houille* de Vallorbe transit (Monceau-les-Mines) à destination des stations de Lutry à Montreux.

III. Pour l'exportation:

a. d'*alliages ferro-métalliques,* tels que le ferro-manganèse, le ferro-chrome, le ferro-silicium, etc. au départ de Bodio et à destination des stations frontières (taxes formées sur la base des taxes fondamentales du tarif exceptionnel suisse N° 33 pour le carbure de calcium);

b. de *briques* et de *carreaux à bâtir en ciment d'asbeste* expédiés, par wagons complets de 10 tonnes, de Niederurnen et d'Oberurnen à Bâle C. F. F. transit, Delle transit, Genève transit et Pino transit à destination d'outremer et de l'Espagne;

c. des *dons en nature pour les victimes des tremblements de terre en Italie,* venus de Suisse et d'Allemagne et transportés gratuitement.

9. Une nouvelle édition du *règlement suisse concernant les réductions de taxes accordées pour le transport des objets destinés aux expositions* est entrée en vigueur. En fait

de facilités apportées par cette nouvelle édition nous citerons, parmi les conditions dont dépendait jusqu'alors la gratuité du transport en retour des objets en question, la suppression de l'obligation de joindre un certificat d'admission aux titres de transport accompagnant les envois à l'aller et au retour.

10. Par suite de l'indication approximative du volume servant à la détermination du poids *normal,* les transports de *bois* et de *pierres* ont donné fréquemment lieu à des abus qui ont empêché, dans bien des cas, les administrations de chemins de fer de percevoir les frais de pesage. Pour éviter le retour de semblables abus, nous avons supprimé les poids normaux pour bois et pierres dans la nouvelle édition des *prescriptions pour l'application des poids normaux.* Nous avons élevé en même temps les poids normaux pour la *bière en fûts* et pour les fûts à bière vides de 1,600 et 0,600 à 1,700 et 0,700 kg. par litre, une enquête minutieuse ayant démontré que les poids normaux en vigueur jusqu'alors ne correspondaient plus à l'état de choses actuel. Les pesées d'épreuve autorisées précédemment pour les tuiles, les briques et autres articles analogues ont été supprimées également et le poids normal des fûts à pétrole vides, en bois, a été porté de 32 à 36 kg.

11. Depuis le 1er janvier 1909, le transport en grande vitesse d'*argent monnayé* et de *métaux précieux* entre les stations françaises de Belfort, Chaumont, Epinal, Lure, Nancy, Paris et Troyes, d'une part, et les stations suisses de Bâle C. F. F., Berne, La Chaux-de-Fonds, Lucerne, Neuchâtel, St. Gall, Winterthour et Zurich, gare principale, via Delle, d'autre part, et inversement, peut s'effectuer *directement,* en vertu d'un nouveau tarif G. V. nº 215, au moyen de lettres de voiture internationales. Les envois d'un poids de 1000 kg. et plus ou d'une valeur de fr. 500,000 et plus, qui doivent être accompagnés sur le parcours suisse, sont toutefois exclus du bénéfice de ce tarif et doivent faire l'objet d'une réexpédition à la frontière.

12. Nous avons réussi à nous entendre avec l'administration des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour arrêter les principes fondamentaux en vue de l'établissement d'un *tarif* direct pour le transport des *marchandises P. L. M.—Suisse.*

13. Des suppléments aux *tarifs-marchandises Genève transit, Les Verrières-frontière, etc.—Suisse* sont entrés en vigueur le 20 mars. Ils contiennent principalement une nouvelle édition du tarif exceptionnel pour les *transports de farine et de semoule* en provenance de Marseille et de St. Louis-du-Rhône.

14. Il a été publié une nouvelle édition des conditions réglementaires régissant le trafic des marchandises *belge-suisse.* En outre, une nouvelle édition des tarifs belges-allemands, I^re^ partie, division B, contenant les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises a été déclarée applicable au trafic avec Bâle via Delle.

15. De nouvelles dispositions réglementaires ont été mises en vigueur pour le trafic des marchandises *néerlandais-suisse.*

16. Une nouvelle édition de la I^re^ partie, division B, des tarifs-marchandises *allemands-suisses,* contenant les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises est entrée en vigueur.

17. Un 1^er^ fascicule de la II^e^ partie des *tarifs-marchandises prusso-hessois—suisses* a été publié. Il contient des dispositions spéciales et des distances pour le trafic entre des stations des chemins de fer prussiens de l'Etat et des chemins de fer privés allemands qui font partie des unions prusso-hessoise—suisse et nord-allemande—suisse, d'une part, et des stations suisses, d'autre part.

18. Dans le trafic *bavarois-suisse,* il a été publié le fascicule 3 de la II^e^ partie, contenant des taxes pour le transport de *bois,* et le fascicule 4 de la II^e^ partie, renfermant des taxes exceptionnelles pour *foin* et *paille* expédiés, en wagons complets de 5000 et 10,000 kg., au départ de stations *bavaroises* à destination de la Suisse.

19. En *service austro-hongrois—suisse,* des tableaux de répartition des taxes ont été établis pour les tarifs de grande et de petite vitesse applicables au trafic entre la Bohême, la Moravie et la Silésie, d'une part, et la Suisse, d'autre part, ainsi que pour le tarif autrichien-suisse pour le transport du sucre. Il a été publié en outre une nouvelle édition

des dispositions réglementaires (partie I, div. A) pour l'union austro-hongroise—suisse.

20. De nouveaux tarifs ont été mis en vigueur le 6 juillet 1909 pour le *trafic des marchandises entre l'Autriche-Hongrie méridionale et l'Allemagne.* Les chemins de fer fédéraux y sont intéressés pour le trafic avec Bâle, Constance, Schaffhouse et Singen.

21. Un X^e^ *supplément* aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises pour le *trafic suisse—italien* a été mis en vigueur. Il contient de nouvelles dispositions touchant le calcul des taxes sur les parcours italiens pour certains objets de poids extraordinaire, et introduit des modifications dans la tarification de tous les articles de fer et d'acier.

Il a été publié, pour le *trafic Suisse-Italie,* une nouvelle édition de la I^re^ partie, division B, contenant les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises. Conformément à l'accord spécial conclu avec l'Italie (annexe à la convention internationale concernant le chemin de fer du St. Gothard, du 13 octobre 1909), nous avons élaboré un nouveau *tarif exceptionnel N^o^ 21,* à taxes réduites, *pour les fruits acides du midi expédiés d'Italie en Suisse,* lequel est entré en vigueur le 1^er^ novembre.

22. La classification des marchandises du tarif entre les *chemins de fer français de l'Est, du Nord, etc. et l'Italie* a été terminée tant en ce qui concerne la partie non-italienne que la partie italienne. Le 30 novembre 1909 s'est réunie à Berne une conférence des administrations intéressées pour arrêter définitivement les prescriptions de tarif pour le trafic entre les chemins de fer français susnommés et l'Italie et pour régler diverses questions encore pendantes s'y rapportant. Toutes les parties de tarif sont actuellement à l'impression, aussi bien celles que font imprimer les chemins de fer français que celles dont se sont chargés les chemins de fer italiens.

Les calculs des taxes pour un tarif entre les chemins de fer français de l'Est et du Nord et l'Italie par le Simplon sont achevés, et les administrations françaises ont ordonné l'impression du fascicule 2 (tableaux des taxes).

23. De nouvelles éditions de la partie I B, prescriptions générales de tarif et classification des marchandises, et du tarif exceptionnel nº 1 pour les *produits métallurgiques* à destination de l'Italie, sont entrées en vigueur en *trafic allemand-italien.* La nouvelle classification comprend surtout une réforme en ce qui concerne la tarification du fer et de l'acier et des produits manufacturés de fer et d'acier sur les chemins de fer italiens.

En outre, nous avons commencé le 1er mai (voir chiffre 21) la réédition des tarifs-marchandises allemands-italiens, devenue nécessaire par suite de la nouvelle convention internationale conclue entre l'Allemagne, l'Italie et la Suisse au sujet du chemin de fer du Gothard.

24. Le calcul des taxes en vue de l'élaboration d'un tarif *direct entre l'Allemagne* et les *chemins de fer d'Orléans et du Midi* est achevé, sous réserve de la mise au point définitive de ces taxes par une conférence qui se réunira prochainement.

25. Le 1er novembre sont entrés en vigueur les tarifs et les prescriptions d'acheminement applicables au trafic direct des marchandises entre certaines *stations autrichiennes et hongroises,* d'une part, et des *stations des chemins de fer français du Nord,* d'autre part. Les C. F. F. y sont intéressés par le fait que les taxes des relations pour lesquelles la route la plus courte emprunte les lignes des chemins de fer de l'Est sont aussi applicables par l'Arlberg (Buchs, Romanshorn ou Ste. Marguerite) et Delle.

Une nouvelle édition des dispositions réglementaires (partie I, division A) a été publiée pour l'*union austro-hongroise—française.*

Un nouveau *tarif suisse de transit,* dont les taxes correspondent, d'une manière générale, aux bases de taxe du schéma allemand, a été élaboré pour le service des marchandises entre l'*Autriche-Hongrie* et les régions au delà, d'une part, et la *France* et au delà, d'autre part. Comme il s'agit d'un trafic qui est concurrencé, non seulement par la route de Petit-Croix, mais en outre par la voie italienne et par les voies maritimes, les taxes de ce tarif, bien que peu élevées, sont encore supérieures, dans bien des cas, à celles des voies concurrentes. Afin de le compléter aussi sous ce rapport, on y a inséré une disposition assurant, par voie

de détaxe, l'égalité des taxes entre la route suisse et les routes étrangères, jusqu'à concurrence de taxes minima déterminées.

26. La ligne Davos-Platz—Filisur du chemin de fer rhétique, ouverte à l'exploitation le 1er juillet 1909, a été soumise à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer,* et la liste des lignes de chemins de fer soumises à cette convention a été publiée à nouveau.

27. Il a paru une nouvelle édition de la *liste des objets auxquels la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer* n'est pas applicable, ainsi qu'un premier supplément à cette liste.

28. Le Ier supplément au *règlement de transport suisse* (voir rapport annuel de 1907, chiffre 27, page 118) est entré en vigueur le 1er mars 1909, après avoir été approuvé par le Conseil fédéral en date du 15 janvier 1909. En outre, l'annexe XI audit *règlement* a été complétée en ce sens que la Fête-Dieu, l'Assomption et la Toussaint ont été désignées, pour les stations situées dans la partie catholique du Jura bernois, comme fêtes cantonales qui, en vertu des §§ 55 et 74 du règlement de transport, sont assimilées aux dimanches pour l'acceptation et la livraison des marchandises, ainsi que pour le service des marchandises dans les gares.

29. Les explosifs désignés sous le nom de « persalite I » et de « persalite II » ont été ajoutés à la liste des objets qui ne sont admis au transport que conditionnellement, figurant dans l'*annexe nº V* au *règlement de transport suisse.*

30. Le Département fédéral des chemins de fer ayant approuvé, le 16 mars 1909, le projet que nous lui avions présenté en 1908 et que nous avions établi d'entente avec les administrations de l'Association de chemins de fer suisses, nous avons publié et mis en vigueur une nouvelle édition des *Prescriptions générales de tarif des chemins de fer suisses (y compris la classification des marchandises),* laquelle apporte de nombreux allégements au trafic. L'*instruction* pour l'*application* desdites prescriptions et de la classification a été rééditée en même temps.

31. Parmi les objets traités par la *conférence commer-*

ciale, qui a eu lieu à Berne les 22 et 23 décembre 1909, il y a lieu de mentionner les suivants:

a. le projet de règlement de la conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic, substituée à la conférence commerciale de l'Association de chemins de fer suisses, dissoute à fin 1909 (v. p. 96);

b. le projet d'une convention pour le service direct suisse des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises (v. p. 96);

c. la question de l'adoption, pour le trafic suisse, des modifications et compléments apportés aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer allemands au cours de la période du 1er avril 1907 (excl.) au 10 octobre 1909 (incl.);

d. la réorganisation de la délégation des chemins de fer suisses dans la commission permanente des tarifs des chemins de fer allemands et dans la commission pour les affaires du service des voyageurs de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer.

32. Nous nous sommes fait représenter aux *conférences* suivantes, qui ont eu lieu pour discuter les affaires courantes des unions respectives:

a. les 21 et 22 octobre, conférence générale *allemande-italienne,* à Rome;

b. les 3 et 4 novembre, conférence de l'*union austro-hongroise—française* (trafic avec les compagnies de l'Est et du Nord), et les 5 et 6 novembre, conférence de l'*union austro-hongroise—sud française* (trafic avec le P. L. M.), les deux à Dresde;

c. les 25 et 26 novembre, conférence de l'*union austro-hongroise—suisse,* à Stuttgart;

d. le 27 avril, conférence de l'*union sud austro-hongroise—allemande,* à Vienne.

33. La *commission permanente allemande des tarifs* a tenu les 11 et 12 février, à Berlin, sa 97e et les 3 et 4 septembre, à Rostock (Mecklembourg), sa 99e séance; nous nous sommes fait représenter à ces deux séances. — Etant retenus par d'autres occupations, nous n'avons pas pu envoyer de délégué à la 98e séance qui a eu lieu les 8 et 9 juin à Schwarzburg en Thuringe.

e. Contrôle des recettes et décomptes.

1. Le bâtiment aux voyageurs de la *gare de Genève* a entièrement *brûlé* dans la nuit du 11 au 12 février; l'incendie a détruit la majeure partie des billets déposés aux guichets et des approvisionnements et tous les registres à souche et autres formulaires d'expédition du service des bagages, ainsi que les livres de comptabilité des services des voyageurs et des bagages. Les caisses du bureau d'émission des billets circulaires et du service des bagages ont également été anéanties. La plus grande partie des fonds qui se trouvaient dans les caisses au moment de l'incendie a été retrouvée dans les décombres, de sorte que le décompte définitif effectué sur la base des titres de transport retirés, que nous ont transmis toutes les administrations, n'a pas accusé de perte notable. Les objets d'inventaire appartiennent à la compagnie P. L. M., propriétaire de la gare.

2. Après le *passage du chemin de fer du Gothard à la Confédération,* il a fallu prendre des mesures spéciales touchant l'organisation du service de la comptabilité pour cette nouvelle partie du réseau fédéral. Le Conseil fédéral ayant, par arrêté du 14 décembre 1908, fixé la date du transfert du personnel du contrôle des recettes de Lucerne à Berne au 1er novembre 1909, et le Ve arrondissement étant, d'autre part, obligé de tenir une comptabilité séparée, il a paru indiqué de confier ce service, pour le moment, au personnel de l'ancien contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Gothard à Lucerne, lequel a donc continué, sous la direction du chef du contrôle des recettes, à s'occuper des affaires relatives au trafic de l'ancienne compagnie. Le terme fixé pour le transfert du personnel a été dès lors renvoyé au 1er février 1910 pour les fonctionnaires qui pouvaient déménager déjà le 1er novembre, et au 15 mars 1910 pour les autres employés.

3. Donnant suite à une *demande formulée par la Direction du chemin de fer du Tœsstal,* nous avons décidé de nous charger à partir du mois d'avril, contre paiement d'une légère indemnité, de l'établissement des décomptes de tout le trafic direct des voyageurs, des bagages, des animaux vivants et des marchandises, échangé entre le chemin de fer du Tœsstal et l'ensemble des autres administrations suisses et étrangères.

4. Le 13 mai a eu lieu à Rome la *conférence internationale des contrôles,* à laquelle nous nous sommes fait représenter.

5. Les 1901 *revisions des caisses et des livres* des stations, entrepôts et bateaux à vapeur, auxquelles il a été procédé au cours de l'exercice, se répartissent comme suit entre les cinq arrondissements:

Ier	IIe	IIIe	IVe	Ve
569	490	487	324	31

A cette occasion, il a été constaté diverses irrégularités qui donnèrent lieu à des enquêtes minutieuses. Un certain nombre d'entre elles entraînèrent la punition disciplinaire des coupables (7 révocations, 1 suspension du service, 3 déplacements à des postes où il n'y avait pas de fonds à gérer). Dans cinq cas, l'administration a remboursé une partie du déficit constaté, soit au total fr. 458.34.

Des effractions ont été commises aux stations de *Busswil, Stein-Sæckingen, Cham, Rosé* et *Matran.* Il n'a pu être volé que de faibles montants dans les deux premières stations, les encaisses proprement dites ayant été mises en lieu sûr. A Cham, le montant soustrait s'est élevé à fr. 705.10. Les voleurs n'ayant été saisis qu'après qu'ils eussent dépensé l'argent dérobé, le chef de station a dû combler le déficit. A la demande de ce dernier, la Direction d'arrondissement a toutefois consenti à lui rembourser fr. 605.10. A Rosé on a volé fr. 158.15 et à Matran fr. 5; l'enquête judiciaire n'ayant donné aucun résultat, ces deux montants sont demeurés à la charge de l'administration.

6. Les *crédits pour frais de transport ont donné lieu* aux affaires suivantes:

	Arrondissements					
	I	II	III	IV	V	Total
a. Nouveaux crédits ouverts .	27	58	42	31	7	165
b. Crédits existants modifiés.	19	32	49	30	17	147
c. Crédits supprimés . .	6	21	17	13	4	61
						373

Nous avons repris de l'ancien chemin de fer du Gothard 76 crédits de transport représentant au total une somme de 349,000 francs.

Le nombre de crédits ouverts auprès de nos divers bureaux s'élevait, à fin décembre, à 1327.

7. Nous faisons suivre ce rapport d'un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des C. F. F. pour les années 1908 et 1909, 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 à ce tableau.

Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1908*) (Janvier—Avril = 2463 km.) (Mai—Décembre = 2738 km.) Fr.	%		1909 (Janvier—Avril = 2463 km.) (Mai—Décembre = 2738 km.) Fr.	%	Comparées à 1908 en plus Fr.	en moins Fr.
		A. Trafic du chemin de fer.				
65,214,597.65	42,17	I. Produit du transport des voyageurs	66,457,152.19	41,86	1,242,554.54	—
		II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:				
6,343,959.11	4,10	1. transport des bagages . .	6,670,268.57	4,20	326,309.46	—
2,600,176.73	1,68	2. „ „ animaux . .	2,727,281.72	1,72	127,104.99	—
80,485,960.88	52,05	3. „ „ marchandises .	82,890,481.61	52,22	2,404,520.73	—
89,430,096.72	57,83		92,288,031.90	58,14	2,857,935.18	—
154,644,694.37	100	Total	158,745,184.09	100	4,100,489.72	—
		B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
211,384.12	26,64	I. Transport des voyageurs . .	236,663.62	28,49	25,279.50	—
12,756.79	1,61	II. „ „ bagages . .	14,005.44	1,69	1,248.65	—
3,858.03	0,49	III. „ „ animaux . .	5,879.35	0,71	2,021.32	—
565,410.07	71,26	IV. „ „ marchandises .	574,076.78	69,11	8,666.71	—
793,409.01	100	Total	830,625.19	100	37,216.18	—

*) Pour permettre une comparaison exacte des chiffres, il a fallu, sous la lettre A, comprendre aussi les recettes de l'ancien chemin de fer du Gothard pour les mois de mai à décembre.

Il ressort de ce tableau comparatif que le *trafic du chemin de fer* (A) accuse, pour l'exercice 1909, une *plus-value de recettes* de fr. 4,100,489.72, à laquelle participent toutes les catégories de trafic. Ce résultat peut être considéré comme satisfaisant; non seulement il n'y a pas de déficit comme l'année dernière, mais les recettes de 1909 dépassent même de plus de 3,000,000 de francs celles de l'exercice de 1907, qui avait donné un bon résultat. La plus-value totale se répartit comme suit, en pour-cent, sur les diverses catégories de trafic:

Trafic des voyageurs	+1,91 %	(1908: +3,13 %)
Trafic des bagages	+5,14 %	(1908: +2,95 %)
Transport des animaux . . .	+4,89 %	(1908: —3,28 %)
Transport des marchandises . .	+2,99 %	(1908: —3,88 %)

Nous observons à ce sujet ce qui suit:

Service des voyageurs. Plus-value de recettes fr. 1,242,554.54. Les divers mois présentent, comparativement à l'année précédente, les différences suivantes:

Janvier	(Gothard non compris)	+ fr.	25,166
Février	»	— »	37,692
Mars	»	— »	304,846
Avril	»	+ »	243,833
Mai	(Gothard y compris)	+ »	394,455
Juin	»	— »	533,602
Juillet	»	+ »	160,517
Août	»	+ »	30,152
Septembre	»	+ »	461,037
Octobre	»	+ »	429,050
Novembre	»	+ »	152,442
Décembre	»	+ »	222,042

La moins-value de recettes du mois de février provient de ce que l'année 1908 était bisextile et que la durée de l'exploitation en février 1909 a été de ce fait d'un jour plus courte que celle du mois correspondant de 1908; la diminution constatée pour le mois de mars est la conséquence du mauvais temps qui reporta au mois d'avril le mouvement des voyageurs se rendant dans le midi. Les résultats des mois de mai et juin sont dus également à un déplacement du trafic des fêtes de Pentecôte qui, en 1908, tombèrent sur le mois de juin alors qu'elles eurent lieu au mois de mai en 1909. La différence entre les deux résultats provient essentielle-

ment du mauvais temps dont s'est ressenti le mouvement des voyageurs pendant ces dernières fêtes. L'augmentation des recettes des mois suivants est due à l'accroissement du trafic en général, puis au fort trafic d'automne.

A l'augmentation des recettes de 1,91 % correspond un accroissement de 3,45 % du nombre des voyageurs transportés. Cette disproportion s'explique, d'une part, par une utilisation plus forte des billets à taxes réduites — des abonnements d'ouvriers en particulier —, d'autre part aussi par le fait que le trafic s'est quelque peu déplacé des classes supérieures aux classes inférieures par suite de la mise en service de voitures confortables de IIIe classe d'un type nouveau.

Au Gothard, qui possédait un trafic de transit dont la plus grande partie effectuait le parcours entier, la recette moyenne par voyageur était sensiblement plus élevée qu'aux chemins de fer fédéraux; elle était par ex. de 282 cts. en 1908 alors qu'elle n'atteignait que 80 cts. aux C. F. F. Pour pouvoir comparer les résultats de cette année à ceux de l'année dernière, il est donc nécessaire de calculer à nouveau la recette moyenne par voyageur pour l'année 1908 après avoir additionné ensemble les résultats des chemins de fer G. B. et C. F. F. pour les mois de mai à décembre. On obtient de cette manière une moyenne de 86,9 cts. par voyageur pour l'année 1908, alors qu'elle est de 85,7 cts. pour 1909.

Les recettes du parcours *Brigue-Iselle,* qui étaient de fr. 702,900 en 1908, se sont élevées à fr. 719,000 en 1909.

animaux vivants). Plus-value de recettes fr. 2,857,935.18. Le fléchissement du trafic de l'année dernière a fait place à un développement notable. Comparées à celles de 1908, les recettes mensuelles accusent les différences suivantes:

Service des marchandises (y compris les bagages et les

Janvier	(Gothard non compris)	— fr.	84,443
Février	»	— »	446,987
Mars	»	+ »	4,027
Avril	»	+ »	86,143
Mai	(Gothard y compris)	— »	32,202
Juin	»	+ »	350,070
Juillet	»	+ »	185,650
Août	»	+ »	295,775
Septembre	»	— »	91,926
Octobre	»	+ »	769,313
Novembre	»	+ »	1,013,069
Décembre	»	+ »	809,446

Il ressort de ce tableau que les recettes des cinq premiers mois se sont encore ressenties de la dépression de l'année précédente; la moins-value importante du mois de février par rapport au mois correspondant de l'année 1908 provient en outre du fait qu'en 1909 le mois de février a eu un jour de moins qu'en 1908 (année bisextile). En revanche, dès le mois de juin et abstraction faite du mois de septembre qui accuse une diminution de recettes de fr. 91,926, on constate un développement de trafic qui s'accentue d'une manière constante jusqu'à la fin de l'année. Pour le dernier trimestre, à lui seul, cet accroissement de trafic s'est traduit par une plus-value de fr. 2,500,000 en chiffre rond, qui dépasse nos prévisions d'environ fr. 1,200,000.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées n'a augmenté, c'est vrai, que de 140,000 environ, soit à peu près du 1,16 %. En ce qui concerne la recette moyenne par tonne transportée, il y a lieu de faire, relativement au trafic du Gothard, la même remarque que pour la recette moyenne par voyageur (voir plus haut); la recette moyenne du chemin de fer du Gothard était de fr. 10.03 par tonne en 1908; elle s'élevait en revanche seulement à fr. 6.60 aux chemins de fer fédéraux. Si l'on tient compte des résultats de mai à décembre 1908 du chemin de fer du Gothard, on obtient une recette moyenne de fr. 7.45 par tonne pour cette année, alors qu'elle est de fr. 7.55 pour 1909.

Les recettes du parcours *Brigue-Iselle* provenant du trafic des marchandises (bagages et animaux vivants non compris) ont passé de fr. 266,427 (1908) à fr. 325,468, ce qui représente une augmentation de fr. 59,041. Les recettes du transport des bagages ont augmenté du 10 % environ, tandis que celles provenant du transport des animaux vivants ont diminué assez sensiblement (de fr. 11,000 à fr. 8800). La route du Simplon n'a pas bénéficié, au cours de l'exercice, de détournement temporaire du trafic du Gothard.

L'*exploitation des bateaux du lac de Constance* (B) accuse aussi, comme le trafic du chemin de fer, une plus-value de recettes à laquelle participent toutes les catégories de trafic. L'augmentation provenant du transport des voyageurs est du 12 % environ et celle du service des bagages à peu près du 10 %. La diminution sensible des recettes du transport des animaux vivants, constatée en 1908, non seulement ne s'est pas reproduite cette année, mais elle s'est transformée encore en une augmentation (d'environ fr. 800) sur les recettes

de 1907. L'accroissement du produit du transport des marchandises ne correspond pas tout à fait à celui du trafic du chemin de fer: il n'est que du 1,53 % (trafic du chemin de fer: 2,99 %).

f. Détaxes.

Les affaires traitées dans le courant de l'année par le bureau de détaxe accusent de nouveau une sensible augmentation.

Le tableau ci-après — dans lequel ne figure pas un nombre important d'affaires reprises le 1er mai 1909 de l'ancien chemin de fer du Gothard et qui ont dû être liquidées ici — donne un aperçu des nouvelles réclamations et demandes de remboursement de taxes traitées en 1909, ainsi que des sommes payées pendant cette période pour le compte des chemins de fer fédéraux ou mises à la disposition d'autres administrations:

	Nombre de nouvelles affaires	Sommes mises à la charge des C. F. F. (Ve arr. non compris) Fr.
a. Réclamations pour fausse application des tarifs, des prescriptions de tarif, etc.	11,308	182,405. 24 (marchandises) 201. 53 (bagages) 503. 42 (bétail)
b. Demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation	2,167	158,914. 48
c. Demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères	3,126	243,124. 04
d. Demandes de restitution de taxes (détaxes), basées sur des autorisations de la Direction générale et des anciennes compagnies	480	207,121. 31
e. Fourvoiements de marchandises (erreurs d'acheminement)	3,156	11,831. 15 [1]
f. Réclamations portant sur des billets	5,271	46,796. 83
g. Demandes de détaxe concernant des abonnements généraux non entièrement utilisés	468 [2]	68,664. 30 [3]
h. Primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'emploi abusif d'abonnements généraux	111	555. — [3]
Total	26,087	920,117. 30

[1]) En revanche, les chemins de fer fédéraux ont touché fr. 12,993. 03.
[2]) 297 cas en raison de la sortie du titulaire de la maison de commerce;
98 „ pour cause de maladie ou de mort;
42 „ „ „ d'absence prolongée hors du pays;
13 „ en raison d'échange d'abonnements contre des abonnements pour 2 personnes de la même maison de commerce;
18 „ ensuite de l'arrestation du titulaire.
[3]) Ces sommes sont supportées par les administrations qui participent au tarif des abonnements généraux.

IV. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Nous avons arrêté, le 15 janvier, des *règles uniformes pour le classement des bureaux d'expédition des marchandises* (grande et petite vitesse) des chemins de fer fédéraux. Ces règles étaient destinées aux Directions d'arrondissement, chargées de préparer le classement desdits bureaux.

2. Par arrêté du 15 janvier, le Conseil fédéral a complété le § 3 du chapitre Ier des *prescriptions de police pour le transport d'animaux vivants sur les chemins de fer et les bateaux à vapeur suisses,* du 1er janvier 1906, en y ajoutant un nouvel alinéa 7, disposant que pour le transport de gros bétail à de grandes distances le plancher des wagons doit être recouvert, pendant la saison froide, d'une légère couche de sable.

3. Afin de décharger le département de l'exploitation de la Direction générale d'une partie de son travail nous avons, le 19 janvier, autorisé les *chefs de service* de ce département, dans le cadre des prescriptions existantes sur l'organisation, à *traiter directement certaines affaires* qui incombaient, jusqu'ici, au chef du département. Cette mesure a un caractère provisoire et touche, jusqu'à nouvel ordre, les affaires suivantes: relations entre l'autorité de surveillance et les Directions d'arrondissement, en ce qui concerne l'application de la loi sur la durée du travail, ainsi que le contrôle du service de l'exploitation et du matériel, y compris le service des bateaux du lac de Constance; location de voitures spéciales et de compartiments réservés, selon les règlements sur la matière; enquêtes sur les réclamations pour retards dans le transport des marchandises par wagons complets, et réponses à ces réclamations; examen des plaintes pour nettoyage insuffisant de wagons à marchandises; réponses aux demandes émanant de postulants, d'inventeurs et de propriétaires de brevets, ainsi qu'aux offres qui n'ont pas trait à des mises au concours; négociations par correspondance d'acquisitions de matériaux servant à l'exploitation, à l'exclu-

sion des combustibles et du matériel roulant; renseignements à des tiers sur les installations servant à l'exploitation, sur les correspondances et les voitures directes ; négociations préliminaires en vue de la conclusion de contrats pour l'admission de wagons particuliers dans le parc du matériel des chemins de fer fédéraux.

4. Le Département fédéral des chemins de fer nous a informés le 29 janvier que le Conseil fédéral avait décidé, le 19 dudit mois, d'*abroger* son *arrêté du 8 février 1898 fixant le minimum du matériel d'exploitation* des compagnies de chemins de fer du Jura-Simplon, du Central, du Gothard, du Nord-Est et de l'Union suisse. Il y avait déjà longtemps que nous cherchions à atteindre ce résultat, car nous étions d'avis que le mieux était de fixer l'effectif du parc du matériel roulant des chemins de fer fédéraux d'après les nécessités de l'exploitation. Le Département des chemins de fer a subordonné cette abrogation à la condition que nous lui donnions chaque année connaissance, avant d'arrêter le budget de construction, des achats de matériel roulant que nous nous proposerons de faire pour accroître notre parc, et nous avons décidé de nous y conformer.

5. Par arrêté du 29 janvier, le Conseil fédéral a promulgué pour le 1er juillet 1909 la *loi fédérale du 8 décembre 1905 sur le commerce des denrées alimentaires et de divers objets usuels.* Il a édicté en même temps huit ordonnances et deux règlements pour l'exécution de cette loi, ainsi que l'instruction pour les inspecteurs des viandes.

6. Nous avons adressé aux Directions d'arrondissement, le 2 février, des instructions au sujet de la *vente* et de la *location de coussins et de couvertures* dans les gares des chemins de fer fédéraux, que des entreprises privées offrent aux voyageurs pour la nuit.

7. Nous avons autorisé la Direction du IVe arrondissement, en date du 9 février, à s'entendre avec la Direction i. r. des chemins de fer d'Etat, à Innsbruck, pour effectuer à nouveau, pendant l'été 1909 et aux mêmes conditions que précédemment (répartition par moitié des recettes et du service entre les deux administrations), les *voyages circulaires du dimanche sur le lac de Constance* qui avaient été institués en été 1908, d'accord avec la Direction d'Innsbruck (v. rap-

port de gestion de 1908, ch. 10, p. 129), et qui avaient été bien accueillis du public.

Au vu du bon résultat obtenu, nous avons renouvelé, le 12 novembre, cette autorisation pour l'été 1910.

8. Le 9 février nous avons nommé *chef de l'exploitation du IIIe arrondissement,* à Zurich, M. Max-Otto Wild, de St. Gall, alors chef de l'exploitation du IIe arrondissement, à Bâle. Le Conseil d'administration a ratifié cette nomination le 4 mars.

9. Le 23 février nous avons prolongé pour une nouvelle année, c'est-à-dire jusqu'au 30 avril 1910, 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 le tronçon Thoune-Scherzligen, y compris le passage du personnel et du matériel roulant.*

10. Du 2 au 5 mars a eu lieu à Munich la *conférence européenne pour la fourniture des voitures* pour le service d'été de 1909. Celle pour le service d'hiver 1909/1910 s'est réunie à La Haye du 4 au 6 août. Nous nous sommes fait représenter à l'une et à l'autre.

11. Un *grave accident* s'est produit le 16 mars à la station d'Au (Zurich). Par suite d'un faux aiguillage le train direct nº 2076 Coire-Zurich a tamponné trois wagons à marchandises stationnant sur la voie de la halle. Deux personnes étrangères au chemin de fer, qui étaient occupées au déchargement de ces wagons, ont été tuées et deux autres grièvement blessées. Le dommage causé au matériel roulant, aux marchandises et à la voie s'élève à fr. 7000 environ. Personne n'a été blessé parmi les voyageurs et les agents du train nº 2076. Le personnel de station fautif a été relevé de ses fonctions; en outre, une instruction judiciaire a été ouverte contre les coupables, mais elle n'est pas encore close.

12. Dans sa séance du 27 mars l'*Association suisse du matériel roulant* a nommé répartiteur principal, en remplacement de M. Antoine Zemp, décédé le 15 décembre 1908, M. Adolphe Walter, alors chef du contrôle central des wagons de la compagnie du Gothard, à Lucerne. Elle a en outre fixé à nouveau, en prenant pour base, comme précé-

demment, les prescriptions en vigueur aux chemins de fer fédéraux (augmentations périodiques trisannuelles), les traitements du personnel du service de répartition. Dans cette même séance, la gérance de l'Association a été confiée à la Direction générale des chemins de fer fédéraux, à dater du 1er mai 1909, en place de la Direction du chemin de fer du Gothard. Nous avons en outre été chargés, à la séance du 29 décembre, d'élaborer et de présenter un projet de nouvelle convention réglant l'organisation de l'Association et l'usage commun du matériel. La réorganisation est nécessitée par le rachat des cinq principaux réseaux.

13. Le 16 avril, nous avons appelé au poste de *chef de l'exploitation du IIe arrondissement,* à Bâle, M. Traugott Balmer, alors adjoint de Ire classe au chef de l'exploitation du Ier arrondissement, à Lausanne. Le Conseil d'administration a ratifié cette nomination le 30 avril.

14. Nous avons conclu, le 23 avril, avec la Direction générale des chemins de fer d'Etat du Grand-Duché de Bade une *convention* aux termes de laquelle les deux administrations délivrent réciproquement deux *permis* par an à chaque *ouvrier permanent* ayant au moins un an de service. Cette convention peut être dénoncée par chaque partie par avertissement écrit de trois mois. Une même convention a été conclue le 31 juillet avec les chemins de fer d'Etat du Royaume de Bavière, à Munich.

15. Nous avons adopté le 23 avril un *modèle uniforme de contrat pour la location d'emplacements à proximité de la voie,* et le 14 juin nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions pour son introduction sur l'ensemble du réseau des chemins de fer fédéraux.

16. Les sphères intéressées nous ont demandé à plusieurs reprises de nous charger de la *dénaturation à la rosaniline des farines pour le bétail,* qui est prescrite par l'administration des douanes. Nous avons fait plusieurs essais, mais au vu des résultats obtenus, nous avons décidé, le 23 avril, de refuser de nous charger de cette opération à cause des inconvénients qu'elle présente (la rosaniline se dispersant facilement en poussière et possédant une grande puissance colorante, les autres marchandises et les locaux dans lesquels s'opère la dénaturation, de même que les vêtements du personnel, sont exposés à des détériorations); en

revanche, nous avons consenti à bien plaire à ce qu'aux gares frontières la dénaturation des marchandises destinées à être réexpédiées, mais non des expéditions directes, soit faite par les destinataires ou par leurs mandataires sur le domaine du chemin de fer, mais hors des halles et des entrepôts, à certaines conditions mettant l'administration à l'abri de tout risque. Or on a constaté par la suite que ce mode de faire présentait un inconvénient pour les négociants, par le fait qu'il empêchait d'appliquer les taxes directes aux expéditions effectuées d'Italie en Suisse, alors que ces taxes sont inférieures à celles des tarifs internes des chemins de fer italiens applicables aux envois effectués, pour être réexpédiés, aux stations de transit italo-suisse. Afin de remédier à cet inconvénient, nous nous sommes entendus avec la Direction générale des douanes et nous avons provisoirement consenti le 8 octobre, à titre d'essai, à ce que les farines qui arrivent d'Italie par Luino et par Chiasso à destination des entrepôts de Brunnen soient dénaturées et soumises aux opérations douanières à ce dernier endroit. A cet effet, ces envois sont expédiés de Chiasso ou Luino à Brunnen, sous plomb de douane, accompagnés d'un acquit-à-caution. La dénaturation et les formalités douanières sont opérées par l'administration des entrepôts, sous le contrôle du bureau de douane de Lucerne et contre paiement d'une redevance convenable. Les tiers sont aussi autorisés à opérer la dénaturation, mais seulement sous la surveillance et sous la responsabilité de l'administration des entrepôts.

17. Le 23 avril nous avons décidé d'*autoriser*, à partir du 1er mai, les *voyageurs de IIIe classe à utiliser, sans billets de supplément, les wagons-restaurants* des trains qui ont des voitures de cette classe, pourvu qu'ils se conforment aux prescriptions spéciales arrêtées à ce sujet. Nous y avons été amenés par de nombreuses requêtes de la Société suisse des voyageurs de commerce et de sociétés de développement et par le fait, en outre, que le chemin de fer du Gothard, qui devait passer à la Confédération le 1er mai, avait déjà fait la même concession précédemment, ainsi que les chemins de fer voisins de l'Allemagne. Nous n'avons toutefois pas pris cette mesure sans quelque appréhension, à cause des conséquences qu'elle peut avoir pour l'important mouvement des voyageurs en service international, aussi nous sommes-nous réservé de la modifier ou de l'abroger en tout temps, selon les expériences que nous aurons faites.

18. Une conférence a eu lieu à Berne, le 17 avril, entre le Département des chemins de fer, un représentant de la Direction générale et des délégués des sociétés du personnel au sujet des *allocations de tout genre et des faveurs* accordées au personnel par des *décisions de la Direction de l'ancienne compagnie du Gothard.* L'entente s'étant faite sur la plupart des points discutés, nous avons fait à la Direction du V^e^ arrondissement, le 5 mai, les communications nécessaires en vue de son exécution.

19. Du 5 au 11 mai a siégé à Berne la *Commission internationale chargée de fixer les conditions auxquelles doit satisfaire un frein continu pour les trains de marchandises;* elle a été convoquée par le Conseil fédéral, à la suite du désir exprimé par la dernière Conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer, réunie en 1907. L'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la Belgique, le Danemark, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse s'y sont fait représenter par des délégués. La Commission a fixé les conditions auxquelles doit répondre le frein en question et arrêté le programme des essais à effectuer.

20. Par lettre du 17 mai, la Direction générale des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, administration présidente de la *Commission permanente internationale* chargée de trancher les litiges et autres questions concernant l'échange de matériel roulant opéré conformément au *règlement allemand-italien pour l'usage réciproque du matériel,* nous a informés que la Direction générale des chemins de fer fédéraux avait été désignée pour faire partie de cette commission en remplacement de l'administration du chemin de fer du Gothard nationalisé.

21. Aux dates des 2 et 19 juin, nous avons donné à la Direction du V^e^ arrondissement les instructions nécessaires en vue du *remaniement des conditions de rémunération des journaliers du V^e^ arrondissement.*

22. La *conférence européenne des horaires* s'est réunie les 9 et 10 juin à Essen (Ruhr) pour l'établissement de l'horaire du service d'hiver 1909/10. Celle pour le *service d'été* 1910 a siégé à Strasbourg les 8 et 9 décembre. Nous nous sommes fait représenter à l'une et à l'autre. Lors de la

seconde, la Direction r. d'Elberfeld des chemins de fer prussiens a proposé de ne réunir désormais la conférence qu'une fois par an, au lieu de deux fois comme précédemment (une fois pour l'horaire d'été et l'autre pour celui d'hiver). Cette proposition revêt pour la Suisse une importance toute particulière, à cause de sa connexité avec la question, déjà maintes fois débattue chez nous, de l'introduction d'un horaire annuel, à laquelle la double réunion annuelle de la conférence internationale et les changements à l'horaire qui en sont la conséquence font notamment obstacle (v. rapport de gestion de 1908, p. 132, ch. 22). Nous nous sommes rangés à cette proposition, et la conférence l'a adoptée dans sa partie essentielle. Il s'ensuit que dorénavant la conférence européenne ne se réunira plus qu'une fois par an, pour la période d'horaire partant du 1er mai; il est toutefois entendu que des conférences restreintes et spéciales pourront avoir lieu lorsque le besoin s'en fera sentir.

23. En application de l'art. 16 de l'ordonnance des 30 décembre 1899/4 février 1908 sur les *mesures protectrices à prendre contre le choléra et la peste* en ce qui concerne les entreprises de transport et le service des voyageurs, des bagages et des marchandises, le Conseil fédéral a établi, par arrêté du 9 juillet, la liste des gares, des stations postales et des stations de bateaux à vapeur auxquelles les voyageurs présentant des symptômes de choléra ou de peste doivent être remis, en vue de leur traitement médical, à l'autorité sanitaire communale. De ce fait, l'arrêté du 16 janvier 1900 a été abrogé. Par arrêté du 20 juillet, le Conseil fédéral a en outre désigné les bureaux de douane par lesquels est exclusivement autorisée l'entrée des effets personnels ou effets d'installation expédiés par grande ou par petite vitesse ou par messageries et provenant d'une circonscription déclarée contaminée par la peste. Ce second arrêté a été pris en exécution de l'art. 50 de l'ordonnance précitée, et il entraîne l'abrogation de celui du 19 janvier 1900.

24. Le 20 juillet nous avons transmis aux Directions d'arrondissement, pour exécution, le type de *convention,* adopté par l'Association suisse du matériel roulant, *concernant le délai de transbordement des wagons de marchandises et les indemnités de retard aux stations de raccordement de lignes à écartement différent.*

25. L'application des nouvelles *prescriptions sur le nettoyage, le lavage et la désinfection des wagons et des bateaux ayant servi au transport des animaux,* édictées par le Conseil fédéral le 22 mars 1907 et entrées en vigueur le 1er juin suivant (v. rapport de gestion de 1907, p. 135, ch. **16**), a donné lieu à des inconvénients, notamment en ce qui concerne l'emploi du « crésapol », seul *désinfectant* toléré; de nombreuses plaintes ont été formulées à cause de la persistance de l'odeur dont étaient imprégnés les wagons désinfectés, de l'altération des marchandises délicates (denrées alimentaires, etc.) et des demandes d'indemnités qui en étaient la conséquence. Au vu de ces faits le Département fédéral de l'agriculture a autorisé le 21 juillet 1909, en en fixant la composition, l'emploi de toutes les préparations rentrant dans les deux groupes de désinfectants connus sous la dénomination de « cresolum saponatum » (savon de crésol) et de « formaldehydum saponatum » (savon de formaldéhyde); les stations d'un même réseau doivent toutes utiliser le même désinfectant. Après avoir fait divers essais nous avons choisi, au vu des résultats obtenus, les désinfectants du groupe du « formaldehydum saponatum ».

26. Par arrêtés des 19 et 21 août le Conseil fédéral, faisant application de l'art. 10 de la loi fédérale sur la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications, du 19 décembre 1902, a donné suite à une requête de l'Association de chemins de fer suisses et autorisé les administrations à recourir, pendant la période du 1er septembre 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 normalement, sans qu'on ait eu à se plaindre d'une pénurie sensible de matériel.

27. Afin d'*accélérer les transports de céréales de Gênes en Suisse,* nous sommes convenus en septembre avec les chemins de fer italiens de l'Etat de leur expédier à Gênes, chaque jour, 50 wagons couverts vides du parc de l'Association suisse du matériel roulant, pendant la période où le trafic est le plus fort. En outre, 100 wagons ouverts des chemins de fer fédéraux ont été aménagés pour ces transports et expédiés à Gênes munis d'affiches spéciales. Ce

trafic s'étant ralenti, les chemins de fer italiens de l'Etat ont renoncé, vers la fin de l'année, à l'appoint de wagons couverts que nous leur fournissions. En revanche, les 100 wagons ouverts dont nous venons de parler continueront à être affectés à ce service jusqu'au 31 mars 1910, car ils ont été loués ferme jusqu'à cette date par les chemins de fer italiens.

28. Par arrêté du 1er octobre 1909, le Conseil fédéral a *modifié* l'art. 22 de l'*ordonnance réglementant le contrôle, à la frontière, des viandes et des préparations de viande importées en Suisse, du 29 janvier 1909,* ordonnance prise en exécution de la *loi fédérale sur le commerce des denrées alimentaires;* il y a *ajouté une disposition* aux termes de laquelle la production d'un certificat d'origine n'est pas nécessaire pour le contrôle vétérinaire, à la frontière, des boyaux salés et séchés à l'air. Ce même arrêté supprime en outre le 2e alinéa de l'article 26 de ladite ordonnance, stipulant que l'importation de la volaille, du poisson, du gibier, des crustacés, des mollusques, des grenouilles et des tortues n'était autorisée que par animaux entiers, abstraction faite des préparations confectionnées avec la chair de ces animaux.

29. Du 1er au 3 octobre ont eu lieu à *Zurich* (Schlieren) les *courses de ballons pour la coupe Gordon-Bennett.* Elles ont amené une très grande affluence de voyageurs, qui a nécessité de nombreux trains spéciaux et diverses mesures exceptionnelles. Le dimanche, 3 octobre, la gare de Zurich a reçu 231 trains, dont 160 réguliers et 71 trains spéciaux, transportant 66,800 voyageurs. Elle en a expédié 211, dont 141 réguliers et 70 spéciaux, avec 81,600 voyageurs. Cela fait un total de 442 trains (301 réguliers et 141 spéciaux) et de 148,400 voyageurs. Le même jour, le nombre des arrivées et des départs s'est élevé approximativement, au total, à 24,500 à Schlieren et à 57,000 à Altstetten. Malgré cet énorme trafic, le service s'est effectué sans accidents et sans perturbations notables.

30. Nous avons conclu, en date des 8 octobre et 23 novembre, une *entente* avec la Direction générale des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, à Strasbourg, au sujet des *secours réciproques en cas d'accident.* Les chemins de fer fédéraux ont assumé l'obligation de participer aux secours,

avec leur personnel et le wagon affecté à cet usage qui se trouve à la gare de Bâle, lors des accidents qui se produisent sur le parcours de Bâle à St. Louis. Il est entendu que sur la section de Bâle à St. Jean, c'est-à-dire jusqu'à la frontière germano-suisse, la gare de Bâle doit envoyer les secours immédiatement, sans même en être requise; en revanche, lorsque l'accident a lieu sur territoire allemand, elle ne doit le faire qu'à la demande du service compétent des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. D'autre part, cette dernière administration s'est engagée à envoyer son train stationnant à Mulhouse, avec le personnel nécessaire, pour porter secours, à réquisition du service compétent des chemins de fer fédéraux, lors d'accidents survenant à la gare de Bâle ou sur les parcours suisses situés au delà. Ces services sont gratuits de part et d'autre.

31. Nous avons décidé, en date du 12 octobre, que la disposition du 4e alinéa de l'art. 15 du règlement nº 3, qui interdit l'*exploitation d'une auberge* à tout fonctionnaire ou employé, ainsi qu'aux membres de sa famille vivant avec lui, s'appliquait aussi aux débits de café et de boissons non-alcooliques.

32. Des dispositions ont été arrêtées à la conférence de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, le 25 octobre, au sujet des règles à suivre lorsque des logements d'une valeur supérieure à celle des anciens sont attribués à des employés. Elles complétent l'instruction concernant la *valeur locative des logements de service* (v. rapport de gestion de 1903, p. 102, ch. 7).

33. Au vu des prescriptions de l'art. 11 du règlement nº 25 concernant les salaires des ouvriers à la journée (à l'exception des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques), du 23 avril 1903, et de l'art. 10 du règlement nº 25 *a* sur les fabriques, de même date, nous avons adopté, le 5 novembre, les règles complémentaires suivantes relativement au *paiement du salaire aux ouvriers en cas de service militaire* (v. à ce sujet rapport de gestion de 1903, p. 105, ch. 24):

a. les ouvriers astreints à suivre les cours préparatoires en vue des examens pédagogiques toucheront, comme

roulant est tenue de fournir en permanence 500 wagons affectés exclusivement à ces transports. Il existe en outre une convention spéciale entre la Direction prénommée des chemins de fer prussiens et l'ancienne compagnie du Gothard, conclue en 1885, qui astreint cette dernière compagnie à fournir 220 wagons servant exclusivement aux transports de houille expédiés des mines de la Sarre à destination des lignes du Gothard et au delà. Par suite de la création de l'Union allemande des chemins de fer d'Etat pour l'usage du matériel roulant, ces deux conventions ont été dénoncées le 24 décembre, la première pour le 30 juin 1910 et la seconde pour le 31 juillet 1912. Comme leur abrogation entraînerait pour nous de graves inconvénients sous le rapport de l'utilisation du matériel et des frais de location de wagons que nous aurions à supporter, nous avons engagé des négociations en vue de conclure de nouvelles ententes au sujet de la fourniture du matériel.

40. Le *chemin de fer du Sensetal,* qui était exploité jusqu'au 31 décembre 1909 par le chemin de fer Berne-Neuchâtel (ligne directe), mais s'exploite lui-même depuis le 1er janvier 1910, a été admis, par décision du 29 décembre, comme *membre de l'Association suisse du matériel roulant.*

41. La nouvelle organisation du *service vétérinaire aux gares frontières des chemins de fer fédéraux à Bâle,* prescrite à dater du 1er juillet 1907 par le Département fédéral de l'agriculture, a entraîné pour le trafic de graves inconvénients sous le rapport de la manutention des envois d'animaux vivants, de viandes et de préparations de viande destinés à l'importation en Suisse, lesquels ont provoqué des réclamations réitérées, en particulier de la part des maisons bâloises d'expédition. Afin de parer au détournement du trafic, nous avons prié les autorités fédérales compétentes de prendre des mesures pour remédier à la situation, mais il n'a été fait droit, jusqu'ici, que partiellement à nos requêtes.

42. Au cours de la période du 1er décembre 1908 au 30 novembre 1909 les chemins de fer fédéraux (y compris l'ancienne compagnie du Gothard) ont payé à l'administration des douanes suisses fr. 27,200 en chiffre rond à titre d'*indemnités pour des expéditions douanières extraordinaires.*

43. Comme les années précédentes, nous avons alloué

une subvention de fr. 10,000 pour 1910 à la *Commission suisse d'études pour l'exploitation électrique des chemins de fer.* La situation financière le permettant, il n'a été perçu pour 1909 que la cotisation ordinaire de fr. 500. Ensuite de sa nationalisation, le chemin de fer du Gothard a cessé d'être membre de la commission; celle-ci comprenait 22 membres à fin 1909. Les travaux prévus au programme n'ont pas pu être achevés pendant l'année, parce qu'il a été reconnu que les données sur le service de la traction et les conditions de l'exploitation électrique admises à l'origine étaient exagérées, attendu qu'elles nécessitaient notamment de trop grandes quantités d'énergie. On a par conséquent revisé ces données et conditions de manière à réduire la somme d'énergie nécessaire. A l'aide de ces bases revisées, les études ont été reprises en vue de l'élaboration de projets et de devis pour des cas typiques déterminés de traction électrique (ligne du Gothard et II^{e} arrondissement).

44. La Direction générale et les Directions d'arrondissement ont délivré en tout, en 1909, 357,801 *permis de circulation gratuite d'une course* aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux et à des membres de leurs familles. Le nombre de ces permis avait été en 1908 de 311,819. L'augmentation provient principalement du passage du personnel du Gothard à la Confédération, qui s'est opéré le 1er mai 1909.

45. Il y a eu, en 1909, *trois conférences techniques de l'Association de chemins de fer suisses,* lesquelles ont discuté de nombreuses affaires se rapportant à l'exploitation et revisé divers règlements et prescriptions concernant ce service.

La dissolution de l'Association de chemins de fer suisses, décidée pour le 31 décembre 1909, a rendu nécessaire la conclusion de nouvelles ententes avec les autres administrations de chemins de fer suisses au sujet des conférences techniques. Il a par conséquent été convenu, à la conférence du 3 décembre, que les affaires communes seraient désormais traitées selon la procédure prescrite aux chemins de fer fédéraux et que les administrations qui faisaient autrefois partie de l'Association seraient convoquées aux séances communes de la Direction générale et des Directions d'arrondissement, où leurs délégués seraient admis avec voix consultative. La Direction générale servira, comme par le passé, d'intermédiaire pour les affaires en question entre le Département

fédéral des postes et des chemins de fer et les administrations qui faisaient partie de l'ancienne Association ; elle pourvoira aussi à l'édition des prescriptions et règlements communs.

46. Par suite de la mise en vigueur, le 1er juillet 1908, de la nouvelle ordonnance sur l'unité technique en matière de chemins de fer (v. rapport de gestion de 1908, p. 131, ch. 19), la conférence technique de l'Association de chemins de fer suisses a revisé les anciennes prescriptions concernant la construction, le conditionnement et le mode d'emploi des voitures à voyageurs, fourgons à bagages et wagons à marchandises admis à l'échange dans le service direct suisse. Elle en a publié une nouvelle édition, approuvée par le Département des chemins de fer, sous le titre « *Prescriptions techniques pour les wagons suisses et étrangers de tout genre admis à circuler sur le réseau des chemins de fer suisses à voie normale (T. W. V.)* ». Ces prescriptions entreront en vigueur le 1er avril 1910.

47. En dépit du mauvais temps qui a sévi durant l'été, le mouvement des étrangers a été assez fort cette année. Les touristes de la saison d'hiver et les amateurs de sport ont de nouveau afflué en grand nombre aux stations d'hiver, bien que la neige n'ait pas présenté partout les qualités désirables à cause de la température généralement douce qui a régné pendant l'hiver. En fait de circonstances extraordinaires ayant nécessité des mesures spéciales dans le domaine de l'exploitation, nous citerons la fête fédérale de gymnastique, à Lausanne, la mobilisation et la dislocation des troupes qui ont pris part aux manœuvres d'automne (cours de répétition), ainsi que les courses d'aérostation Gordon-Bennett, à Zurich, dont nous avons déjà parlé. La circulation des trains s'est effectuée, d'une manière générale, sans perturbations notables, et les retards n'ont pas augmenté en regard de 1908. On peut donc dire que le service des trains a été normal.

48. Les études entreprises en ce qui concerne *l'exécution de l'art. 44 de la loi sur le rachat* (écoles de chemins de fer) ne sont pas encore achevées, de sorte que les postulats adoptés à ce sujet par l'Assemblée fédérale ne sont pas encore liquidés.

b. Service de l'expédition et des trains.

1. Les mesures d'économie que nous avions proposées à notre Conseil d'administration sous la forme de réduction des trains faisant le service des voyageurs, dans notre rapport du 10 novembre 1908 complétant celui du 4 septembre précédent (rapport de gestion de 1908, p. 134, ch. 27), ont été appliquées par l'*horaire d'été,* en vigueur du 1er mai au 30 septembre 1909, lequel comprend, pour la première fois, les lignes de l'ancien chemin de fer du Gothard, constituant actuellement le Ve arrondissement des C. F. F. L'*horaire d'hiver,* valable du 1er octobre au 30 avril 1910, a réalisé encore quelques autres réductions de trains.

La réduction, vis-à-vis de 1908, des parcours kilométriques effectués par les trains de voyageurs sur les arrondissements I à IV atteint 559,724 kilomètres-trains pour toute l'année 1909. Elle est de 831,607 kilomètres-trains pour la période du 1er mai 1909 au 30 avril 1910 en regard de la même période de 1908 à 1909.

Les parcours effectués sur le Ve arrondissement s'élèvent au total à 1,879,174 kilomètres-trains du 1er mai au 31 décembre 1909 et à 2,788,979 kilomètres-trains du 1er mai 1909 au 30 avril 1910.

2. La réduction des compositions de trains dont il est question dans le rapport complémentaire du 10 novembre 1908 rappelé plus haut a été opérée dans la mesure du possible. Nous avons en outre *supprimé,* à partir du 1er mai, *la Ire classe dans un certain nombre de trains,* comme nous l'avions déjà fait précédemment pour d'autres. Il s'agit de trains servant principalement au trafic local et dans lesquels la Ire classe ne répond à aucun besoin, ainsi qu'il ressort de la statistique des voyageurs.

3. Afin d'*améliorer le service des marchandises par la voie Romanshorn-Lindau,* les chemins de fer fédéraux et ceux de l'Etat de Bavière ont organisé d'un commun accord, sur cette voie, des courses directes pour wagons complets et pour colis de détail de grande et de petite vitesse provenant de Suisse, d'Italie et de France à destination de la Bavière et au delà, et vice versa. Ces courses, qui réduisent notablement la durée des transports, s'effectuent depuis le 1er octobre.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Nous avons arrêté, le 20 juillet, des *dispositions complétant les prescriptions* de la Société suisse des électriciens, du 13 décembre 1908, *pour l'établissement et l'entretien des installations électriques intérieures*, en vue de leur application uniforme sur le réseau des chemins de fer fédéraux à partir du 1er octobre 1909.

2. Ensuite d'entente avec le Département fédéral des postes et des chemins de fer, des *bureaux publics de consignation des télégrammes* ont été ouverts, dans le courant de l'année, aux gares et stations du Ier arrondissement de Montreux, Nyon, Payerne, Viège, Villeneuve, Vallorbe, Vernayaz, Romont, Sion et Loèche.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Nous avons fait, en 1909, les *commandes* suivantes de *matériel roulant:*

A la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour:

par marché du 3 avril:

14 locomotives compound à vapeur surchauffée, à quatre cylindres, avec tenders à trois essieux, de la série $A^3/_5$ (type renforcé);

7 locomotives à simple expansion et à vapeur surchauffée, avec tenders à trois essieux, de la série $B^3/_4$;

3 locomotives à simple expansion et à vapeur surchauffée, avec tenders à trois essieux, de la série $C^4/_5$;

12 locomotives-tenders à vapeur saturée, à simple expansion, de la série $E^3/_3$.

A la Société industrielle suisse, à Neuhausen:

par marché du 15 janvier:

4 voitures à quatre essieux pour le transport des malades, de la série $D^{k4\eta}$;

par marchés du 1er avril:

10 voitures à quatre essieux de la série $AB^{4ü}$;

5 voitures à trois essieux de la série B^3, pour la ligne du Brunig;
10 » » » » » » » $BC^{3ü}$;
40 » » » » » » » C^3;
30 » » quatre » » » » C^4;
30 fourgons à deux » » » » F.

A la Fabrique suisse de wagons, S. A., à Schlieren:

par marchés du 1er avril:

10 voitures à trois essieux de la série $B^{3ü}$;
100 » » » » » » » C^3;
10 wagons à deux » » » » K } pour la ligne du
5 » » » » » » » M } Brunig.

Aux ateliers des C. F. F. à Olten:

70 wagons couverts de la série J^{2d}.

Aux ateliers des C. F. F., à Coire:

30 wagons couverts de la série J^{2d}.

2. Nous avons fait, au cours de l'exercice, les *commandes suivantes d'objets pour l'équipement du matériel roulant:*

2 chaudières pour locomotives de la série $E^{b2}/_4$ à nos ateliers d'Olten;

12,000 lampes à incandescence pour l'éclairage des voitures, des bateaux et des ateliers à la Fabrique suisse de lampes à incandescence, à Zoug, à la Fabrique de lampes à incandescence, S. A., à Aarau, à la Fabrique de lampes à incandescence Rigi, à Goldau, et à la Compagnie allemande pour la fabrication de lampes à gaz à incandescence, à Berlin;

354 dynamos pour l'éclairage des trains aux maisons Brown, Boveri & Cie, à Baden, et Wuest, S. A., à Seebach (système Grob);

354 poulies pour ces dynamos à la maison Wanner & Cie, à Horgen, et aux Ateliers de construction H. Bossart, à Reiden;

4,400 m. de courroies de dynamos pour l'éclairage des trains à M. Th. de Ragosine, à Lausanne;

1,200 moitiés d'accouplements pour le chauffage à vapeur aux usines Oederlin & Cie, à Baden, à la maison Schæffer & Budenberg, à Seebach, et à nos ateliers de Bienne;

34 réservoirs à air principaux pour le frein Westinghouse de locomotives neuves aux maisons Pintsch, à Berlin, et Riedinger, à Augsbourg;
14 tachymètres, système Hasler, à la S. A. Hasler, à Berne;
24 fumivores, système C. F. F., à nos ateliers d'Yverdon et d'Olten;
24 vérins à chariot et
20 vérins fixes destinés à l'équipement de locomotives neuves, à la maison Dickertmann frères, à Bielefeld;
169 lanternes pour locomotives aux maisons Mottaz, à Yverdon, Ræmi, à Berne, et Lang-Bachmann, à Zurich;
694 crochets de traction pour locomotives et wagons, et
1,824 tiges de tampon à nos ateliers d'Olten;
829 essieux de locomotives et de wagons à la S. A. Phénix, à Duisburg-Ruhrort, et aux usines de Gutehoffnung, à Oberhausen;
5,452 bandages pour locomotives et pour wagons à la S. A. Phénix, à Duisburg-Ruhrort, et au Bochumer-Verein, à Bochum;
690 centres de roues à la S. A. Phénix, à Duisburg-Ruhrort;
108 corps de roues de locomotives, de tenders et de wagons à la S. A. Krupp, à Essen, et à MM. Déflassieux frères, à Rive-de-Gier;
500 vis de tendeurs,
660 tendeurs à vis complets,
50 crochets à fourche et
320 tampons complets, sans les ressorts, aux usines Hagen-Grünthaler, à Hagen;
742 faux tampons à la Société industrielle suisse, à Neuhausen, et à la maison C. Steinhaus & C^ie^, à Kabel;
398 ressorts de suspension sans brides, au Bochumer-Verein, à Bochum;
5,570 ressorts en spirale à la S. A. Krupp, à Essen;
382 brides de ressorts aux usines L. de Roll, à Gerlafingen, et à la Société industrielle suisse, à Neuhausen;
2,532 boîtes à huile à la S. A. Fischer, à Schaffhouse, et à M. Emile Henricot, à Court-St. Etienne (Belgique);
1,289 t. de sabots de frein à M. E. Crétin, à Liestal, à la fonderie L. de Roll, à Olten, à MM. Weber frères, à Uster, et à M. A. Saurer, à Arbon.

3. Nous avons chargé les ateliers de Zurich, en date du 9 mars, *d'installer l'éclairage électrique dans 20 fourgons*

attribués au IIIe arrondissement, installation prévue sous nº 14 au budget de construction de 1909.

4. Le 20 juillet, nous avons décidé de faire construire *deux des quatre locomotives* compound à vapeur surchauffée de la série C 4/5, commandées par marché des 2/6 avril 1908, *selon le système Stumpf, comme locomotives à vapeur dites à courant continu.*

5. Nous avons passé, le 10 septembre, un *contrat* avec M. Théodore Langer, ingénieur à Vienne (Autriche), concernant la *redevance à lui payer pour l'utilisation de ses brevets pour appareils fumivores pour locomotives.*

6. Les deux express Lucerne-Milan-Lucerne, qui n'avaient autrefois que des Ires classes, ayant aussi maintenant des compartiments de IIe, nous avons décidé, le 2 octobre, de *transformer en voitures mixtes de Ire et de IIe classe les dix voitures de Ire classe, à quatre essieux, de l'ancienne compagnie du Gothard.*

7. Nous avons donné les ordres, au cours de l'exercice, pour le *changement des marques de propriété et des numéros sur le matériel roulant* du chemin de fer du Gothard. Comme une comptabilité spéciale devait être tenue en 1909 pour le Ve arrondissement, cette opération ne se fera pas, jusqu'à nouvel ordre, sur les wagons à marchandises.

8. Nous avons procédé, en application de l'article 7 du règlement pour l'exécution de la loi sur la nationalisation des chemins de fer, à la *répartition du nouveau matériel roulant entre les arrondissements.*

9. En date des 22 mars/7 avril, nous avons conclu avec la Société rhénane de vente de charbons et d'affrètement, société à responsabilité limitée, à Mülheim s/Ruhr, un *marché pour la fourniture d'une quantité annuelle de 500,000 tonnes de houille et de briquettes de la Ruhr* pour le chauffage des locomotives, pendant la période du 1er avril 1910 au 31 mars 1915. Par ce même marché nous avons en outre commandé 50,000 tonnes de briquettes fabriquées dans la mine, à livrer en 1909 pour le Ve arrondissement.

10. Par marché des 29 mars/3 avril, nous avons fait à

l'Office des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, à Douai, les *commandes de briquettes de houille suivantes:*

a. 10,000 tonnes par an à livrer du 1er mai 1909 au 31 décembre 1911, soit au total 30,000 tonnes;

b. 20,000 tonnes par an à livrer du 1er janvier 1912 au 31 décembre 1914, soit au total 60,000 tonnes.

11. Le 3 avril, nous avons passé avec la Société anonyme des charbonnages des Grand-Conty et Spinois, à Gosselies (Belgique), un *marché pour la fourniture de 10,000 tonnes de briquettes de houille par année* du 1er mai 1909 au 31 décembre 1914, ce qui fait un total de 60,000 tonnes.

12. Le 13 avril, nous avons conclu avec la Société anonyme des houillères unies du bassin de Charleroi, à Gilly (Belgique), un *marché pour la fourniture de briquettes de houille,* savoir:

10,000 tonnes du 1er mai au 31 décembre 1909,
10,000 tonnes du 1er janvier au 31 décembre 1910, et
22,500 tonnes par année du 1er janvier 1911 au 31 décembre 1914, soit 110,000 tonnes au total.

En raison des mauvaises expériences faites dans l'exploitation (consommation anormale) nous avons *dénoncé* les 21 et 28 décembre, pour le 31 décembre 1909, les *marchés des 3 et 13 avril 1909* mentionnés aux chiffres 11 et 12 ci-dessus.

13. A la date des 2/4 septembre nous avons conclu avec la Direction royale des mines, à Sarrebruck, un *marché pour la fourniture annuelle,* pendant la période du 1er avril 1910 au 31 mars 1915, *de 150,000 tonnes de houille de la Sarre* pour le chauffage des locomotives, ce qui représente un total de 750,000 tonnes.

14. Le 23 avril, nous avons notifié à la maison *Bareiss, Wieland & Cie, à Zurich,* la déclaration prévue à l'art. 7 du marché des 29 novembre/1er décembre 1906, obligeant ladite maison à fournir aussi, à partir du 1er mai 1909, l'*huile pour le graissage des locomotives du Ve arrondissement,* au prix par kilomètre fixé d'avance par le marché.

15. Usant de la faculté que nous donnait la disposition

de l'art. 1er du marché conclu les 29 novembre/1er décembre 1906 avec la maison Bareiss, Wieland & Cie pour la *fourniture des huiles nécessaires au graissage des locomotives*, nous avons demandé, le 30 novembre, que la *validité dudit marché soit prolongée jusqu'au 31 décembre 1916*, et nous avons approuvé le 21 décembre les dispositions nécessaires pour compléter et modifier le marché original.

16. Malgré la *pénurie de travail* qui s'est fait sentir aux *ateliers des C.F.F.* au cours de l'exercice on a pu, en abaissant peu à peu le nombre des ouvriers à l'effectif normal, se dispenser de réduire la durée du travail.

17. Le *contrôle de la qualité des huiles pour le graissage des locomotives* a donné des résultats moyens suivants pour les matières livrées en 1909:

Nombre d'épreuves	Poids spécifique à 15° C.			Degré de viscosité d'après Engler à 50° C.			Degré de viscosité d'après Engler à 100° C.			Point d'inflammabilité à vase ouvert (° C.)			Point de combustion à vase ouvert (° C.)			Degré d'acidité en % (par rapport à SO s)		
	1re constatation	2me constatation	Moyenne	1re constatation	2me constatation	Moyenne	1re constatation	2me constatation	Moyenne	1re constatation	2me constatation	Moyenne	1re constatation	2me constatation	Moyenne	1re constatation	2me constatation	Moyenne
a. Huile pour mécanisme.																		
51	0,915	0,915	0,915	9,9	9,9	9,9	2,0	2,0	2,0	162,4	162,6	162,5	208,3	208,2	208,2	0,079	0,080	0,079
b. Huile pour cylindres.																		
46	0,915	0,915	0,915	50,9	51,0	50,9	5,3	5,3	5,3	269,9	269,3	269,6	333,0	332,8	332,9	0,068	0,068	0,068
c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.																		
1	0,904	0,904	0,904	43,4	43,0	43,2	5,0	4,9	4,95	233	235	234	357,0	354,0	355,5	0,02	0,01	0,015
Le marché prescrit les limites suivantes:																		
a. Huile pour mécanisme.																		
	0,908—0,910			8—11			1,75—2,6			158 –175			190—220			0		
b. Huile pour cylindres.																		
	0,894—0,904			25—42			4,5—4,9			312			338—360			Traces ne dépassant pas 0,33 %		
c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.																		
	0,908			—			6,38			332			371			0		

18. Le *contrôle de la qualité du combustible pour locomotives* livré en 1909 a donné les résultats moyens suivants:

Combustible	Nombre d'épreuves	Teneur en cendre: Moyenne en pour-cent	Puissance calorifique: Moyenne en calories (combustible séché à l'air)	Matières volatiles: Moyenne en pour-cent des substances combustibles
Houille de la Sarre des puits de:				
Dudweiler	114	5,7	7539	36,3
Altenwald	148	6,5	7412	37,5
Sulzbach	80	7,6	7327	37,2
Kœnig	46	5,6	7353	37,9
Maybach	45	7,3	7485	37,1
Brefeld	46	7,5	7399	37,7
Somme et moyenne	479	6,6	7428	37,2
Houille de la Ruhr	228	11,0	7203	28,1
Briquettes de la Ruhr.				
Marque H St, de Rheinau	330	7,6	7648	19,7
„ H St, de Strasbourg	513	7,5	7625	22,4
„ M St, de Mannheim	234	7,5	7649	20,5
„ S + B, de Mannheim	49	7,4	7634	20,6
„ H, de Mannheim	159	7,6	7637	21,8
Somme et moyenne	1285	7,6	7637	21,2
Briquettes fabriquées à la mine:				
Friedlicher Nachbar	89	8,2	7677	20,5
Rosenblumendelle	61	9,1	7560	18,4
Hagenbeck	35	9,1	7575	21,0
Oberhausen	55	8,2	7632	19,9
Reine Elisabeth	61	7,6	7712	20,0
Somme et moyenne	301	8,4	7640	19,9
Briquettes belges de Gilly	66	8,3	7618	17,4
„ Gosselies	42	8,3	7605	16,8
Somme et moyenne	108	8,3	7613	17,2
Briquettes françaises.				
Mines d'Ostricourt	78	7,2	7715	16,9
„ d'Aniche	112	8,3	7661	18,4
„ d'Escarpelle	43	8,1	7678	17,7
„ de Meurchin	50	7,8	7697	17,9
„ de Noeux	38	7,8	7715	16,8
„ de Lens	37	8,8	7603	22,1
„ d'Anzin	38	8,6	7626	18,1
„ de la Grand'Combe	3	8,4	7686	17,1
Somme et moyenne	399	8,0	7675	18,1

Abstraction faite des produits dont nous avons parlé sous chiffres 11 et 12 ci-dessus, ces résultats moyens des contrôles, ainsi que les expériences faites, peuvent être considérés comme satisfaisants. Il nous est cependant arrivé de devoir formuler des réclamations au sujet de quelques livraisons de combustibles de qualité défectueuse.

19. L'*état du matériel roulant* à fin 1909, comparé à celui de fin 1908, est indiqué dans les tableaux statistiques joints au rapport de gestion. L'accroissement de l'année 1909 provient notamment du matériel de l'ancien G.B. Nous extrayons des tableaux statistiques mentionnés ci-dessus les renseignements suivants:

A. Matériel pour les lignes à voie normale.

I. Locomotives.

Série	1909				1908			
	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	253	659	1313	1972	198	494	1038	1532
B	317	921	1156	2077	300	870	1088	1958
C	119	379	359	738	118	365	338	703
D	172	569	363	932	97	303	213	516
E	317	843	203	1046	284	750	185	935
F	4	14	4	18	4	14	4	18
Total	1182	3385	3398	6783	1001	2796	2866	5662

II. Voitures.

Série	1909						1908					
	Voitures	Essieux	Places assises				Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total
	Nombre	Nombre					Nombre	Nombre				
A	108	282	2521	—	—	2521	73	192	1683	—	—	1683
AB	655	1911	6377	16903	—	23280	608	1743	5932	15687	—	21619
B	340	855	—	12775	—	12775	268	689	—	10376	—	10376
BC	280	796	—	4253	9530	13783	282	804	—	4303	9603	13906
C	1647	4848	—	—	98023	98023	1373	4020	—	—	81607	81607
CF	6	12	—	—	188	188	2	4	—	—	60	60
D[k]	14	36	49	19	38	106	9	18	17	19	29	65
Voitures automotrices	1	2	—	—	54	54	1	2	—	—	54	54
Total	3051	8742	8947	33950	107833	150730	2616	7472	7632	30385	91353	129370

III. Fourgons et wagons.

Série	1909			1908		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F	571	1352	4972,5	558	1298	4793,5
J	646	1292	7317,5	542	1084	6042,5
K	7617	15234	91675,0	6847	13694	82560,0
L	3407	6814	43058,0	2569	5138	31196,5
M	1998	3996	27683,0	1667	3334	22721,0
N	314	628	3800,0	294	588	3550,0
O	70	142	863,0	58	118	735,5
X (Fourgons pour trains de marchandises)	131	262	1275,5	99	198	1134,5
Total des wagons [appartenant aux chemins de fer fédéraux	14754	29720	180644,5	12634	25452	152733,5
P (Wagons appartenant à des tiers)	360	722	4482,2	322	646	4021,1
Total des fourgons et wagons	15114	30442	185126,7	12956	26098	156754,6
	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total
à 2 essieux	9068	5852	14910	8137	4634	12771
à 3 „	182	2	194	182	2	184
à 4 „	9	1	10	—	1	1
Total	9259	5855	15114	8319	4637	12956

IV. Wagons de service.

Désignation.

	1909	1908
Série S Ballastières	765	710
» X Wagons affectés au transport de gaz	9	7
» X Wagons affectés au transport d'accumulateurs	10	10
» X Wagons d'outillage (wagons de secours)	19	11
» X Echafaudages roulants pour l'entretien de la voie	13	11
» X Grues roulantes	16	10
» X Wagons-tampons pour grues roulantes	15	10
» X Wagons affectés à divers autres buts .	72	49
» — Chasse-neige	54	43
Total	973	861

B. Matériel pour les lignes à voie étroite.

I. Locomotives.

Série	1909				1908			
	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	2	6	2	8
HG 2/2 . . .	7	14	7	21	7	14	7	21
HG 3/3 . . .	14	42	—	42	11	33	—	33
Total	33	92	9	101	30	83	9	92

III. Fourgons et wagons.

Série	1909			1908		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F	571	1352	4972,5	558	1298	4793,5
J	646	1292	7317,5	542	1084	6042,5
K	7617	15234	91675,0	6847	13694	82560,0
L	3407	6814	43058,0	2569	5138	31196,5
M	1998	3996	27683,0	1667	3334	22721,0
N	314	628	3800,0	294	588	3550,0
O	70	142	863,0	58	118	735,5
X (Fourgons pour trains de marchandises)	131	262	1275,5	99	198	1134,5
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux	14754	29720	180644,5	12634	25452	152733,5
P (Wagons appartenant à des tiers)	360	722	4482,2	322	646	4021,1
Total des fourgons et wagons	15114	30442	185126,7	12956	26098	156754,6
	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total
à 2 essieux	9068	5852	14910	8137	4634	12771
à 3 „	182	2	194	182	2	184
à 4 „	9	1	10	—	1	1
Total	9259	5855	15114	8319	4637	12956

IV. Wagons de service.

Désignation.

	1909	1908
Série S Ballastières	765	710
» X Wagons affectés au transport de gaz	9	7
» X Wagons affectés au transport d'accumulateurs	10	10
» X Wagons d'outillage (wagons de secours)	19	11
» X Echafaudages roulants pour l'entretien de la voie	13	11
» X Grues roulantes	16	10
» X Wagons-tampons pour grues roulantes	15	10
» X Wagons affectés à divers autres buts .	72	49
» — Chasse-neige	54	43
Total	973	861

B. Matériel pour les lignes à voie étroite.

I. Locomotives.

Série	1909				1908			
	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	2	6	2	8
HG 2/2	7	14	7	21	7	14	7	21
HG 3/3	14	42	—	42	11	33	—	33
Total	33	92	9	101	30	83	9	92

II. Voitures.

Série	1909						1908					
	Voitures	Essieux	Places assises				Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total
	Nombre	Nombre					Nombre	Nombre				
A^3	20	60	460	—	—	460	20	60	460	—	—	460
AB^3	8	24	66	190	—	256	8	24	66	190	—	256
B^3	24	72	—	912	—	912	23	69	—	912	—	912
BC^3	6	18	—	48	168	216	6	18	—	48	168	216
C^3	35	105	—	—	1360	1360	31	93	—	—	1200	1200
Total	93	279	526	1150	1528	3204	88	264	526	1150	1368	3044

III. Fourgons et wagons.

Série	1909			1908		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F³ . . .	13	39	104,0	13	39	104,0
K . . .	60	120	600,0	50	100	500,0
L. . . .	20	40	200,0	20	40	200,0
M . . .	27	54	270,0	22	44	220,0
M⁴ . . .	4	12	60,0	4	12	60,0
M⁶ . . .	5	20	75,0	5	20	75,0
Total	129	285	1,309,0	114	255	1.159,0

IV. Wagons de service.

Désignation	1909	1908
Série S Ballastières	6	6
» — Chasse-neige	1	1
Total	7	7

20. Les *parcours kilométriques* des locomotives C. F. F. et des locomotives étrangères (y compris la voiture automotrice) se répartissent, d'après les tableaux statistiques, comme suit sur les divers arrondissements:

	km
Ier arrondissement (non compris Vevey-Chexbres)	8,729,903
IIe »	10,782,688
IIIe »	11,048,103
IVe »	5,640,682
Ve » (de mai à décembre) . .	4,613,474
Total des kilomètres-locomotives sur les C F F en 1909	40,814,850
Total des kilomètres-locomotives sur les C F F en 1908 (sans le Ve arrondissement) . . .	38,167,387
Augmentation en 1909 (6,94 %)	2,647,463
Diminution en 1909 (sans le Ve arrondissement) 5,15 %	*1,966,011*

Les parcours kilométriques des locomotives (y compris la voiture automotrice) de chaque arrondissement sur les lignes des C. F. F. et sur les lignes étrangères s'élèvent aux chiffres suivants:

	km
Locomotives du Ier arrondissement . . .	9,369,443
» » IIe »	10,783,286
» » IIIe »	11,142,238
» » IVe »	5,620,261
» » Ve » (de mai à décembre)	4,638,099
Total des kilomètres-locomotives de toutes les locomotives des C F F en 1909	41,553,327
Total des kilomètres-locomotives de toutes les locomotives des C F F en 1908 (sans le Ve arrondissement)	38,833,218
Augmentation en 1909 ($7_{,00}$ %)	2,720,109
Diminution en 1909 (sans le Ve arrondissement) $4_{,94}$ %	*1,917,990*

21. L'*état du matériel d'exploitation des C. F. F. sur le lac de Constance* était le suivant à la fin de l'année 1909:

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 } Bavière.

Les parcours effectués par les bateaux à vapeur et les bacs transporteurs à vapeur (ces derniers par moitié) sont:

en 1909: 156,416 km.
» 1908: 158,145 »

Parcours effectués par les gabares:

en 1909: 134,748 km.
» 1908: 128,344 »

Ateliers.

22. Outre l'entretien et le renouvellement du matériel roulant des chemins de fer fédéraux ainsi que des ambulants postaux, 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 et de construction des chemins de fer fédéraux, ainsi que des réparations pour des chemins de fer secondaires et des services publics. 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:	80 L^4	Nos	53021	à 53100
» »	d'Olten:	60 K^2	»	33761	à 33820
» »	de Coire:	30 K^2	»	33821	à 33850

23. Nous donnons, dans le tableau qui suit, le nombre des ouvriers d'ateliers proprement dits, leur répartition par classe et le chiffre de leur salaire moyen par heure au 31 mars, date à laquelle les Directions d'arrondissement doivent fournir, conformément à l'article 12 du règlement nº 15, un état des ouvriers et de leurs salaires:

Nombre et répartition par classe des ouvriers des ateliers, et salaires moyens par heure aux 31 mars 1909 et 1908

Ateliers		Ouvriers classés — Nombre par classe de salaire I	II	III	Total	Ouvriers non classés	Apprentis	Nombre total des ouvriers et apprentis	Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire — Nombre par classe de salaire I	II	III	Total	%	Salaire moyen par heure dans les trois classes* I Cts.	II Cts.	III Cts.	Total Cts.
Yverdon	1909	306	91	102	499	18	5	522	96	44	29	169	33,87	59,42	50,72	42,28	54,33
	1908	*287*	*86*	*99*	*472*	*26*	*8*	*506*	*96*	*44*	*29*	*169*	*35,80*	*59,55*	*50,86*	*42,39*	*54,37*
Fribourg	1909	61	38	26	125	—	5	130	21	18	8	47	37,60	63,06	53,00	45,76	56,40
	1908	*57*	*43*	*26*	*126*	—	*6*	*132*	*19*	*18*	*7*	*44*	*34,92*	*62,84*	*52,18*	*45,23*	*55,57*
Bienne	1909	254	120	108	482	—	22	504	67	31	11	109	22,61	63,70	52,75	45,89	56,99
	1908	*224*	*113*	*116*	*453*	—	*21*	*474*	*70*	*31*	*13*	*114*	*25,16*	*64,72*	*52,73*	*45,58*	*56,82*
Olten	1909	427	235	145	807	44	62	913	151	119	39	309	38,29	61,14	50,97	42,80	54,89
	1908	*382*	*218*	*155*	*755*	*68*	*67*	*890*	*155*	*121*	*53*	*329*	*43,46*	*62,27*	*51,21*	*43,09*	*55,14*
Zurich	1909	442	129	120	691	11	—	702	205	72	43	320	46,31	65,75	55,31	47,75	60,67
	1908	*429*	*138*	*119*	*686*	*37*	—	*723*	*171*	*68*	*36*	*275*	*40,08*	*66,37*	*54,85*	*47,77*	*60,83*
Romanshorn	1909	41	8	23	72	—	—	72	30	6	11	47	65,27	66,95	55,62	46,04	59,01
	1908	*40*	*8*	*20*	*68*	—	—	*68*	*30*	*6*	*10*	*46*	*67,64*	*66,92*	*55,62*	*45,10*	*59,17*
Rorschach	1909	186	81	62	329	14	12	355	38	26	13	77	23,40	61,44	52,43	45,72	56,26
	1908	*164*	*87*	*67*	*318*	*33*	*7*	*358*	*37*	*24*	*13*	*74*	*23,27*	*61,64*	*51,62*	*45,41*	*55,48*
Coire	1909	153	74	54	281	—	11	292	36	23	7	66	23,49	64,72	51,59	45,22	57,51
	1908	*155*	*77*	*58*	*290*	*1*	*10*	*301*	*§35*	*§22*	*§ 7*	*§64*	*§22,06*	*64,38*	*51,09*	*44,39*	*56,85*
Bellinzone †	1909	346	197	121	664	10	41	715	173	92	71	336	50,60	64,26	51,01	45,68	56,94
	1908	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total et moyenne	1909	2216	973	761	3950	97	158	4205	817	431	232	1480	37,46	63,01	52,04	45,02	56,85
	1908	*1738*	*770*	*660*	*3168*	*165*	*119*	*3452*	*§ 613*	*§ 334*	*§ 168*	*§1115*	*§35,20*	*63,40*	*51,66*	*44,76*	*56,66*

* Les salaires par heure sont basés sur la journée de 9 heures. § Rectification du tableau du rapport de 1908. † Bellinzone: état au 1er sept. 1909.

En admettant, pour 1909, 305 journées de 9 heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne:

a) à fr. 1730.45 (305×9 × 63,04) pour la Ire classe de salaire, à fr. 1560.55 (305×9×56,85) en moyenne totale pour 1909.
b) „ „ 1428.50 (305×9×52,04) „ „ IIme „ „ „ „ 1555.30 (305×9×56,66) „ „ „ „ 1908,
c) „ „ 1235.80 (305×9×45,02) „ „ IIIme „ „ „ „ ainsi augmentation du revenu annuel moyen = fr. 5.25.

Cette augmentation de revenu annuel moyen équivaut, pour les 3950 ouvriers classés indiqués plus haut, à un surcroît annuel de dépenses de 3950×5.25=**fr.** 20,737.50. Le revenu annuel est plus élevé pour les ouvriers travaillant à la tâche.

V. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Nous avons *réorganisé le service de surveillance de la voie* au cours de l'exercice, et nous croyons devoir donner ci-après quelques indications à ce sujet.

Les compagnies privées avaient organisé ce service de différentes manières. Les unes chargeaient une même personne du service des rondes de surveillance et de celui des barrières. Avec ce système, les parcours ne pouvaient être que très courts, et l'on faisait faire aux gardes un grand nombre de tournées pendant le jour, à seule fin de les occuper. Dans d'autres administrations, ces services étaient séparés. Le service de gardiennage des barrières était, autant que possible, confié à des femmes. Celui des rondes de surveillance était confié, soit à des gardes spéciaux chargés d'un certain nombre de tournées par jour et de menus travaux d'entretien à faire au cours de ces tournées, soit à des hommes d'équipe qui devaient inspecter la voie en se rendant à leurs chantiers. Pour obtenir de l'uniformité dans ce domaine, on avait décidé, après la nationalisation, que ces deux services seraient partout séparés et que les rondes seraient faites par des agents spéciaux.

Dans l'intervalle, on avait fini, petit à petit, par reconnaître un peu partout qu'il n'était pas nécessaire que le garde-voie inspectât fréquemment son parcours, et que deux ou trois rondes, dont l'une avant le premier train, suffisaient en général. Les chemins de fer français ne font plus inspecter leurs lignes par des gardes spéciaux depuis des années déjà, et certains chemins de fer allemands ont diminué dans une forte proportion le nombre des rondes de surveillance. Nous avons par conséquent résolu de simplifier aussi ce service chez nous, et, dans ce but, de diminuer le nombre des rondes journalières. Cela nous a permis d'allonger les parcours et de réduire le nombre des postes de garde-voie, et il en est résulté une économie notable. Nous reproduisons ci-après les règles que nous avons arrêtées, d'accord avec le Départe-

ment fédéral des chemins de fer, pour la réorganisation du service des garde-voie. En voici la teneur :

A. Lignes principales.

1. En règle générale les lignes principales doivent être parcourues trois fois par jour, c'est-à-dire par 24 heures. La première tournée doit être faite avant le passage du premier train du matin. Les lignes qui se trouvent dans des conditions favorables peuvent n'être parcourues que deux fois lorsque la première tournée se fait de jour.

2. Les tournées doivent être plus nombreuses sur les parcours exposés aux chutes de pierres, aux ruptures fréquentes de rails, etc.; elles pourront être remplacées par une surveillance permanente des endroits menacés.

3. Par le mauvais temps, en particulier pendant l'hiver, le nombre des tournées devra être augmenté; on pourra aussi réduire la longueur du parcours attribué à chaque garde.

4. Lorsque les circonstances le permettent, les garde-voie peuvent être occupés au service des barrières.

5. Les draisines peuvent être utilisées pour la première tournée sur les tronçons de ligne qui sont encore parcourus deux autres fois de jour. On prévoira, dans ce cas, une durée de parcours d'au moins 8 minutes par kilomètre.

6. La distance à parcourir à pied par les gardes pendant une journée ne doit pas être supérieure à 20 km. La distance parcourue en draisine n'entre dans ce calcul que pour la moitié de sa longueur effective.

7. La durée de parcours doit être fixée à raison de 15 à 20 minutes par kilomètre, selon le profil en long du tronçon à parcourir. La durée prescrite doit être plus longue pour les parcours à double voie et les tunnels que pour les parcours à simple voie et ceux à ciel ouvert.

8. Pour éviter des tournées successives faites inutilement à double, une fois dans un sens et une fois dans l'autre, on prescrira, si possible, l'utilisation du train, soit pour l'aller, soit pour le retour.

9. On donnera au garde suffisamment de temps pour qu'il puisse accomplir de menus travaux d'entretien entre deux tournées, ou au cours d'une des tournées de la journée.

10. Lorsqu'une équipe d'ouvriers travaille sur le par-

cours d'un garde, celui-ci doit travailler avec elle tant qu'il n'est pas occupé à ses tournées ou au service des barrières.

11. Le garde doit utiliser le temps qui, le dimanche, ne peut être passé à de menus travaux d'entretien, à faire des tournées sur les parcours avoisinants ou à desservir des barrières. Si c'est nécessaire, on établira dans ce but un tableau de service spécial pour les dimanches et les jours fériés.

B. Lignes secondaires.

12. Les lignes secondaires doivent être parcourues au moins une fois par jour. Une tournée doit en tout cas être faite avant le premier train, mais si elle est effectuée de nuit, on doit prescrire une deuxième tournée de jour pour permettre un contrôle plus efficace. La durée du parcours doit être fixée à raison de 15 à 20 minutes par kilomètre, selon le profil en long du tronçon à parcourir.

13. La distance totale à parcourir à pied par les gardes pendant une journée ne doit pas être supérieure à 20 kilomètres.

14. La première tournée du matin peut être faite en draisine. Dans ce cas, il y a lieu de prescrire une seconde tournée à pied.

15. Les prescriptions contenues sous chiffres 2, 3 et 11 sont aussi applicables aux lignes secondaires.

2. L'article 7 de la *loi fédérale sur la durée du travail,* du 19 décembre 1902, crée une différence entre le personnel des chemins de fer principaux et celui des lignes secondaires. Après la 9e année de service révolue ou la 33e année d'âge, les premiers ont droit au congé ininterrompu de 8 jours en sus des 52 jours de repos et, en outre, à un jour de congé supplémentaire pour chaque période de trois années de service en plus, tandis que pour tous les autres fonctionnaires, employés et ouvriers des entreprises de transport le nombre de jours de congés, y compris le repos ininterrompu, ne doit pas dépasser 60, à partir de la 10e année de service révolue.

En 1904, nous avions décidé de ne pas faire de différence sous ce rapport entre les lignes principales et les lignes secondaires. En vue de réaliser des économies, nous avons examiné s'il n'y avait pas lieu d'annuler cette décision, tout

au moins en ce qui concerne le personnel stationnaire des lignes secondaires (chefs de districts, chefs d'équipe, garde-voie et garde-barrière, chefs de stations et commis, aiguilleurs et ouvriers de stations). Le travail effectué par le personnel de ces lignes est tel qu'il justifierait la diminution des congés prévue par la loi. Nous avons toutefois reconnu que la mise en pratique de cette mesure aurait rencontré des difficultés. Ou bien on aurait été obligé de réduire l'emploi du personnel pour le service des remplacements, ou bien on aurait créé des inégalités dans la manière de traiter le personnel. En outre, les économies réalisées n'auraient pas été importantes. Nous avons par conséquent renoncé à cette modification.

3. Le Département fédéral des chemins de fer s'occupe actuellement de la revision de l'*ordonnance concernant le calcul, l'inspection et l'épreuve des ponts et charpentes métalliques,* du 19 août 1892. Nous lui avons soumis les propositions de l'Association de chemins de fer suisses, sous la forme d'un projet de nouvelle ordonnance.

4. Donnant suite à une *requête* du comité central de la *Fédération du personnel des entreprises suisses de transport,* tendant à l'amélioration des *installations de bains* et des *corps de garde* du nouveau bâtiment de service de la *gare de Romanshorn,* nous avons ordonné d'installer, en sus de ce qui était déjà projeté, deux cabines de douches et une salle de bains, ainsi qu'un garage pour vélocipèdes. Dès que ce bâtiment sera terminé, le personnel aura donc à sa disposition un lavabo à 24 cuvettes, 3 salles de bains et deux cabines de douches, sans compter les installations de bains du dépôt de locomotives et du chantier des bateaux. En revanche, nous avons repoussé la demande relative à l'augmentation, c'est-à-dire à l'agrandissement des corps de garde dans le nouveau bâtiment de service, en rappelant aux pétitionnaires que des installations seront faites au cours de la deuxième période de construction.

5. Le même comité central nous a adressé une réclamation au sujet de la *réorganisation du service de surveillance de la voie* dont nous avons parlé au début du présent chapitre; il prétend que les simplifications introduites compromettent la sécurité de l'exploitation et lèsent des droits

dûment acquis par le personnel. Nous avons estimé que cette réclamation n'était pas justifiée. Ailleurs aussi, la fréquence des rondes de surveillance a été reconnue inutile et le nombre de celles-ci a été réduit sans que la sécurité de l'exploitation en ait souffert. Il est vrai qu'un certain nombre de garde-voie, devenus disponibles ensuite de la suppression de leurs postes, ont été versés dans les équipes. Cela était inévitable, mais comme pour le surplus leurs conditions d'engagement sont restées les mêmes, il ne peut être question de lésion de droits acquis. Nous ne sommes pas entrés en matière sur cette réclamation.

6. Les *surveillants des enclenchements* nous ont demandé par l'entremise d'un avocat de Zurich de les traiter, en élaborant la nouvelle échelle sur les traitements, sur le même pied que les chefs de district de IIe classe, tant sous le rapport du *rang* qu'au point de vue du *salaire.* Ils allèguent à l'appui de leur demande que leur service est comparable en importance et en responsabilité à celui des chefs de district, mais cela est inexact. Tout en admettant que la responsabilité des surveillants des enclenchements s'est accrue en raison de l'augmentation des installations pour la sécurité des trains, on reconnaîtra que le champ d'activité des chefs de district est beaucoup plus étendu et que leur responsabilité est d'autant plus grande. Il est par conséquent très juste d'établir une distinction entre ces agents quant à leur rang et à leur salaire. Nous avons répondu dans ce sens aux pétitionnaires.

7. Le comité central de la *société suisse des aiguilleurs et garde-voie* nous a de nouveau présenté une série de requêtes touchant les *conditions d'engagement du personnel de surveillance* et tendant à ce que les remplaçants des aiguilleurs soient exclusivement recrutés parmi le personnel de manœuvres, à ce qu'il ne soit pas engagé d'étrangers comme ouvriers au service de surveillance de la voie, à ce qu'une corne d'appel spéciale soit remise à chaque garde, à ce que chaque poste de garde soit pourvu d'une guérite chauffable, à ce qu'il soit distribué du sel pour l'enlèvement de la neige obstruant les aiguilles, enfin à ce que le personnel de la ligne soit avisé téléphoniquement de chaque retard de train. Nous avons répondu que nous ne pouvions pas nous engager par une prescription à ne choisir les remplaçants des aiguilleurs que parmi le personnel de manœuvres, que l'engagement d'ou-

vriers étrangers n'a lieu qu'exceptionnellement lorsque les ouvriers indigènes font défaut, que chaque garde (homme ou femme) recevra une corne d'appel spéciale ou bien qu'il sera remis dans chaque poste une corne d'appel à double embouchure, que le manque de place dans les gares empêche d'ériger une guérite spéciale pour chaque poste, qu'il sera distribué du sel partout où cela est nécessaire, enfin que nous ne pouvions pas consentir à prescrire comme règle invariable les avis téléphoniques au personnel de la voie pour chaque retard de train, pour la raison qu'en cas de retard le personnel chargé de l'expédition des trains est déjà très occupé et qu'il serait imprudent de lui imposer encore cette obligation.

8. La section « *La Jurassienne* » de la Société suisse des agents de la voie nous a demandé de faire en sorte que les agents de la voie du *tronçon Courrendlin-Sonceboz puissent passer dans la première catégorie de traitement.* Les requérants demandaient en même temps une *augmentation de traitement* plus forte pour les femmes garde-barrières. Nous avons répondu que la répartition du personnel par catégories avait principalement pour but d'établir une différence entre les agents sous le rapport du traitement, suivant qu'ils sont domiciliés dans les contrées où la vie est plus ou moins coûteuse et que, pour ce motif, nous devions maintenir en IIe catégorie le personnel du tronçon de ligne en question, où les conditions d'existence sont celles de la campagne. Au surplus, nous avons fait observer que les augmentations périodiques de traitement des garde-barrières avaient été fixées en 1906, et qu'on ne pouvait aller au delà des prescriptions arrêtées à cette époque.

Cette section a renouvelé sa demande concernant le classement du personnel de la voie dans la IIe catégorie de traitements, en l'étendant aux agents de la ligne Courrendlin-Delle. Nous avons maintenu notre décision et l'avons également appliquée à ce dernier parcours.

9. L'*Union ouvrière des entreprises suisses de transport* a formulé dans une pétition au Conseil d'administration une série de réclamations au sujet du *service des ouvriers de la voie.* D'accord avec le Conseil d'administration, nous avons fait savoir aux réclamants:

qu'il nous était impossible, vu le manque de travail, d'occuper les ouvriers de la voie pendant tout l'hiver;

que le non-paiement de l'indemnité de renchérissement de la vie pour 1908 aux ouvriers de la voie qui n'étaient plus en service le 23 décembre 1908 reposait sur un arrêté du Conseil fédéral;

qu'on n'avait pas licencié d'ouvriers indigènes pour engager des ouvriers italiens;

que nous ne pouvions pas revenir sur la décision de prolonger la durée du travail d'une demi-heure pendant les mois d'hiver;

qu'il ne pouvait être accordé des jours de repos rétribués qu'aux ouvriers de la voie ayant effectué 285 jours de travail;

que la réduction des congés en cas de maladie et d'accident était une mesure arrêtée d'un commun accord avec l'autorité de surveillance, et

que l'emploi d'ouvriers de la voie pour le service des remplacements ne pouvait pas être étendu davantage.

10. La même société nous a en outre demandé de remettre des *salopettes* à tous les *ouvriers de la voie* occupés aux travaux de superstructure. Comme nous n'avons pas d'ouvriers de la voie occupés à d'autres travaux, exception faite d'un petit nombre d'ouvriers professionnels, il aurait fallu délivrer une salopette à chaque homme, ce qui aurait occasionné une forte dépense. Nous ne sommes pas entrés en matière sur cette requête, tant pour ce motif que parce que la nécessité d'une mesure de ce genre ne se faisait pas sentir.

11. Pour arrêter les minima des différentes classes de salaires, nous avons, en application de l'art. 3 du règlement nº 25, réparti le réseau des chemins de fer fédéraux en trois *zones* différentes, en tenant compte des conditions d'existence locales; ces zones se répartissent comme suit:

a. les gares des grandes villes et les rayons limitrophes;

b. les gares et les stations des petites villes, ainsi que les tronçons de lignes des contrées où la vie est coûteuse et

c. toutes les stations et les tronçons de lignes des contrées où les conditions d'existence sont plus faciles.

L'Union ouvrière des entreprises suisses de transport nous a demandé de faire passer le tronçon Rubigen-Kiesen de la zone *c* dans la zone *b* et le tronçon Wallisellen-Winter-

thour de la zone *b* dans la zone *a*. Nous avons acquiescé à sa demande en ce qui concerne le parcours Rubigen-Kiesen, mais non quant au tronçon Wallisellen-Winterthour.

12. La même association nous a adressé une réclamation au sujet du *licenciement d'ouvriers occupés au service de la voie en gare de Bâle.* Nous avons répondu qu'après des travaux de grande envergure tels que la transformation de la gare de Bâle la diminution de travail rendait inévitable une réduction du nombre des équipes d'ouvriers, et que, par conséquent, l'ordre de licencier un certain nombre d'ouvriers occupés à la gare de Bâle n'avait rien d'extraordinaire. Nous avons encore fait remarquer que si cette mesure avait atteint certains ouvriers dits permanents, cela s'explique par le fait que les travaux de la gare de Bâle avaient duré plus de dix ans et qu'on avait engagé, pendant ce temps, plus d'« ouvriers permanents » que ne l'auraient exigé les besoins ordinaires.

13. La *Société des ouvriers de chemins de fer, à Berne,* s'est aussi plainte au chef du Département fédéral des chemins de fer de ce que des *ouvriers de la section de Berne* aient été *congédiés* à l'entrée de l'hiver 1908. Invités par le Département à nous prononcer à ce sujet, nous avons répondu que le licenciement des ouvriers de la voie à l'entrée de l'hiver était une mesure tout à fait normale, et que s'il avait donné lieu à des plaintes c'était parce que, ces dernières années, certains ingénieurs de la voie s'étaient mis à garder trop d'ouvriers en service pendant l'hiver, à l'encontre des intérêts de l'administration.

14. La Fédération vaudoise des entrepreneurs nous a demandé de faire ouvrir les soumissions en présence de leurs auteurs. Nous avons repoussé cette requête pour les motifs suivants:

a. Nos travaux ne sont pas mis au concours pour être adjugés au soumissionnaire qui fait l'offre la plus basse; autant que faire se peut, il est remis aux intéressés un devis détaillé, dans lequel ils doivent inscrire leurs prix. On procède de cette manière afin de permettre à l'entrepreneur de se rendre un compte exact des travaux qu'on lui demande. Or il arrive fréquemment que les soumissions renferment des erreurs de calcul ou d'autres inexactitudes. Les soumissions présentent rarement,

lors de leur ouverture, une image fidèle de l'importance de chacune d'elles par rapport aux autres. Pour avoir une idée exacte de leur valeur, les offres doivent être tout d'abord vérifiées, ce qui prend souvent plusieurs jours lorsqu'il s'agit de travaux importants. L'ouverture des soumissions en présence des entrepreneurs ne serait donc d'aucune utilité.

b. L'administration du chemin de fer ne peut pas toujours adjuger les travaux au soumissionnaire qui fait l'offre la plus basse. Elle doit aussi tenir compte des aptitudes personnelles et professionnelles de l'entrepreneur, notamment lorsqu'il s'agit de constructions à établir dans les limites d'installations en exploitation. L'ouverture publique des soumissions pourrait donc jeter du discrédit sur l'entrepreneur qui aurait fait l'offre la plus basse, au cas où celle-ci ne serait pas prise en considération.

c. Si l'on ouvrait les soumissions en présence des intéressés, il s'ensuivrait qu'on serait obligé de permettre à ces derniers de prendre connaissance des offres après leur vérification. Or on a constaté, dans des administrations où il est d'usage de procéder de cette manière, que des entrepreneurs réputés se plaignaient vivement de ce que leurs offres, soigneusement établies, pussent être consultées par tous les concurrents, même par ceux d'entre eux qui ne possédaient pas les connaissances suffisantes pour fixer des prix dûment motivés.

d. Il est prescrit que les offres pour les adjudications de travaux auxquelles procède notre administration par voie de mise au concours doivent parvenir dans un délai déterminé, munies d'une suscription explicative. Ces offres sont recueillies par le secrétaire de la Direction, qui, une fois le délai de soumission écoulé, doit les transmettre, sans les ouvrir, au chef de département qu'elles concernent, lequel les ouvre lui-même ou les fait ouvrir en sa présence. Les offres qui parviennent après l'expiration du délai de soumission ne sont en aucun cas prises en considération. Cette manière de procéder offre suffisamment de garanties contre les abus.

15. Cinq *fabriques suisses de câbles et de fils isolés* nous ont adressé une réclamation au sujet de *commandes de fils* adjugées à des maisons étrangères et nous ont demandé de donner la préférence aux fabriques suisses, même quand leurs

prix dépassent de 20 % ceux de la concurrence étrangère. Nous nous sommes déclarés d'accord de favoriser autant que possible l'industrie indigène, sans toutefois aller aussi loin que le demandaient les pétitionnaires.

16. Le *comité d'organisation du tir fédéral* qui aura lieu à Berne en 1910 nous a soumis les plans des *installations de tir* qui seront établies près de la station de signaux du Wilerfeld et entre les lignes d'Olten et de Thoune. Nous lui avons répondu que nous n'avions pas d'objections à formuler contre l'emplacement choisi, à condition qu'il s'engageât à prendre toutes les mesures que nous demanderions pour assurer la sécurité de l'exploitation. Nous nous sommes réservé de formuler nos conditions définitives après l'examen des plans par une commission d'experts, que nous avons composée de M. le colonel Affolter, à Zurich, M. le colonel Schiessle, à Lausanne, et M. le lieutenant-colonel de Bonstetten, à Thoune. Après un examen minutieux, cette commission déposa un rapport disant que les travaux de sécurité projetés étaient suffisants et ne demandaient qu'une légère modification des installations destinées à parer aux ricochets. Nous avons communiqué ces conclusions au comité d'organisation. Au surplus, celui-ci a assumé toutes les responsabilités pour les accidents qui pourraient se produire et a fourni pour cela une caution.

17. Le 12 février, de grand matin, un *incendie* a *complètement détruit* la partie centrale du bâtiment aux voyageurs de la gare de Genève, comprenant les salles d'attente, les guichets des billets, le service des bagages et les bureaux du service de l'expédition des trains. Le P. L. M., propriétaire de la gare, a immédiatement créé des installations provisoires pour assurer le service et entrepris ensuite la reconstruction du bâtiment. Le dommage est à la charge de ladite compagnie.

b. Travaux.

1. Le Conseil du Ier arrondissement a chargé la Direction d'arrondissement de pourvoir à ce que l'administration fasse des démarches auprès du Conseil fédéral en vue d'une prompte solution de la question de l'*achèvement du second*

tunnel du Simplon. Nous avons communiqué ce vœu au Département des chemins de fer.

2. Le Conseil d'Etat du canton de Vaud nous a priés de préaviser sur un projet de *transfert en tunnel du tronçon Montreux-Veytaux,* émanant d'un comité d'initiative constitué à Montreux. A part quelques avantages insignifiants, cette solution présenterait tant d'inconvénients sérieux que nous avons préavisé négativement, même pour le cas où les frais de construction, qui s'élèveraient à plusieurs millions, nous seraient remboursés.

3. Nous avons conclu avec la Direction des chemins de fer veveysans une entente aux termes de laquelle cette compagnie s'engage à construire, à *Vevey,* une *voie étroite de débord,* afin de décharger une des voies utilisées par les deux administrations. A titre de compensation, les chemins de fer fédéraux ont consenti une légère réduction sur la redevance annuelle pour la cojouissance de la gare de Vevey.

4. Nous avons autorisé la Direction du Ier arrondissement à conclure des arrangements avec les autorités des cantons et des communes intéressés, au sujet de la répartition des frais occasionnés par le remplacement : *a.* d'un *passage à niveau* à *La Tour-de-Peilz* par un *passage inférieur* pour route; *b.* d'un *passage à niveau* à *Oron* par une *nouvelle route* allant de la station d'Oron à Promasens ; *c.* de cinq *passages à niveau* de la *gare de Morges* par *deux passages inférieurs pour routes* et *un pour piétons,* et *d.* de *deux passages à niveau* à *Serrières* par un *passage inférieur pour route* et *une passerelle.* Nous avons en outre consenti à la construction d'une *passerelle* à l'emplacement du passage à niveau de la route cantonale à la station de *Croy,* qui a été supprimé, à condition que les intéressés participent équitablement aux frais.

5. Le préavis des autorités cantonales et communales concernant notre projet d'*extension de la station de Payerne* contenait une série de demandes, en partie d'une grande portée, ayant trait à des corrections de routes en rapport avec le projet d'extension générale. Nous avons fait quelques concessions et déclaré que nous ne pourrions donner suite aux autres demandes que si la commune se chargeait d'une part équitable des frais supplémentaires. A cette occasion,

nous avons modifié le plan des voies en portant la longueur prévue des deux voies de dépassement de 335 et 361 m. à 450 et 500 m.

6. Nous avons abandonné pour le moment le projet d'établissement de la *double voie Neuchâtel-St. Blaise,* parce qu'il a été reconnu, au cours des études, qu'il n'était pas possible d'introduire la seconde voie venant de St. Blaise en gare de Neuchâtel avant d'avoir agrandi cette dernière. D'autre part, le passage de la simple à la double voie à la sortie de la gare aurait nécessité la création d'une station à signaux et les frais auraient été faits en pure perte. Nous avons par conséquent invité la Direction d'arrondissement à préparer les plans de la double voie de St-Blaise au Landeron, le cas échéant jusqu'à Neuveville.

7. Le Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel nous a soumis les plans du projet d'*équipement électrique de la ligne du Jura neuchâtelois* à la gare de Neuchâtel et de Neuchâtel au Vauseyon. Nous avons demandé une série de modifications dont il sera tenu compte.

8. Le projet d'établissement de la *double voie Wilerfeld-Gümligen* a été approuvé le 30 décembre 1908 par le Département fédéral des chemins de fer. Les demandes de l'autorité cantonale visant à la réduction des déclivités des routes cantonales passant au dessus ou au dessous de la voie entre Wilerfeld et Ostermundigen, ainsi qu'à l'élargissement de la nouvelle Dorfstrasse à Ostermundigen, ont été repoussées. Par contre, le Département nous a imposé l'obligation de reporter à la lisière du bois, conformément à la demande de la commune de Muri, le tracé de la nouvelle route de Gümligen, destinée à remplacer le passage à niveau près du passage supérieur du chemin de fer de Worb et de prolonger le Schermenweg, d'une largeur de 4 m., de la route de Bolligen jusqu'à la nouvelle station, dans l'idée que les communes intéressées supporteraient la plus grande partie de la dépense. Il a été en outre pris acte des concessions que nous avions déjà faites antérieurement au sujet des corrections de routes. Il n'en résultera pas de frais supplémentaires notables pour notre administration.

9. Les sociétés de tir réunies de la ville de Berne nous ont demandé si nous avions l'intention de *créer une halte*

provisoire au Wilerfeld, pour certains trains, dans le cas où le tir fédéral de 1910 aurait lieu au Wankdorffeld. Nous avons répondu négativement.

10. Le Conseil-exécutif du canton de Berne nous a informés, le 10 août 1909, que les corporations intéressées à la *transformation de la gare de Thoune* n'étaient pas en mesure de supporter leur quote-part aux frais supplémentaires qu'occasionnerait l'exécution d'un projet conçu selon leurs désirs, et qu'elles avaient par conséquent décidé de poursuivre la réalisation d'un projet moins coûteux, prévoyant la construction du bâtiment aux voyageurs entre la Frutigstrasse et l'Aarefeldstrasse. Le Conseil-exécutif nous a demandé en même temps de nous charger d'élaborer un projet avec devis. Nous lui avons répondu affirmativement.

11. Les communes de Bienne et de Madretsch ont fourni, le 9 septembre 1909, leurs déclarations touchant leur participation aux frais de *transformation de la gare de Bienne,* en particulier quant à la garantie, assumée par elles, des sommes prévues au devis pour les expropriations. Des négociations sont encore en cours au sujet de la convention à conclure.

12. L'entreprise chargée de dresser le projet d'un *tramway de Berne à Zollikofen* nous a fait soumettre par la direction du IIe arrondissement un *projet de raccordement de ladite ligne à la station de Zollikofen.* Nous lui avons fait savoir par la même entremise de quelle manière devait, à notre avis, s'opérer le raccordement.

13. Nous avons répondu négativement à une demande de la *municipalité de Zollikofen,* transmise par la Direction des chemins de fer du canton de Berne, tendant à la *suppression du passage à niveau* qui coupe la ligne Berne-Olten au sud de la station.

14. Le Conseil-exécutif du canton de Berne nous a communiqué une requête de l'entreprise du chemin de fer Herzogenbuchsee-Lyss, demandant de porter de 3,8 à 4 m. la *hauteur libre* du *passage inférieur* à construire à la *station d'Herzogenbuchsee,* au km. 66,973. Nous avons répondu que nous étions prêts à faire droit à cette requête, si les frais supplémentaires qui en résulteraient nous étaient remboursés.

15. Lors de la présentation de notre projet d'agrandissement de la *station de Derendingen,* le Conseil municipal de cette localité, appuyé par le gouvernement cantonal, avait demandé le transfert de la station au sud de la voie ferrée. D'après nos calculs, ce transfert coûterait environ fr. 150,000 de plus que l'agrandissement sur l'emplacement actuel. Le bien-fondé des motifs invoqués par la commune à l'appui de sa demande ne pouvait d'ailleurs pas être admis. De plus, ce transfert aurait sans nul doute soulevé de nouvelles oppositions. Le Département fédéral des chemins de fer décida par conséquent, sur notre proposition, de repousser cette demande.

16. Après de longs pourparlers, nous nous sommes mis d'accord avec la Direction générale des douanes au sujet du projet d'*aménagement de locaux pour la visite douanière* des marchandises importées et exportées, *dans le bâtiment de service G. V. de la gare de Bâle, côté suisse.*

17. A l'instar de ce que nous avions fait en 1908 pour la Société de l'asile des émigrants, nous avons décidé de mettre gratuitement et pour un temps limité à la disposition de la société appelée « Opera di assistenza » — société pour la protection des émigrants italiens, qui se propose de construire à *Bâle* un *asile pour les italiens émigrant périodiquement* — une parcelle de terrain à bâtir sise au sud de la gare aux voyageurs.

18. Conformément à une décision du Conseil d'administration, du 28 novembre 1908, nous avons demandé au Département fédéral des chemins de fer de revenir sur sa décision du 7 septembre 1907 relative au projet d'*extension de la station d'Aarbourg,* et d'abandonner les réserves qu'il avait formulées, à l'exception de celle touchant le transfert de la voie de garage. Le Département transmit notre demande au Conseil d'Etat du canton d'Argovie, pour préavis. Celui-ci protesta contre un retour au projet primitif, en se déclarant cependant d'accord de réduire ses prétentions au sujet de la conformation des passages inférieurs. Une économie sensible ne pouvant être ainsi réalisée, nous avons renoncé, pour le moment, à opérer la transformation complète de cette station. Nous avons donc soumis au Département des chemins de fer un projet ne prévoyant que les installations absolument indispensables à la réception de la double voie du côté de Zofingue.

19. Le projet de la *double voie Aarbourg-Sursee* prévoyait un passage supérieur près de Brittnau. Les communes intéressées, appuyées par les gouvernements cantonaux d'Argovie et de Lucerne, nous ont demandé de renoncer à cette construction. Elles ont allégué que ce passage supérieur, avec ses accès assez rapides, constituerait une entrave à la circulation et que le trafic sur la route n'était pas considérable au point de ne pas permettre le maintien du passage à niveau. Bien qu'il soit désirable de le supprimer, pour la sécurité de l'exploitation, nous avons cru devoir faire droit à cette demande, en ce sens que nous nous sommes bornés à faire l'acquisition des terrains nécessaires, en décidant d'ajourner l'exécution du passage supérieur. Le Département fédéral des chemins de fer a consenti à cet ajournement.

20. Les communes de Reiden, Langnau, Pfaffnau, Richenthal, Roggliswil et Wikon ont recouru au Conseil fédéral, par deux requêtes, contre la décision du Département fédéral des chemins de fer approuvant notre projet d'*extension de la station de Reiden.* Le Département nous a invités à nous prononcer sur ces requêtes. Nous lui avons proposé de rejeter les demandes tendant à la construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs, au transfert de la halle aux marchandises à l'est de la ligne, à la construction d'une troisième route d'accès à la station, au prolongement du sentier à l'est, à l'établissement d'une voie de dépassement et au déplacement d'une maison de garde. Par contre, nous avons proposé d'admettre partiellement la demande de maintien du passage à niveau de la route Pfaffnau-Reiden en décidant que le terrain nécessaire au passage supérieur devrait être acheté dès maintenant, mais que l'exécution serait ajournée. Le Conseil fédéral a tranché ces recours conformément à nos propositions.

21. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis une requête du Conseil d'Etat du canton de Lucerne, dans laquelle celui-ci lui demande de pourvoir à ce que nous installions de *nouveaux quais de chargement au sud des chantiers de bateau à Lucerne,* en prenant la majeure partie des frais à notre charge. Cette installation ayant le caractère d'une voie de raccordement, nous ne pouvons légalement être contraints à participer aux frais. Nous avons répondu dans ce sens au Département fédéral des chemins de fer, tout en lui déclarant que nous serions disposés à faire des concessions au moment de la fixation des redevances pour

la mise en place et l'enlèvement des wagons, si ces travaux étaient exécutés par les intéressés.

22. Nous avons répondu négativement à une requête du Conseil communal de Horw nous demandant de rendre le *tronçon Lucerne-Horw de la ligne du Brunig propre au transport des wagons à écartement normal,* attendu que l'établissement de la voie normale au moyen d'un troisième rail, aussi bien que l'installation de trucs transbordeurs, entraînerait des frais hors de proportion avec l'importance du trafic des marchandises de la station de Horw.

23. Le Département fédéral des chemins de fer nous a déclaré à notre demande, le 19 janvier 1909, qu'en principe il n'avait pas d'objections à formuler contre la *suppression du service des marchandises à la station de Zurich-Enge,* à l'occasion de la transformation de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich.

24. Le chemin de fer de la vallée de la Tœss nous a proposé d'utiliser, pour la double voie à établir sur le tronçon *Winterthour-Grüze,* les voies actuelles de la ligne de St. Gall et du chemin de fer de la vallée de la Tœss, au lieu de poser une seconde voie neuve pour la ligne de St. Gall, et d'affecter la double voie ainsi constituée à l'entrée de ses trains en gare de Winterthour. Nous avons toutefois refusé d'entrer en matière sur cette proposition, parce que l'économie qui en résulterait ne serait pas très forte, et que la marche lente des trains du chemin de fer de la vallée de la Tœss entraverait la circulation des trains de la ligne principale.

25. En dressant le projet pour le *transfert de la station de Gossau* et le raccordement du chemin de fer appenzellois, nous avons réparti les travaux de la manière suivante: la voie étroite est mise à la charge du chemin de fer appenzellois, tandis que nous exécutons à nos frais tous les travaux pour la voie normale, le prolongement du passage souterrain jusqu'au quai dudit chemin de fer, ainsi qu'un tronçon de la route donnant accès à ses installations. Le chemin de fer appenzellois aurait voulu que nous prissions encore à notre charge d'autres parties de ses installations, mais nous l'avons refusé, estimant que nous avions montré suffisamment de bon vouloir en nous chargeant des travaux que nous venons d'indiquer.

26. Il a été conclu une convention additionnelle complétant celle du 11 octobre 1906 passée entre le Département fédéral des postes et des chemins de fer, l'administration des chemins de fer fédéraux, la ville de St. Gall, le chemin de fer routier St. Gall-Speicher-Trogen et le chemin de fer routier appenzellois au sujet du parachèvement de la *gare aux voyageurs et de la construction d'un nouvel hôtel des postes à St. Gall.* Cette convention additionnelle précise les divers changements apportés au projet primitif d'aménagement de la place de la gare, par suite de la mise au concours des projets de bâtiment aux voyageurs et d'hôtel des postes.

27. La Direction du IV^e^ arrondissement a conclu avec le Conseil d'Etat et le Conseil communal de St. Gall une convention réglant les points litigieux encore en suspens qui ont trait à la *suppression du passage supérieur pour route près de l'ancien orphelinat de St. Gall* et à son remplacement par un passage inférieur pour piétons, ainsi qu'au *déplacement de la Rosenbergstrasse* plus au nord en vue de l'entrée en gare de St. Gall de la deuxième voie venant de St. Fiden. Nous avons ratifié cette convention.

28. Nous avons approuvé un projet du *chemin de fer routier appenzellois* pour l'*établissement de ses voies* à la *gare aux marchandises de St. Gall* et pour la construction d'une voie normale de transbordement; il est entendu que le chemin de fer routier exécutera ses voies à ses frais, tandis que les chemins de fer fédéraux se chargent d'établir la voie normale de transbordement pour leur propre compte. L'utilisation des terrains appartenant aux C. F. F. fera l'objet d'une convention, qui sera passée lors du règlement des divers points restés en suspens au sujet de la transformation de la gare.

29. Un contrat a été conclu avec la commune de Goldach, par lequel nous sommes tenus de construire, à frais communs, un *passage inférieur pour route* et un *chemin parallèle* pour remplacer deux passages à niveau au lieu dit « Ochsengarten », près Goldach, sur la ligne de St. Gall à Rorschach.

30. Le Conseil communal de Wattwil nous a demandé à réitérées reprises de donner à la nouvelle *halle aux marchandises des dimensions plus grandes* que ne le prévoyait notre projet et d'y installer un bureau pour l'expédition des

marchandises. Nous avons repoussé cette demande, parce que la halle suffit au trafic de cette station et que l'installation d'un bureau d'expédition spécial entraînerait une augmentation de personnel.

31. Après de laborieuses négociations avec les chemins de fer badois de l'Etat, nous avons obtenu qu'ils améliorent autant que possible l'accès de la salle affectée à la visite douanière et de la salle d'attente des voyageurs pour la Suisse, à la *gare de Constance.* Il a été prévu, sur leur proposition, d'installer un guichet pour la vente des billets à destination de la Suisse dans la première de ces deux salles. Nous avons en outre consenti à ce qu'ils construisent un delta de voies pour tourner leurs locomotives, sur notre terrain situé entre les lignes de Constance à Kreuzlingen et de Constance à Emmishofen, près de la gare de Constance, sous la réserve que cette installation fût enlevée ou modifiée dès que nous aurions besoin de ce terrain.

32. La compagnie du Gothard nous a transmis un projet de *jonction du chemin de fer Biasca-Acquarossa à la station de Biasca,* établi par l'entreprise de ce chemin de fer. Nous l'avons accepté sous la réserve qu'en cas d'application de l'électricité à l'exploitation de la ligne, les plans détaillés des installations à faire à la station soient soumis à notre approbation.

33. Le Département des chemins de fer avait suggéré en 1906 à la Direction du Gothard l'idée d'installer au nord du bâtiment aux voyageurs de la gare de *Bellinzone,* pour les besoins du service, un chemin qui relie la gare au dépôt des locomotives sans traverser les voies. Sur ces entrefaites, c'est-à-dire en 1908, un fort groupe d'habitants du village de Daro, situé derrière la gare, s'est adressé au Département des chemins de fer, avec l'appui de la Municipalité de Bellinzone et du Conseil d'Etat du canton du Tessin, pour lui demander de pourvoir en outre à ce qu'un passage public pour piétons fût établi sous la voie au nord du bâtiment aux voyageurs. La compagnie du Gothard s'en remit aux chemins de fer fédéraux du soin de résoudre ces questions. Après les avoir étudiées, nous avons répondu de la manière suivante au Département des chemins de fer:

Nous avons tout d'abord déclaré que sa proposition de 1906 n'était pas réalisable, pour des raisons de service, car

il ne serait pas possible d'éviter une traversée des voies, même s'il existait un passage souterrain conduisant au dépôt. Il n'est d'ailleurs pas certain, ajoutions-nous, qu'on ne soit pas obligé de déplacer le dépôt lorsqu'on agrandira la gare. Il ne serait dès lors pas recommandable d'établir actuellement le chemin proposé.

En ce qui concerne la requête de 1908 des habitants de Daro, nous avons répondu que nous étions disposés, sous réserve de l'allocation du crédit par les autorités compétentes, à ouvrir pour les piétons un passage sous voie au nord du bâtiment aux voyageurs, pourvu que les intéressés prissent à leur charge la moitié des frais.

34. L'administration des chemins de fer italiens de l'Etat nous a proposé de remplacer par un pont de pierre à trois arches, sur la ligne Bellinzone-Luino, le *pont métallique de la Dirinella, ruisseau formant frontière entre la Suisse et l'Italie.* Nous nous sommes déclarés d'accord et avons consenti à prendre à notre charge la moitié des frais.

35. A la demande instante et répétée de la commune de *Boncourt,* nous avons projeté d'*établir* une *station* à cet endroit, eu égard à la situation particulière faite à cette localité par la proximité de la frontière. Nous avons toutefois posé comme conditions que la commune acquière et nous cède gratuitement le terrain nécessaire, qu'elle consente à la suppression d'un chemin vicinal traversant l'emplacement de la future station et satisfasse à ses frais aux prétentions que les tiers pourront faire valoir de ce fait, qu'elle nous fournisse gratuitement l'eau nécessaire à la station en l'amenant du réservoir communal, et qu'elle contribue enfin pour fr. 40,000 aux frais de construction. Ces conditions ont été acceptées par la commune.

Ensuite d'une requête de la commune, nous nous sommes déclarés prêts à transformer la *halte de Villeret* en une station pour le *service complet des marchandises,* à condition que la commune participe aux frais par une subvention convenable. Elle s'est montrée en principe d'accord de fournir une subvention, mais comme elle ne dispose momentanément pas des fonds nécessaires, elle nous a fait savoir qu'elle renouvellerait ultérieurement sa requête.

Nous avons repoussé des demandes analogues touchant l'*institution du service des marchandises à la halte de Bres-*

sonnaz et l'établissement de nouvelles stations ou haltes à Conthey, entre Ardon et Sion, à *Frinvillier,* entre Bienne et Reuchenette, à *Buix,* entre Delle et Grandgourt, à *Wangenbrüggli,* entre Bümpliz et Thœrishaus, au *Hirsi,* entre Meiringen et Brienzwiler, et à *Calprino,* au sud de Lugano.

Les communes intéressées nous ont demandé d'installer des haltes pour le service des voyageurs entre Giubiasco et Rivera-Bironico et entre cette dernière station et Taverne, simultanément avec les stations de croisement. Nous avons toutefois refusé de prendre ces requêtes en considération, attendu que nous n'avons pas l'intention de construire ces dernières stations.

Nous avons enfin fait savoir au Conseil d'Etat du canton de Schwyz que la situation financière des chemins de fer fédéraux nous obligeait à différer la construction d'une nouvelle station à Schübelbach.

36. *Travaux exécutés.*

a. Travaux exécutés sous la surveillance immédiate de la Direction générale.

1. Chemin de fer du Ricken.

Nombre des journées de travail:

du commencement des travaux à fin 1908	1,419,817	journées
en 1909	47,275	»
Total à fin 1909	1,467,092	journées

Dans notre rapport sur le dernier exercice, nous avons fait remarquer qu'il était nécessaire de réfectionner la maçonnerie du tronçon du tunnel qui traverse les couches marneuses entre les km. 3,230 et 3,460 à partir de la tête nord, parce qu'elle avait subi des déformations.

Une entente est intervenue à ce sujet avec l'entreprise, dans le courant d'avril, après de laborieux pourparlers. Cette reconstruction n'a toutefois commencé sérieusement que le 20 octobre, car la société anonyme des carrières suisses de granit a livré les voussoirs avec une telle lenteur qu'il était à craindre que les matériaux ne vinssent à manquer et que le travail fût entravé, si les livraisons n'arrivaient pas régulièrement. Les travaux ont été menés énergiquement pendant les deux derniers mois de l'exercice. La ligne Uznach-Wattwil pourra être ouverte à l'exploitation le 1er octobre 1910, s'il ne surgit plus d'empêchements inattendus.

Le gaz grisouteux qui s'échappe dans la partie nord, par les deux niches aux km. 4,382 et 4,388, continue à brûler sans modification sensible.

La quantité d'eau qui s'écoule par le portail sud s'élève en moyenne à 21,8 litres à la seconde.

L'entreprise a démoli toutes ses installations.

12 accidents nous ont été annoncés pendant l'exercice; ils n'ont pas eu de suites fâcheuses. A fin 1909, le nombre total des accidents s'élevait à 2459, dont 16 suivis de décès.

Travaux à ciel ouvert. Les travaux de construction sont terminés, à l'exception de quelques ouvrages de protection dans la tranchée d'Oberkirch, où des glissements se sont produits. La voie ferrée est posée sur tout le parcours Uznach-Wattwil.

Les travaux d'extension de la station d'*Uznach* sont à peu près achevés; il ne reste plus qu'à poser la marquise, l'appareil de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux et la plaque tournante pour les locomotives.

La *station de Kaltbrunn* peut être livrée à l'exploitation.

Les travaux d'extension de la *station de Wattwil* touchent à leur fin. Les bâtiments sont sous toit. Il reste encore à poser la marquise, l'appareil de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux, ainsi qu'à effectuer quelques travaux de parachèvement.

2. *Agrandissement du bâtiment de service au Brückfeld, à Berne.*

Le bâtiment est achevé; les bureaux sont occupés et le décompte est clos.

b. Travaux exécutés sous la surveillance des Directions d'arrondissement.

Ier arrondissement.

a. Travaux achevés:

Passage supérieur pour la route cantonale à Glarey, près de Sierre, et pont sur la Mandarèche à la station de Sierre; passage inférieur pour piétons près d'Arnex; passage inférieur pour route à proximité du canal oriental à Yverdon; passerelle à la station de Chiètres; extension des stations d'Oron, Aarberg, Serrières et Vauderens; cour aux marchandises à La Sarraz; deuxième bâtiment d'administra-

tion à Lausanne; agrandissement des ateliers de Fribourg; nouveau bâtiment aux voyageurs au Day; corps de garde pour coketiers à Neuchâtel; abri pour les bestiaux aux Verrières; deux maisons d'employés à Brigue; abris neufs sur les quais extérieurs à Roche, Yvorne, St. Triphon et Bex; deux maisons de gardes à Perroy et entre Oron et Vauderens; installations pour le lavage des wagons à trente gares et stations; grues de chargement à Morges, Romont, Villaz-St. Pierre et Serrières; pont-bascule de 40 tonnes à Sion; appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à St. Triphon, Bex et La Sarraz; plaque tournante de 18 mètres à Payerne; bloc-système entre Auvernier et Vauseyon, entre Lausanne et Lutry et entre Lausanne et La Conversion; alimentation d'eau de quatre maisons de gardes et de la station d'Ardon.

b. Travaux en cours.

Gare de Renens: Les quais et les marquises, les passages sous voie accédant aux quais et le passage public sous voie, ainsi que l'installation pour le transbordement des bestiaux sont terminés, de même que les parties principales des voies. Il reste encore à compléter les appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux.

Gare de Lausanne: Le bâtiment postal de transit et le tunnel destinés au service de la poste sont achevés; il en est de même du passage sous voie accédant à la partie ouest des quais. Les installations pour le nouveau dépôt ont été mises en œuvre; le bâtiment de service de ce dépôt est sous toit; la fosse à piquer de 35 m. de longueur a été livrée à l'exploitation et les fondations de la plaque tournante de 20 m. de diamètre pour les locomotives sont achevées. Les maçonneries des remises, des fosses à piquer intérieures et du gros chariot transbordeur sont en voie d'exécution. Ne sont pas encore commencés la construction du bâtiment aux voyageurs et du bâtiment de service et l'agrandissement du bâtiment du buffet, pour lesquels les plans définitifs sont cependant terminés, ainsi que le montage des marquises des quais et l'établissement du passage supérieur du chemin de Villard.

Gare de Vevey: Les travaux sont terminés, sauf la reconstruction de l'ancien bâtiment aux voyageurs qu'on exécute actuellement.

Gare de St. Maurice: L'extension est bientôt achevée. Le

nouveau bâtiment aux voyageurs, le bâtiment de service et le bâtiment pour le service postal et les W. C. seront terminés sous peu.

Gare de Sion: Le bâtiment aux voyageurs, le nouveau buffet et les W. C. sont achevés. On travaille au redressement du niveau de la voie entre les km. 91,500 et 92,300, au chemin parallèle au sud de la gare, à l'assainissement des installations de la gare et aux terrassements aux abords du dépôt des sels.

Double voie St. Maurice-Martigny: La seconde voie est posée sur tout le parcours. Le tronçon St. Maurice-Vernayaz a été ouvert à l'exploitation en double voie, et le service sur le tronçon Vernayaz-Martigny s'effectue sur la nouvelle voie, pour permettre la réfection des ponts de l'ancienne. Il reste encore à exécuter le transfert de la route cantonale entre le passage inférieur de Vérolliez et le passage à niveau actuel près du Bois noir, ainsi que les accès au passage supérieur d'Evionnaz.

Double voie Vauderens-Siviriez. Le projet est approuvé par le Département fédéral des chemins de fer. La reconstruction et le complétement des maçonneries, comprenant la construction de 30 nouvelles niches et d'un nouveau canal d'écoulement, ainsi que l'abaissement du radier du tunnel de Vauderens, long de 921 m., sont terminés.

L'exhaussement et la reconstruction du passage supérieur de Chambésy, km. 56,515, le passage inférieur de Versoix, km. 51,996, le passage inférieur d'Allaman, km. 21,359, ainsi que la passerelle et le passage inférieur pour piétons au même endroit, le passage supérieur pour la route de Lussery près de Penthallaz, km. 17,090, et le passage supérieur au lieu dit « Ochsen », km. 77,690, près de Morat, sont en chantier et en partie à peu près terminés.

Les travaux d'agrandissement des stations de Villeneuve, Aigle, Sierre, Cossonay, Yvonand et Travers ont été entrepris.

IIe arrondissement.

a. Travaux achevés:

Voie de dépassement et installations pour le service vétérinaire frontière à la gare de St. Jean, près Bâle; bâtiment de service du dépôt des locomotives à la Nauenstrasse; nouveau bâtiment pour le service sanitaire; prolongement du

quai G. V. des chemins de fer d'Alsace-Lorraine à la gare aux voyageurs de Bâle; couverture du quai G. V. et appareil de distribution du gaz d'éclairage pour les voitures, côté ouest de la gare aux voyageurs de Bâle E. L. B.; agrandissement du bâtiment de service, transfert et prolongement de la halle aux marchandises et construction d'une passerelle et d'une marquise à Lausen; exhaussement du bâtiment à l'usage de bureaux et de magasins des ateliers d'Olten; agrandissement du bâtiment aux voyageurs et de la halle aux marchandises et construction d'un bâtiment de service à Sarnen; nouvelle salle d'attente de IIe classe et agrandissement de la halle aux marchandises à Malters; extension des stations de Signau, Perles, Reuchenette, Courtelary (sans agrandissement du bâtiment aux voyageurs) et Court; voie d'évitement à Longeau; travaux complémentaires pour l'entrée à la station de Mache du chemin de fer à voie étroite Mache-Boujean; modification des voies à Schœnbühl; voie de garage aux ateliers de Bienne; bâtiment de service et remise pour les charrettes postales à Lyss; extension des voies à Liesberg; plaque tournante de 20 m. pour les locomotives à Delémont; transformation et extension des locaux de service du bâtiment aux voyageurs de Porrentruy, agrandissement du bâtiment postal de transit audit lieu et pose d'une marquise à ce bâtiment; deux nouvelles maisons de garde à Dagmersellen et entre Soleure et Lüsslingen; nouveaux appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Granges, Longeau et Courtelary, et complétement de celui de Sonceboz; grues de chargement à Zwingen, Soyhières et Court; ponts à bascule à Langenthal et Liesberg; téléphone entre Vieux-Soleure et Bienne, Tavannes et Sorvilier, Bâle et Münchenstein, Fluhmühle et Sentimatt; nouveaux signaux avancés et remplacement des disques par des sémaphores sur le parcours Bâle-Olten-Langenthal.

b. *Travaux en cours.*

Double voie Ruchfeld-Aesch. Les travaux seront terminés sous peu entre Ruchfeld et Münchenstein; les terrassements pour la nouvelle entrée en gare de Bâle ont été commencés.

Double voie Aarbourg-Lucerne. Le parcours Zofingue-Sursee a été livré à l'exploitation en double voie. De nouveaux projets ont été dressés et soumis aux autorités pour l'extension de la station de Zofingue et pour l'entrée de la

double voie à Aarbourg. Les travaux seront entrepris au printemps 1910 sur le parcours Aarbourg-Zofingue.

Le projet de *double voie entre Sursee et Rothenbourg* est établi.

Double voie Wilerfeld-Gümligen et nouvelle station d'Ostermundigen. Les travaux ont été adjugés, et l'entreprise a commencé les travaux préliminaires.

Gare de Berne. Gare aux gros matériaux et gare de triage à Weiermannshaus, et dépôt de locomotives sur les terrains Aebi. Les travaux ont fortement avancé pendant l'année. La route de Morat est déplacée et le canal du ruisseau dit « Stadtbach » est terminé. De nouveaux projets sont en voie d'élaboration pour les installations destinées à la formation et au garage des trains de voyageurs à la Villette, pour l'extension de la gare aux voyageurs et pour la transformation des installations de la Schützenmatte.

Station de Moutier. Il reste encore à installer l'appareil de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux, les marquises et la lumière électrique.

La transformation de la *halte de Zwingen* en une station complète est à peu près terminée.

Le passage supérieur du Singerweg, à *Bâle,* et le passage inférieur *d'Hindelbank* sont à peu près terminés; il reste encore à faire quelques petits travaux de parachèvement.

L'agrandissement des *stations de Malleray* et de *Reconvilier* est en voie d'exécution. Il en est de même du nouveau bâtiment devant abriter les locaux de service et des locaux pour la poste à *Delémont.*

Ligne du lac de Brienz. Le projet et le devis général sont établis. Pour l'entrée en gare d'Interlaken-Est, nous n'avons encore soumis que des avant-projets aux chemins de fer de l'Oberland bernois.

IIIe arrondissement.

a. *Travaux achevés.*

Passage supérieur pour route à Erlenbach (Zurich); passerelle traversant la voie sur le parcours entre Altstetten et Schlieren; passage inférieur pour la Rœmerstrasse à Baden; remplacement d'un chemin vicinal entre Baden et Turgi par un passage inférieur pour piétons; passage inférieur pour piétons près de la gare de Brugg, km. 31,161; passage inférieur pour piétons au km. 47,956 et chemin parallèle à Hor-

nussen; passages inférieurs pour piétons aux km. 70,918 et 71,424, près de Rheinfelden; chemin parallèle près de Rietheim (ligne Zurzach-Koblenz) destiné à remplacer un passage à niveau pour piétons; radier voûté de 56 m. dans le tunnel de l'Albis; murs de protection contre la chute des pierres le long de la ligne Weesen-Mühlehorn; extension des stations de Augst, Koblenz, Bülach, Illnau, Schwerzenbach, Horgen, Bubikon, Rothkreuz, Schinznach-les-bains et Siggenthal-Würenlingen; voie de chargement à Oberrieden; agrandissement de la cour aux marchandises à Kilchberg près Zurich; agrandissement de la cour de la station de Mühlehorn; prolongement de la voie de chargement à Mels; chambre d'eau et grue hydraulique à Niederweningen; assainissement de la cave sous la halle des expéditions de marchandises à la gare principale de Zurich; transformation des bureaux de la douane dans le bâtiment des expéditions de marchandises à Zurich; agrandissement de la halle aux marchandises et du quai à Zurich-Letten; logement pour le chef de district (ancien bâtiment aux voyageurs de Mühlehorn) et prolongement de la halle aux marchandises et du quai à Seebach; agrandissement de la halle aux marchandises à Glattbrugg; prolongement de la remise aux locomotives à Rapperswil; transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs de Wülflingen en une halle aux marchandises; agrandissement et transformation du bâtiment aux voyageurs d'Aarau; agrandissement de la halle aux marchandises à Entfelden; prolongement de la halle aux marchandises et du quai à Lenzbourg; 7 nouvelles maisons de gardes; installation de la lumière électrique à six stations; installations pour le lavage des wagons à seize stations; ponts à bascule à dix stations; appareils pour la manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Oerlikon, Sulz, Dænikon et Dottikon-Dintikon; extension du bloc-système à Niederglatt; nouvelles lignes télégraphiques Oerlikon-Seebach, Olten-Zurich, Zurich-Winterthour et Rapperswil-Uznach; lignes téléphoniques entre Cham et Lucerne et entre Neuhausen et Schaffhouse; signaux avancés à treize stations et nouveaux signaux des aiguilles anglaises à la gare de Zurich et à sept stations.

b. *Travaux en cours.*

Nouveaux ateliers de Zurich. Les parties principales des bâtiments sont terminées et l'atelier de réparation des locomotives pourra être livré à l'exploitation au printemps 1910. La toiture métallique de l'atelier de peinture et de revision des voitures est en construction.

Les travaux d'agrandissement des stations de Cham, Dübendorf, Tœss et Schwanden, la construction de la station de croisement servant de halte à Bollingen, entre Rapperswil et Schmerikon, la construction d'une maison d'habitation pour fonctionnaires à Sihlbrugg, la construction de voies d'évitement et de voies de dépassement, etc., se poursuivent normalement.

IVe arrondissement.

a. *Travaux achevés.*

Passage inférieur pour route au lieu dit Ahorn, km. 82,516, entre St. Gall et Bruggen ; passages inférieurs pour piétons à Arbon et Amriswil; passage supérieur pour route au km. 34,342 à Attikon; prolongement des voies de croisement à Thalheim, Ermatingen et Altnau; nouvelles voies de dépassement à Eschlikon et de croisement à Lütisburg; extension des voies à Güttingen; nouveau chariot transbordeur aux ateliers de réparation de Romanshorn; voie et cour de chargement pour le nouveau quai à pétrole, à St. Gall; chariot transbordeur électrique et bâtiment pour transformateurs aux ateliers de Coire ; nouvelles marquises des bâtiments aux voyageurs d'Egnach et de Bruggen; nouveau quai aux voyageurs à Islikon; nouveau quai aux voyageurs et prolongement de la marquise à Frauenfeld; quai de la halle dite de Schaffhouse, pour la visite sanitaire du bétail en transit, à Romanshorn; quai de chargement à Bischofszell; agrandissement de la halle aux marchandises et du quai à Münsterlingen; maisons d'habitation pour fonctionnaires et quai pour le bétail d'importation (avec installation pour le lavage des wagons) à Landquart; installation de la lumière électrique à huit stations; installations pour le lavage des wagons et fosses à fumier à Stammheim, Kreuzlingen et Landquart; pont-bascule à Güttingen; appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Egnach, Lütisbourg, Eschlikon, Mammern et Ermatingen et complétement des installations de Rorschach, Amriswil et Etzwilen.

b. *Travaux en cours.*

Gare de Winterthour. Passage inférieur pour la Zürcherstrasse. La correction de l'Eulach, qui doit être effectuée avant la mise en chantier du passage inférieur, est en voie d'exécution.

Gare de St. Gall. La plus grande partie des travaux ont encore dû être suspendus cette année, parce que les négo-

ciations relatives à l'aménagement de la place de la gare et aux projets des bâtiments aux voyageurs et d'administration n'ont abouti qu'au commencement de 1910. La construction des voies de manœuvre à l'ouest de la gare est passablement avancée.

Gare de Romanshorn. Le bâtiment de service est sous toit et la voie de la station de chargement est terminée. La canalisation dans la cour près de la remise aux locomotives et de la plaque tournante est achevée, et l'on a commencé le remplissage au moyen des matériaux provenant de Rorschach. Les fondations de la nouvelle plaque tournante de 20 mètres et l'élargissement du pont sur la Salmsacher-Aa sont en voie d'exécution.

Station de Rüthi. Le remplissage en vue de l'extension est à peu près terminé; les fondations du nouveau bâtiment aux voyageurs et de la halle aux marchandises sont commencées.

Station de Rheineck. L'abaissement et l'empierrement de la cour de la station sont terminés. Les murs du nouveau bâtiment aux voyageurs sont construits jusqu'au niveau des soubassements.

Station de Lichtensteig. Les voies sont posées. Le gros œuvre du nouveau bâtiment aux voyageurs et du bâtiment de service est achevé.

Double voie Winterthour-Ste. Marguerite.

a. Tronçon St. Gall-St. Fiden. La galerie de base du tunnel à double voie de 1473 m. de longueur avait atteint 940 m. à fin décembre 1909. Configuration du terrain : marne sèche.

Depuis la mi-novembre, la Steinach coule dans son nouveau lit, à St. Fiden, sur tout le parcours corrigé, ce qui permet de poursuivre sans encombre les travaux de remplissage à la station. Les culées du pont supérieur, à l'est, sont en construction.

b. Tronçon Winterthour-Wil. Les travaux n'ont pas encore été entrepris, parce que les nombreuses demandes qui ont été formulées au sujet du déplacement des routes et des chemins n'ont pas encore pu être liquidées définitivement et que l'approbation des plans par le Département fédéral n'a dès lors pas encore pu avoir lieu.

V^e arrondissement.

a. *Travaux achevés.*

Renforcement du pont de l'Inschireuss; passage inférieur pour le chemin de fer du Val Blenio, au km. 131,160, en amont de la station de Biasca; remplacement de constructions métalliques avec poutres à âme pleine par un tablier en rails noyés dans le béton, entre Cadenazzo et Locarno; passage inférieur destiné à remplacer un passage à niveau entre Ranzo-Gera et Dirinella; extension de la cour aux marchandises, revêtement en bois de la halle et prolongement du quai de chargement à Gœschenen; magasin et atelier pour le surveillant des enclenchements, à Airolo; agrandissement de huit maisons de gardes; installation de l'éclairage électrique à Immensee; grue de chargement à Osogna; seconde ligne télégraphique de Gœschenen à Airolo.

Double voie Giubiasco-Chiasso. Le projet de la double voie entre Mendrisio et Chiasso est terminé. Les plans des expropriations ont été déposés dans les communes. Les études sont en cours pour le tronçon Lugano-Mendrisio.

c. Entretien de la voie.

Parmi les travaux d'entretien de quelque importance nous citerons:

I^er arrondissement: Continuation, à l'intérieur du tunnel de Jougne, des travaux de reconstruction commencés en 1908 (à fin décembre, il avait été reconstruit 214 m. de voûtes et de piédroits) et réfection de maçonnerie entre Les Hôpitaux et Frambourg, pour le compte du P.L.M.; travaux de consolidation en amont de La Conversion, nécessités par l'éboulement survenu le 12 juillet 1909; assainissement de la tranchée de Chambésy; reconstruction de murs de soutènement et de revêtement entre Lausanne et Vevey; réfection du canal d'écoulement dans le tunnel de Schmitten.

II^e arrondissement: Construction de passerelles provisoires en bois à la gare aux voyageurs de Bâle, à Liestal, à la « Mittlere Strasse » et à l'« Allmendstrasse » à Thoune; réparation et renforcement du pont franchissant la rue St. Jacques à Bâle; remplacement et réparation de 14 et de 22 cheminées dans les remises aux locomotives du dépôt T de la gare d'Olten; construction de deux éperons dans la petite Emme, à son embouchure dans la Reuss, près d'Emmenbrücke; travaux de défense le long de la rive droite de cette même rivière, km. 66,050, entre Schüpfheim et Entlebuch.

III^e arrondissement: Réfection de la voûte et des piédroits du tunnel de l'Albis; murs de soutènement sous les parties de piédroits en roc qui se désagrégèrent dans les tunnels de Glattwand et de Standenhorn, et purge complète des rochers désagrégés le long du lac de Wallenstadt; étanchement du « Stadtbach », au-dessus du tunnel d'Aarau; reconstruction des parties disloquées du mur en aile du pont situé au km. 43,666, entre Effingen et Hornussen; transfert à Oberglatt de la passerelle supprimée à Oerlikon.

IV^e arrondissement: Travaux de protection des rives de la Thour à Tellen près de Sitterthal, dans le ravin de la Steinach et le long de la ligne de la vallée du Rhin; réfection et transformation partielle des ponts de bois au km. 22,09 entre Ossingen et Stammheim et sur la Steinach près de Brumenau-Mœrschwil, ainsi que du pont du chemin qui coupe la voie au km. 129,1 (Elgg-Ræterschen); réfection des maçonneries du pont voûté près de Bütschwil; renouvellement de la peinture des parties métalliques de tous les ponts des lignes Oberwinterthour-Etzwilen-Singen, Schaffhouse-Stein s/R. et Winterthour-Islikon; dragage du port de Romanshorn.

V^e arrondissement: Reboisement et nettoyage des flancs du Rigi et du Rossberg, des forêts du chemin de fer entre Amsteg et Gurtnellen; même opération sur les versants entre Airolo et Ambri-Piotta et au San Salvatore; réfection de murs de protection entre Sisikon et Flüelen, ainsi qu'entre Airolo et Rodi-Fiesso; consolidation des murs de soutènement entre Amsteg et Gurtnellen; rétablissement du remblai entre Cadenazzo et Reazzino, qui s'était affaissé pendant les hautes eaux du printemps dernier.

Réfection de voie.

Ont été réfectionnés :

	mètres courants de voie
en matériel nouveau type C. F. F pour lignes principales	93,644
en matériel nouveau type C. F. F. V pour lignes secondaires	7,530
en matériel type G. B.	6,669
sur territoire français, en matériel type P. L. M.	2,826
en matériel ancien type S. E. H., mi-valeur	17,350
renouvellement des rails seulement, anciens types	4,212
» » traverses seulement	12,612
renforcement de voies par l'augmentation du nombre des traverses	45,755

remplacement de branchements par des branchements nouveaux types	pièces 161
remplacement de branchements par des branchements d'anciens types	88
La longueur totale des voies à entretenir, tronçon Vevey-Chexbres compris (7850 m.), se chiffrait à fin 1909 à .	mètres courants 4,836,657
dont 36,088 m. sur territoire français, appartenant au P. L. M.; il reste donc pour notre réseau, déduction faite des 8,790 m. de voie loués au E. L. B. entre Bâle et la frontière	4,792,719
Les rails d'acier (branchements et croisements non compris) ont une longueur totale de	4,309,804
Les rails de fer (branchements et croisements non compris) ont une longueur totale de	319,705
Longueur totale des branchements et croisements sur le réseau C. F. F.	163,210
Les rails d'acier des nouveaux profils C. F. F. sont posés sur une longueur de	1,097,714
Les rails d'acier des profils G. B. sont posés sur une longueur de	484,365
Longueur des voies avec traverses métalliques . .	3,075,906
» » » » » de bois . . .	1,713,500
» » » » » avec supports spéciaux	3,313
Nombre des rails cassés	221
dont: rails de fer	12
rails d'acier	209
rails de moins de 36 kg.	110
» » 36 à 42 kg.	91
» » 42 kg. et plus	20

d. Travaux préliminaires pour la traction électrique.

1. Le Conseil fédéral nous a chargés, par arrêté du 30 mars 1908, de poursuivre les démarches en vue de l'acquisition des *concessions pour les forces motrices de l'Etzel.* Nous avons minutieusement examiné cette affaire au triple point de vue juridique, technique et financier et sommes entrés en pourparlers avec les Ateliers de construction d'Oerlikon, propriétaires des concessions schwyzoises. Ces pourparlers ont abouti à une convention, selon laquelle les C. F. F. s'engagent à verser fr. 400,000 aux Ateliers d'Oerlikon en échange de la concession, des plans et du dossier relatif au projet de l'usine électrique de l'Etzel, ainsi que de la renonciation aux concessions octroyées par les districts d'Einsiedeln et de Hœfe.

2. Les Ateliers d'Oerlikon ont assuré jusqu'au 3 juillet 1909, contre paiement d'une indemnité plus élevée, le service

de la *traction électrique sur la ligne Seebach-Wettingen,* qui avait été suspendu du 15 janvier au 17 mars 1909 à cause de réparations.

Nous avons déjà dit dans notre précédent rapport que les Ateliers d'Oerlikon nous avaient offert les *installations* et les locomotives utilisées pour les *essais de traction électrique sur le parcours Seebach-Wettingen.* L'achat de ces installations n'aurait été justifié que si nous avions voulu poursuivre les essais ou continuer à exploiter régulièrement ce tronçon à l'électricité. Or la ligne Seebach-Wettingen ne se prêtait pas à des essais avec des trains lourds, ni à des expériences de vitesse, et ce n'est qu'au prix de dépenses très élevées qu'on aurait pu la transformer. En outre, l'exploitation régulière à l'électricité d'un tronçon aussi court et d'un aussi faible trafic que la ligne de Seebach à Wettingen reviendrait beaucoup trop cher. Nous avons dû, par conséquent, décliner l'offre des Ateliers d'Oerlikon. En revanche, nous avons participé par une subvention volontaire aux déficits qui lui ont été occasionnés par les essais.

Les installations ont été démontées sur le parcours de Wettingen à Regensdorf.

3. Le Département fédéral de l'intérieur nous a transmis, pour y donner suite, le contrat de concession des *forces motrices de la haute Léventine,* passé les 2/6 mars 1909 entre le Conseil d'Etat du canton du Tessin et la compagnie du Gothard, et ratifié par le Conseil fédéral le 15 du même mois.

4. Les maisons Brown, Boveri & C^ie^ et « Motor » à Baden, les Ateliers de construction d'Oerlikon et MM. Locher & C^ie^, à Zurich, nous ont demandé de leur confier, à des conditions à débattre, l'élaboration des projets d'utilisation des forces hydrauliques destinées à fournir l'énergie nécessaire à la *traction électrique sur la ligne du Gothard.* Nous leur avons répondu que les relevés topographiques à faire en vue de l'élaboration de ces projets seraient mis publiquement au concours et que nous ne prendrions qu'ultérieurement une décision quant à la manière dont seront exécutés les projets.

5. Une modification a été apportée à la convention passée avec la commune d'Ernen (Valais) pour l'octroi d'une *concession des forces motrices de la Binna,* la redevance pour

droit de concession a été quelque peu augmentée, et il a été accordé une légère indemnité pour la suppression du flottage des bois dans la Binna.

6. Lorsque notre intention de corriger la ligne du Hauenstein par la construction d'un tunnel de base fut connue du public, la Société d'électricité Alioth, à Münchenstein, et la maison Brown, Boveri & Cie, à Baden, nous offrirent l'une et l'autre de dresser des plans et des calculs en vue de l'*équipement de la ligne actuelle du Hauenstein pour l'exploitation électrique.* Ces deux maisons partaient de l'idée que ce mode d'exploitation réaliserait les mêmes avantages que ceux recherchés par l'abaissement du tunnel. Nous avons soumis ces projets et ces calculs à un minutieux examen. Cet examen a démontré que la traction électrique n'offrirait pas les mêmes avantages que le tunnel abaissé, et qu'elle devait être introduite en premier lieu sur le parcours du Gothard, riche en tunnel, où nous possédons déjà les forces hydrauliques nécessaires. Nous avons par conséquent maintenu notre projet.

7. La Direction générale des chemins de fer italiens de l'Etat examine actuellement la question de l'adoption de l'électricité pour l'exploitation du parcours Iselle-Domodossola et nous a priés de la renseigner sur la somme d'énergie qu'elle devrait mettre à notre disposition. Dès qu'une entente fut intervenue sur ce point, des négociations furent engagées au sujet de la réduction des redevances de traction. Elles n'ont toutefois pas encore abouti.

8. Les négociations que nous avons entamées avec la Préfecture de Novare au sujet des *forces hydrauliques de la Cairasca,* qui nous sont réservées par les conventions passées avec l'Italie les 22 février 1896 et 16 mai 1903, n'ont pas encore abouti.

Les pourparlers portant sur le transfert de notre droit de concession à la société « Dinamo », dont il a déjà été question dans notre rapport sur l'exercice de 1908, peuvent être considérés provisoirement comme clos.

e. Administration du matériel de la voie.

1. Il a été vendu, en fait de matériel de rebut :

1.	par voie de soumissions	fr. 460,904
2.	de gré à gré, par postes de plus de fr. 2000	» 129,307
3.	par postes de moindre importance . . .	» 206,457
	soit au total	fr. 796,668

2. Afin de procurer du travail aux ateliers, nous les avons chargés de la construction d'un certain nombre de *branchements et de cœurs.*

3. La fourniture des *rails d'acier* et des *traverses métalliques* dont nous aurons besoin au cours des années 1910, 1911 et 1912, et qui comprend 50,000 tonnes de rails et 36,000 tonnes de traverses, a de nouveau été adjugée à l'Union des aciéries, S. A., à Düsseldorf.

4. La fourniture des *traverses de bois ordinaires et pour branchements* a été confiée, par contrats, à 32 maisons. Les commandes ont porté sur 84,500 pièces qui coûteront ensemble 480,500 francs. L'injection des traverses a été adjugée à 5 maisons pour 150,000 francs au total. La fourniture des *accessoires de rails* dont nous aurons besoin en 1910, qui représente une valeur totale de 573,500 francs, a été confiée à 13 maisons.

5. Matériel acheté pendant l'exercice :

Rails d'acier.

	Poids par mètre courant			
Types C. F. F. I. . .	45,9 kg	acier Thomas	4,598	tonnes
» » II. . .	48.9 kg	»	191	»
» » V. . .	36,2 kg	»	556	»
» G. B. IV . .	46,6 kg	»	471	»
» » IVa . .	50,7 kg	»	353	»
» P. L. M.-L. P.	48,0 kg	»	175	»
» C. F. F. I. . .	45,9 kg	acier Electro	295	»
		Total	6,639	tonnes

Traverses de fer.

	Pièces		Tonnes
traverses ordinaires C. F. F. de 2,70 m. pour lignes principales	59,303	=	4,337
traverses ordinaires C. F. F. de 2,45 m. pour lignes secondaires	7,656	=	505
traverses ordinaires G. B. IV de 2,70 m. pour lignes principales	6,114	=	452
traverses pour branchements C. F. F. pour lignes principales	178	=	17
traverses pour branchements C. F. F. pour lignes secondaires	3,354	=	273
Total	76,605	=	5,584

Traverses en béton armé de 2,50 m. . . .	50 pièces
Accessoires de rails	1,510 tonnes

Branchements et croisements.

branchements simples	128	pièces
branchements pour aiguilles anglaises . .	74	»
Total	202	pièces
croisements simples	207	pièces
» doubles	90	»
» spéciaux	72	»
Total	369	pièces
cœurs en fonte en coquille	117	pièces
» en acier au manganèse	10	»
Total	127	pièces
pointes de cœur en acier Martin . . .	18	tonnes
cornières contre-rails normales . . .	10	pièces
appareils de manœuvre des aiguilles anglaises	12	»
» » » avec support de signaux d'aiguilles	30	»
rails bruts pour lames d'aiguilles . . .	238	tonnes
plaques de support en tôle	219	»

Traverses de bois.

a. Traverses ordinaires :

chêne		37,881	pièces
de provenance suisse . . .	31,811 pièces		
» » française . .	4,417 »		
» » allemande . .	1,653 »		
hêtre, toutes de provenance suisse . . .		34,134	»
mélèze, » » » » . . .		4,539	»
pin, » » » » . . .		19,015	»
sapin, » » » » . . .		474	»
Total		96,043	pièces

b. Traverses pour branchements et ponts :

chêne	890	m³.
de provenance suisse . .	625 m³	
» » française .	260 »	
» » allemande .	5 »	

Ont été *injectées :*

a. Traverses ordinaires :

au chlorure de zinc, procédé Burnett . .			24,196 pièces
soit: traverses de chêne .	16,510	pièces	
» mélèze	4,306	»	
» sapin .	3,380	»	
au chlorure de zinc, procédé Straschun:			3,832 »
soit: traverses de chêne .	517	pièces	
» pin .	3,315	»	
à la créosote (imprégnation complète) :			39,257 »
soit: traverses de chêne .	12,790	pièces	
» hêtre .	19,417	»	
» pin .	7,050	»	
à la créosote, procédé économique Rüping, avec lequel nous injectons toutefois plus créosote que le minimum admis par les détenteurs du brevet			6,510 »
soit: traverses de chêne .	20,458	pièces	
» hêtre .	14,762	»	
» mélèze .	1,609	»	
» pin .	8,296		
» sapin .	1,385	»	
		Total	113,795 pièces

b. Traverses pour branchements et ponts :

chêne		1,256 m³
savoir : au chlorure de zinc, procédé Burnett	495 m³	
à la créosote (imprégnation complète)	32 »	
à la créosote (procédé économique Rüping)	729 »	
Il a été trénailé (à 6 trénails) traverses de pin		1,870 pièces

VI. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. Le Conseil fédéral nous a communiqué son arrêté du 9 novembre 1909 concernant les mesures à prendre pour sauvegarder les intérêts de la Confédération à l'occasion de la refonte des *registres fonciers cantonaux,* nécessitée par l'entrée en vigueur du code civil suisse. Nous avons porté cet arrêté à la connaissance des Directions d'arrondissement, pour leur gouverne.

2. Le Conseil fédéral a pris l'arrêté suivant dans sa séance du 12 novembre 1909:

« Le Conseil fédéral suisse, en application des art. 37, 38 et 40 de la loi fédérale sur la *responsabilité des autorités et des fonctionnaires de la Confédération,* du 9 décembre 1850, et de l'art. 23 du code pénal fédéral, du 4 février 1853,

et en application, par analogie, des dispositions de l'art. 15 de la loi fédérale sur l'organisation de l'administration des postes, du 25 mai 1849,

arrête:

1. Les fonctionnaires et employés de toutes les branches de l'administration fédérale qui affectent à d'autres buts les objets de valeur ou les sommes qu'ils ont reçues pour expédier ou pour conserver, ou qui, pour un motif quelconque, confondraient de pareilles sommes avec leur caisse privée, sont en tout cas passibles d'une amende de 15 à 75 francs ou révoqués. S'il existe un délit de détournement de fonds, ils seront pour ce fait déférés au juge compétent. Est passible de la même peine le fonctionnaire qui, ayant connaissance officielle du délit précité, n'en donne pas aussitôt avis à l'autorité supérieure.

2. En cas de découverte d'actes d'improbité graves, le coupable sera de suite interdit provisoirement de ses fonctions ou de son emploi, avec suspension de son traitement; il sera révoqué définitivement après clôture de l'enquête disciplinaire ou judiciaire. »

Nous avons porté cet arrêté à la connaissance des Direc-

tions d'arrondissement, en les invitant à s'y conformer, et nous l'avons publié dans la Feuille officielle.

3. Nous avons fourni au Département fédéral des chemins de fer, pour le Département fédéral de justice et police, certains renseignements statistiques relatifs aux années 1907 et 1908, destinés à être utilisés dans les travaux préparatoires du *projet de loi fédérale sur la création d'un tribunal du contentieux administratif.*

4. Un arrêt du Tribunal fédéral ayant démontré que les dispositions du règlement de transport sont insuffisantes pour empêcher les voyageurs de descendre des trains dans les gares aux simples *arrêts de service,* nous avons proposé au Département fédéral des postes et des chemins de fer de combler cette lacune en modifiant le § 19, dernier alinéa, de ce règlement lors de sa prochaine réédition.

5. Nous avons donné au Département fédéral des postes et des chemins de fer notre préavis sur une demande du gouvernement italien tendant à ce que *l'impôt prévu par les lois italiennes* fût perçu aussi *sur les transports* effectués entre la frontière italo-suisse et la gare d'Iselle; nous avons conclu que cette demande était injustifiée.

6. Le Bureau des finances, à Novare, a informé notre représentant à Domodossola que l'*impôt* pour l'*énergie utilisée pour l'éclairage électrique* du tunnel et des trains sur la ligne allant de la frontière italo-suisse à Iselle devait être acquitté désormais. Nous avons prié le Ministère des finances du royaume d'Italie, qui en 1899 avait décidé que cet impôt n'était pas dû, de vouloir bien rappeler sa décision au Bureau des finances de Novare.

7. Il a été convenu avec les administrations de l'Association de chemins de fer suisses et les autres administrations adhérentes de maintenir après le 1er janvier 1910, nonobstant la dissolution de l'Association, la convention du 17 novembre 1904 sur la *responsabilité dans le service direct suisse et sur les règles à suivre à l'égard des demandes d'indemnités,* avec ses annexes nos 1 et 2 (règlements concernant les irrégularités et les fourvoiements), ainsi que les conférences des réclamations et le bureau des recherches.

8. Un certain nombre de stations du Gothard avaient été autorisées par la Direction de cette compagnie à liquider de leur propre chef les *demandes d'indemnités pour perte totale ou partielle ou pour avarie de marchandises et de bagages,* lorsque l'indemnité à payer ne dépassait pas fr. 12.50.

Nous avons maintenu cette autorisation, à titre d'essai, jusqu'à nouvel ordre.

9. Dans le but de faciliter le règlement, entre administrations de chemins de fer, de certaines réclamations concernant des transports provenant des Etats des Balkans (essentiellement des envois d'œufs), nous avons demandé à être admis dans l'*Union de chemins de fer austro-hongroise—orientale;* cette demande a été accueillie favorablement.

10. Nous nous sommes fait représenter aux séances du *comité international des transports,* qui ont eu lieu à Nice les 17 et 18 mars, et à Paris les 11 et 12 novembre.

b. Assurances.

1. Nous avons assuré les *risques d'incendie* du réseau du Gothard auprès de notre consortium aux conditions de notre contrat général.

La valeur assurée s'élève à fr. 49,200,000, se répartissant comme suit:

a. Approvisionnements	fr.	3,500,000
b. Matériel roulant	»	20,200,000
c. Mobilier et ustensiles	»	2,600,000
d. Marchandises et bagages	»	10,500,000
e. Bâtiments	»	12,400,000

2. La revision annuelle des valeurs comprises dans notre *contrat général d'assurance contre l'incendie* a donné, pour la Direction générale et les arrondissements I à IV, les résultats suivants:

a. Approvisionnements	fr.	17,100,000
b. Matériel roulant	»	148,600,000
c. Mobilier et ustensiles	»	15,800,000
d. Marchandises et bagages	»	40,000,000
e. Bâtiments	»	7,400,000
Total	fr.	228,900,000

Nous avons ainsi, par rapport aux chiffres de l'année précédente, une diminution de la somme assurée de fr. 17,400,000. Cette diminution provient de la réduction pour cause d'usure apportée, pour la première fois, à la valeur du matériel roulant, du mobilier et des ustensiles. En faisant nos estimations comme précédemment nous aurions eu, au lieu de cette diminution de fr. 17,400,000, une augmentation de la valeur assurée de fr. 21,707,000.

3. Il a été payé en *primes d'assurance:*

a.	au consortium d'assurance, pour le réseau de l'ancien Gothard (v. ch. **1** ci-dessus), pour la période du 1er mai 1909 au 30 juin 1910	fr. 30,254. 55
b.	à la compagnie du chemin de fer du St. Gothard en liquidation, à titre de remboursement de la prime afférente au mois de mai 1909, pour divers bâtiments assurés par elle	» 449. 98
c.	au consortium, pour l'assurance du réseau des chemins de fer fédéraux (Direction générale et arrondissements I à IV) du 30 juin 1909 au 30 juin 1910	» 111,787. 95
	Total	fr. 142,492. 48

4. Le consortium d'assurance nous a payé pour fr. 57,403.35 d'*indemnités* pour 93 sinistres.

Nous avons en outre touché fr. 2256 au total pour 11 sinistres réglés par les établissements d'assurance obligatoire des cantons.

5. Ensuite de la nationalisation du réseau du Gothard, le versement annuel au *fonds d'assurance contre l'incendie* devra être augmenté de fr. 20,000.

c. Cautionnements.

1. La *revision générale,* prescrite par le règlement, *des cautionnements fournis en garantie des crédits pour frais de transport* n'a donné lieu à aucune mesure spéciale.

2. Au 31 décembre 1909, l'*état des cautionnements* était le suivant:

Cautionnements fournis en espèces:

Direction générale	286	cautionnements	pour fr.	296,694. 25
Ier arrondissement	329	»	» »	178,330. 90
IIe arrondissement	3[illegible]8	»	» »	110,452. 25
IIIe arrondissement	125	»	» »	58,178. 86
IVe arrondissement	162	»	» »	32,252. 60
Ve arrondissement	118	»	» »	34,104. 20

Cautionnements fournis en titres:

Direction générale	562	cautionnements	pr fr.	5,501,286. 80
Ier arrondissement	76	»	» »	198,910. 46
IIe arrondissement	90	»	» »	727,260. 13
IIIe arrondissement	171	»	» »	296,280. 70
IVe arrondissement	67	»	» »	308,537. 60
Ve arrondissement	44	»	» »	363,251. 65

Cautionnements par signatures:

Direction générale	615	cautionnements	pr fr.	4,901,112. —
Ier arrondissement	53	»	» »	112,450. —
IIe arrondissement	79	»	» »	279,650. —
IIIe arrondissement	189	»	» »	235,494. 65
IVe arrondissement	58	»	» »	106,530. —
Ve arrondissement	8	»	» »	92,300. —

Au total 3340 cautionnements pour fr. 13,833,077. 05.

Dans cette somme sont compris *14 cautionnements généraux* s'élevant à fr. 1,007,250.

3. Une *revision des cautionnements* fournis en garantie des crédits pour frais de transport consentis par le *chemin de fer du Gothard* a été opérée dans le courant du IIe trimestre.

d. Impôts.

Nous n'avons rien à mentionner sous ce rapport, sauf ce que nous avons dit sous lettre a, ch. 5 et 6, au sujet des impôts réclamés par l'*Italie*.

e. Accidents.

1. Nous nous référons, quant au nombre des accidents et aux indemnités payées en 1909, aux tableaux statistiques et aux comptes publiés comme annexes au présent rapport.

2. Il a été réglé pendant l'exercice les cas de responsabilité suivants:

par	la	Direction	du	Ier	arrondissement	.	.	.	43
»	»	»	»	IIe	»	.	.	.	25
»	»	»	»	IIIe	»	.	.	.	52
»	»	»	»	IVe	»	.	.	.	28
								Total	148

Aucun des arrangements conclus n'a dû être soumis à notre ratification.

La Direction du Ve arrondissement a réglé 11 cas pour le compte de la compagnie du chemin de fer du St. Gothard en liquidation.

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	Superficie m²	Prix d'achat fr.
Ier arrondissement .	182	124,352	239,604.38
IIe » .	172	115,058,5	722,696.15
IIIe » .	138	88,326,1	458,261.65
IVe » .	202	147,426,4	1,450,193.94
Ve *) » .	17	18,485	55,099.95
Total . .	711	493,648	2,925,856.07

Ventes de terrain.

	Parcelles	Superficie m²	Prix de vente fr.
Ier arrondissement .	48	9,745	117,887.35
IIe » .	16	10,064	170,630.50
IIIe » .	26	9,620,6	11,032.65
IVe » .	20	34,773,3	31,901.80
Ve *) » .	4	2,400,8	2,363.80
Total . .	114	66,603,7	333,816.10

Parmi les *acquisitions les plus importantes* nous citerons :

*) A partir du 1er mai.

9 parcelles, d'une superficie de 1600 m², acquises au prix de fr. 23,096 en vue de l'extension de la gare de Lausanne;

10 parcelles, d'une superficie de 1332 m², cédées gratuitement par la ville de Lausanne pour l'extension de la gare;

7 parcelles, d'une superficie de 9728 m², acquises au prix de fr. 18,580. 48 pour l'établissement d'un passage inférieur destiné à remplacer le passage à niveau près de la gare d'Allaman;

15 parcelles, d'une superficie de 64,873 m², acquises au prix de fr. 20,182. 05 pour l'agrandissement de la ballastière de Lucens;

18 parcelles, d'une superficie de 19,168 m², acquises au prix de fr. 92,257. 20 pour l'extension de la gare de Sion;

34 parcelles, d'une superficie de 11,409 m², acquises au prix de fr. 51,654. 75 pour l'extension de la station de Sierre;

65 parcelles, d'une superficie de 18,816 m², acquises au prix de fr. 69,629. 85 pour l'établissement de la double voie Bâle-Delémont, sur le territoire de Münchenstein;

34 parcelles, d'une superficie de 30,504 m², acquises au prix de fr. 153,175. 55 pour l'extension de la station de Moutier;

6 parcelles, d'une superficie de 19,090 m², acquises au prix de fr. 100,750. 50 pour l'extension de la gare de Delémont;

4 parcelles, d'une superficie de 6856 m², acquises au prix de fr. 71,848. 05 pour l'extension de la station d'Emmenbrücke;

3 parcelles, d'une superficie de 1135,5 m², acquises au prix de fr. 147,962. 50 pour l'extension de la gare aux marchandises et gare de triage de Berne (Weiermannshaus);

1 parcelle de 9485 m², acquise au prix de fr. 46,000 pour l'extension de la gare de Bienne;

1 parcelle de 783 m², acquise au prix de fr. 59,399. 90 en vue du déplacement de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich, à Zurich;

8 parcelles, d'une superficie de 12,194 m², acquises au prix de fr. 63,531. 55 pour l'extension de la station de Schlieren;

2 parcelles, d'une superficie de 3890 m², acquises au prix de fr. 24,340 pour l'extension de la station de Dietikon;

1 parcelle de 1175 m², avec bâtiments, acquise au prix de fr. 53,000 pour l'extension de la station de Wetzikon;

15 parcelles, d'une superficie de 17,970 m², acquises au prix de fr. 23,257.45 pour l'extension de la station de Bülach;

6 parcelles, d'une superficie de 10,829 m², acquises au prix de fr. 37,255.55 pour l'extension de la station de Wettingen;

8 parcelles, d'une superficie de 567 m², acquises au prix de fr. 22,277.60 pour la construction d'un passage inférieur pour la Rœmerstrasse, à Baden;

1 parcelle de 4385 m², acquise au prix de fr. 17,540 pour le déplacement de la ligne du Bœtzberg, à Brugg;

4 parcelles, d'une superficie de 1988 m², acquises au prix de fr. 19,999.40 pour l'extension de la station de Cham;

2 parcelles, d'une superficie de 930 m², avec bâtiment, acquises au prix de fr. 19,000 pour l'extension de la station de Mühlehorn;

6 parcelles d'une superficie de 1248,4 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 132,201.60 pour l'établissement de la double voie de St. Gall à St. Fiden;

14 parcelles, d'une superficie de 13,203 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 431,924.65 pour l'extension de la station de St. Fiden;

4 parcelles, d'une superficie de 6843,4 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 208,093.20 pour l'extension de la gare de Coire;

3 parcelles avec bâtiments, d'une superficie de 1965 m², acquises au prix de fr. 96,000 pour l'extension de la station d'Emmishofen-Kreuzlingen;

119 parcelles, d'une superficie de 59,000 m², acquises au prix de fr. 59,383.05 pour l'établissement de la double voie Winterthour-Wil;

2 parcelles avec bâtiments, d'une superficie de 1900 m², acquises au prix de fr. 38,341.50 pour l'installation d'un bureau et d'une maison d'habitation à l'usage de l'ingénieur de la IIe section, à Faido;

6 parcelles avec bâtiments, d'une superficie de 1574 m², acquises au prix de fr. 12,750 en prévision de l'agrandissement de la station de Melide.

En fait de *ventes de terrain* importantes nous citerons:

1 parcelle de 457 m² à la Centralbahnstrasse, à Bâle, vendue pour le prix de fr. 159,950 (v. plus haut, lettre A, 9, 5);

1 parcelle de 13,800 m², à Wil, vendue au chemin de fer transthurgovien pour le prix de fr. 26,820.

Conformément à la loi sur le rachat, la Direction générale a été appelée à ratifier 30 contrats d'achat, 29 contrats de vente et 6 contrats d'échange de terrain.

Nous n'avons pas encore pu suivre aux négociations avec le canton de Berne en vue de l'achat du terrain loué provenant des Grands Remparts, à Berne, attendu que nous ne sommes pas encore entièrement fixés sur la superficie dont nous aurons besoin pour l'extension prochaine de la gare (postulat de l'Assemblée fédérale du 22 décembre 1909).

g. Réclamations.

A. Trafic international.

a. Nombre des réclamations.	Pour perte totale ou partielle et pour avarie	Pour retard	Total
Réclamations non liquidées provenant de l'exercice de 1908	2,191	1,744	3,935
Réclamations reçues en 1909	9,140	4,488	13,628
Total des réclamations traitées pendant l'exercice de 1909 . . .	11,331	6,232	17,563
(En 1908:	10,652	7,495	18,147)
dont:			
Réclamations liquidées par paiement des indemnités	5,455	2,609	8,064
Réclamations non fondées et repoussées . .	2,797	1,637	4,434
Réclamations non liquidées à fin 1909 . . .	3,079	1,986	5,065
b. Montant des indemnités:	Fr.	Fr.	Fr.
Montant total des nouvelles réclamations reçues en 1909 . .	1,043,336.98	315,426.40	1,358,763.38
Total des indemnités payées en 1909	428,090.73	118,224.81	546,315.54

c. Répartitions avec d'autres entreprises:			
Répartitions effectuées .	5,451	2,780	8,231
Part à la charge des C F F. . . .	fr. 105,488.60	14,982.61	120,471.21
Répartitions non encore effectuées à la fin de l'exercice	997	386	1,383
d. Irrégularités:			
Rapports d'irrégularités pour avaries ou perte partielle			5,657
Rapports d'irrégularités pour empêchements à la livraison			1,619
Total des rapports			7,276
(En 1908:			6,809)

B. Trafic interne.

(Affaires traitées par les Directions d'arrondissement.)

Réclamations:

Le 1er janvier 1909, il restait encore à liquider:

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
Ier arrondissement	127	18,549. 63	36	4,591. 30
IIe »	113	11,076. —	17	630. 70
IIIe »	57	1,833. 95	18	1,485. 20
IVe »	72	5,057. 10	27	1,951. 55
Ve [1]) »	21	2,261. 23	11	327. 40
Total	390	38,777. 91	109	8,986. 15
1908 (sans le Ve arr.):	640	44,666. 37	144	10,607. 25

Réclamations reçues pendant l'année.

	Réclamations pour perte, etc.		
		Nombre	Sommes
Ier arrondissement . . .		1,697	46,039. —
IIe » . . .		2,000	43,250. 47
IIIe » . . .		2,042	55,281. 30
IVe » . . .		995	31,900. 12
Ve » à la charge:			
du G. B. en liq.	90	7,591. 47	
des C.F.F., Ve arrt		459	10,538. 36
Total[2])		7,193	187,009. 25
1908 (sans le Ve arrondissement)		8,071	248,186. 29

[1]) Le 1er mai 1909.

[2]) Sans les réclamations à la charge du G. B. en liq.

	Réclamations pour retard Nombre		Sommes
Ier arrondissement . . .	239		12,149. 05
IIe » . . .	142		5,578. 53
IIIe » . . .	261		9,060. 55
IVe » . . .	122		5,915. 80
Ve » à la charge :			
du G. B. en liq. 15		280. 90	
des C.F.F., Ve arrt	36		853. —
Total[1])	800		33,556. 93
1908 (sans le Ve arrondissement)	997		44,005. 10

Ont été :

a. admises :

	Réclamations pour perte, etc. Nombre		Sommes A la charge des C. F. F.
Ier arrondissement . . .	1,090		18,911. 04
IIe » . . .	1,089		19,401. 62
IIIe » . . .	1,666		27,657. 67
IVe » . . .	671		15,639. 61
Ve » à la charge :			
du G. B. en liq. 36		438. 09	
des C. F. F., Ve arrt	244		3,886. 77
Total[1])	4,760		85,496. 71

	Réclamations pour retard Nombre		Sommes A la charge des C. F. F.
Ier arrondissement . . .	85		1,976. 55
IIe » . . .	47		716. 14
IIIe » . . .	141		2,541. 70
IVe » . . .	98		1,394. 35
Ve » à la charge :			
du G. B. en liq. 6		129. 40	
des C. F. F., Ve arrt	18		210. 75
Total[1])	389		6,839. 49

[1]) Sans les réclamations à la charge du G. B. en liq.

b. écartées:

	Réclamations pour perte, etc. Nombre	Réclamations pour retard Nombre
Ier arrondissement . . .	521	143
IIe » . . .	899	99
IIIe » . . .	383	120
IVe » . . .	302	40
Ve » à la charge:		
du G. B. en liq 72	17	
des C. F. F., Ve arrt	179	17
Total	2,284	419

c. Réclamations non liquidées à la fin de l'année.

	Réclamations pour perte, etc. Nombre	Sommes
Ier arrondissement . . .	213	16,740. 63
IIe » . . .	125	6,612. 70
IIIe » . . .	50	3,251. 95
IVe » . . .	94	6,925. 63
Ve » à la charge:		
du G. B. en liq. 3	5,491. 25	
des C. F. F., Ve arrt	36	842. 50
Total	518	34,373. 41

	Réclamations pour retard: Nombre	Sommes
Ier arrondissement . . .	47	6,250. 25
IIe » . . .	13	692. 02
IIIe » . . .	18	2,367. 90
IVe » . . .	11	722. 55
Ve » à la charge:		
du G. B. en liq. 3	124. —	
des C. F. F., Ve arrt	1	3. —
Total	90	10,035. 72

Irrégularités.

Le nombre des rapports pour irrégularités reçus en 1909 s'élève à 9,568 (10,305 en 1908), se répartissant comme suit:

Ier arrondissement . . .	2,953
IIe » . . .	1,684
IIIe » . . .	2,669
IVe » . . .	2,091
Ve *) » . . .	171
Total	9,568

*) Depuis le 1er mai.

Procès.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie						Pour retard					
	En cours le 1er janvier 1909	Intentés en 1909	Liquidés en 1909			En cours le 31 décembre 1909	En cours le 1er janvier 1909	Intentés en 1909	Liquidés en 1909			En cours le 31 décembre 1909
			Entièrement ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants	TOTAL				Entièrement ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants	TOTAL	
Direction générale . .	12	14	9	4	13	13[1])	6	4	1	2	3	7[2])
Ier arrondissement . .	19	8	14	3	17	10	8	4	7	1	8	4
IIe » . .	—	13	4	4	8	5	—	3	2	1	3	—
IIIe » . .	1	10	8	—	8	3	—	4	3	—	3	1
IVe » . .	—	2	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—
Ve » [3]) . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	32	47	35	12	47	32	14	15	13	4	17	12
Ve arrondissement, pour le compte du G. B. en liq.[3]).	le 1er mai 8	dès le 1er mai —	en faveur du G. B. 1	—	1	7	le 1er mai 1	dès le 1er mai —	en faveur du G. B. —	—	—	1

[1]) Dont 3 pour le compte du G. B. en liquidation.
[2]) » 2 » » » » » » »
[3]) A partir du 1er mai

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

1. Le Département fédéral des chemins de fer nous a informés, par office du 15 septembre 1909, que le Conseil fédéral avait examiné les *comptes annuels et les bilans de la caisse de pensions et de secours et des caisses-maladie* du personnel et n'avait aucune observation à formuler à leur sujet.

En ce qui concerne les nouveaux déficits subis par la caisse de secours depuis l'établissement du bilan d'entrée du 1er janvier 1907, nous avons été invités à voir s'il ne pouvait pas être fait droit au vœu émis par la commission du Conseil national chargée de l'examen des comptes et du rapport de gestion des chemins de fer fédéraux, tendant à ce que ces nouveaux déficits fussent aussi compris dans l'amortissement, avec celui du déficit du bilan d'entrée. Nous avons répondu qu'à notre avis cette question ne devrait être tranchée qu'à l'expiration de la période de cinq ans prévue par l'art. 3 de la loi fédérale du 28 juin 1889 sur les caisses de secours.

2. Le *compte de profits et pertes de 1908* et le *bilan* au 31 décembre 1908 de la caisse de pensions et de secours des *fonctionnaires et employés à poste fixe* ont été publiés avec les comptes annuels des chemins de fer fédéraux.

Le projet de *rapport annuel sur la caisse de pensions et de secours,* qui contient les renseignements touchant le compte de profits et pertes et indique notamment les causes des gains et des pertes, a été soumis le 20 septembre à l'assemblée des délégués des commissions de la caisse de pensions et de secours, qui n'a proposé aucune modification ni aucune adjonction à ce rapport. Après avoir été approuvé par le Conseil d'administration dans sa séance du 26 novembre, ledit rapport a été transmis au Conseil fédéral pour être communiqué à l'Assemblée fédérale (v. chap. A, I, 2 ci-devant).

3. Le 1er mai, les chemins de fer fédéraux ont repris l'administration de la *caisse de secours des fonctionnaires et employés,* de la *caisse d'assurance-maladie des ouvriers des services de surveillance et d'entretien de la voie* et de la *caisse d'assurance-maladie des ouvriers des services des stations, des magasins, des dépôts et des ateliers* du *chemin*

de fer du Gothard. Jusqu'à nouvel ordre, nous administrerons ces caisses selon leurs statuts, en sauvegardant le point de vue juridique adopté par la Confédération dans le procès sur le rachat.

Aux termes de l'art. 9 des « prescriptions générales pour les fonctionnaires et employés à poste fixe du chemin de fer du Gothard », ces agents reçoivent, en cas de maladie, leur traitement intégral pendant les quatre premiers mois et ne sont mis à la charge de la caisse de secours qu'à partir du cinquième mois d'incapacité de travail. En revanche, l'art. 25 du règlement nº 3 concernant les « prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et employés à poste fixe » des chemins de fer fédéraux dispose que le traitement n'est payé en plein que pour les *trois* premiers mois, ensuite de quoi l'agent intéressé est mis à la charge de la caisse de secours. La caisse de secours de l'ancien Gothard continuant à subsister comme telle jusqu'à nouvel ordre nous avons décidé, le 8 juillet, que les fonctionnaires de cette compagnie qui ont passé au service des chemins de fer fédéraux seront traités conformément à l'art. 9 des prescriptions du chemin de fer du Gothard mentionnées ci-dessus. Cette décision sera applicable jusqu'au 31 mars 1912 ou, éventuellement, jusqu'à la fusion de la caisse de pensions et de secours du chemin de fer du Gothard avec celle des chemins de fer fédéraux. Quant aux fonctionnaires du Vᵉ arrondissement qui sont entrés au service des chemins de fer fédéraux ultérieurement au 1er mai 1909, ils seront soumis à la règle fixée à l'art. 25 de notre règlement nº 3.

Par lettre adressée le 16 mars à la Direction du chemin de fer du Gothard, nous avons déclaré consentir à ce que la *commission administrative de la caisse de secours du chemin de fer du Gothard* continuât à être élue comme jusqu'ici, à la condition toutefois que la qualité de membre de cette commission prît fin au cas où ladite caisse de secours viendrait à être fusionnée, avant le 30 avril 1912, avec la caisse de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux.

Par lettre du 7 juin, adressée au Département fédéral des chemins de fer, nous nous sommes déclarés d'accord avec la manière de voir de cette autorité, qui estime que la Confédération ne doit pas se charger du *service des pensions (rentes) octroyées par contrats par la compagnie du Gothard* mais doit, au contraire, abandonner le règlement de cette affaire à la compagnie en liquidation.

Nous avons fait savoir à la Direction du Ve arrondissement, par lettre du 28 décembre, qu'aussi longtemps que les tractations en cours au sujet du rachat du Gothard n'auraient pas abouti à un résultat définitif il ne pourrait pas être pris de décision quant à la reprise, par les chemins de fer fédéraux, des obligations de l'ancienne compagnie du Gothard relatives à l'*assurance des fonctionnaires et employés* de cette dernière qui ont passé le 1er mai 1909 au service des chemins de fer fédéraux et *ne font pas partie de la caisse de secours de ladite compagnie.*

4. Nous avons conclu une entente avec la *compagnie du chemin de fer Martigny-Châtelard* au sujet de la situation, vis-à-vis de notre caisse de pensions et de secours, du personnel que nous occupons sur la ligne et qui passera à son service le 1er janvier 1910. Sous réserve de l'approbation du Conseil fédéral, nous avons consenti à rembourser à cette compagnie la totalité des versements effectués par elle à la caisse et le 60 % des cotisations payées par le personnel dont il s'agit. Si la charge imposée à la caisse par ce personnel jusqu'au moment du transfert de l'exploitation était supérieure à la fraction de 40 % que nous retenons des cotisations, la différence serait en outre déduite des sommes à rembourser.

Le Conseil fédéral a approuvé cette convention dans sa séance du 28 septembre.

5. Par lettre adressée le 29 janvier aux membres de l'assemblée des délégués des commissions de la caisse de secours, nous avons répondu aux *postulats* qui avaient été présentés, le 8 août 1908, à la séance de cette assemblée. Nous avons refusé de donner suite à une demande tendant à ce que les rapports annuels de la caisse de pensions et de secours soient remis à tous les membres. En revanche, nous avons pris note d'une *proposition visant la modification partielle de l'article 4 des statuts de la caisse de secours* (remboursement de 60 % des versements lorsque la caisse de secours intervient dans les cas donnant lieu à responsabilité civile), en ce sens que nous avons promis de l'examiner à nouveau lors d'une prochaine revision générale des statuts.

6. Le 20 septembre s'est réunie l'*assemblée des délégués des commissions de la caisse de secours* pour délibérer sur les objets prévus aux statuts.

7. Par arrêté du 2 juillet 1909, le Conseil fédéral a écarté le *recours interjeté* le 8 mars 1908 *par un certain nombre de membres de la caisse de pensions et de secours* contre son arrêté du 31 janvier 1908 approuvant le bilan d'entrée de la caisse de secours des fonctionnaires et employés, arrêté au 1er janvier 1907, tant en ce qui concerne l'augmentation du taux d'intérêt technique appliqué de 3½ % que l'extension de la période d'amortissement du déficit de la caisse, fixée à 60 ans.

8. Par lettre du 12 novembre, le Département des chemins de fer nous a communiqué, pour préavis, une *pétition de cinq pensionnaires de la caisse de secours de l'ancienne compagnie du Jura-Simplon* demandant l'augmentation du chiffre de leur pension, c'est-à-dire la revision de l'art. 61 des statuts de la caisse de pensions et de secours, Ier supplément du 9 mars 1908. Cette question avait déjà fait l'objet de notre rapport du 3 avril 1909, et le Conseil d'administration l'avait tranchée négativement par décision du 9 octobre. Le Conseil fédéral a également décidé le 24 décembre de ne pas prendre cette demande en considération.

9. Dans un cas d'*invalidité d'un agent du service de la traction,* qui n'avait pas encore cinq ans de service révolus, nous avons décidé, en nous basant sur l'article 22 des statuts de la caisse de secours, que la situation exceptionnelle accordée par l'article 24, 2e alinéa, au personnel de la traction ne pouvait être admise qu'une fois que les conditions requises pour la mise à la retraite seraient remplies, c'est-à-dire seulement après cinq ans de service révolus.

10. Au cours de l'exercice, l'administration de la caisse de secours a eu à régler les *cas* ci-après, conformément aux statuts:

Mise en invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements				Total
		I	II	III	IV	
Invalides:	4	52	71	53	25	205
invalides ayant moins de 5 ans de service	-	6	4	3	3	16
invalides ayant 5 ans de service ou plus	4	46	67	50	22	189
Assurés actifs décédés: . . .	1	24	30	26	6	87
indemnités à forfait allouées à des veuves	—	1	4	2	—	7
indemnités à forfait allouées à des orphelins	—	2	5	3	—	10
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère	—	—	—	—	—	—
veuves pensionnées . . .	—	17	23	15	4	59
orphelins pensionnés . . .	—	33	38	27	3	101
orphelins de père et de mère pensionnés	—	5	2	1	—	8
Invalides décédés:	4	33	38	34	12	121
veuves pensionnées . . .	1	24	20	18	7	70
orphelins pensionnés . . .	—	15	14	4	2	35
orphelins de père et de mère pensionnés	—	1	2	—	—	3
Veuves décédées:	1	14	19	16	12	62
orphelins de père et de mère pensionnés	—	—	2	1	—	3
Veuves remariées:	—	4	2	5	2	13
orphelins de père et de mère pensionnés	—	12	3	10	—	25

L'administration a reçu en outre 114 *demandes de secours pour frais de cure* (art. 36), lesquelles ont été accueillies favorablement par les commissions compétentes de la caisse de secours. La somme allouée s'élève à fr. 17,431. 90.

Il a été porté à la connaissance de l'administration de la caisse de secours, au cours de l'exercice, 5 cas d'invalidité et 9 décès résultant d'*accidents donnant lieu à responsabilité.*

D. Directions d'arrondissement.

1. Le Conseil fédéral a confirmé dans leurs fonctions, le 27 mars, les membres des Directions des arrondissements I et IV pour une période administrative allant du 1er avril 1909 à fin décembre 1911. Ainsi se trouve réalisée la concordance entre toutes les Directions d'arrondissement quant à la durée de la période administrative.

2. Nous avons eu à déplorer, le 12 octobre, le décès de M. *E. Frey,* vice-président de la Direction du IIe arrondissement, lequel a rendu d'excellents et loyaux services à l'administration des chemins de fer fédéraux.

En date du 6 décembre, le Conseil fédéral l'a remplacé comme membre de la Direction du IIe arrondissement par M. *Paul Baldinger,* de Zurzach, chef principal de l'exploitation, pour la période administrative expirant à fin 1911.

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

L'activité des Directions d'arrondissement a suivi son cours normal. Nous devons particulièrement relever le concours efficace qu'elles nous ont prêté pour la réalisation d'économies.

La Direction du Ier arrondissement a discuté 2251 affaires en 106 séances, celle du IIe 1826 en 100 séances, celle du IIIe 1829 en 96 séances, celle du IVe 1298 en 100 séances et celle du Ve 700 en 77 séances. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur la gestion.

* * *

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 soumettre à l'Assemblée fédérale les *résolutions* suivantes:

1. Les comptes de 1909 et le bilan au 31 décembre 1909 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Le solde passif du compte de profits et pertes de 1909, par fr. 9,484,373.80, qui comprend les allocations extraordinaires payées au personnel pour l'année 1909, par fr. 4,865,627.75, est reporté à compte nouveau.

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1909 est approuvée.

		Fr.
Dans le solde passif du compte de profits et pertes de		9,484,373.80
sont compris:	Fr.	
le solde passif de l'année précédente .	2,854,074.40	
les allocations de renchérissement de la vie pour l'année 1908	2,539,279.60	
		5,393,354.—
Déduction faite du solde passif de l'année précédente et des allocations de renchérissement pour 1908, l'année 1909 boucle par un déficit de		4 091,019.80

Nous vous proposons de reporter à compte nouveau le déficit du compte de profits et pertes de fr. 9,484,373.80, dans l'idée qu'il y aura lieu de discuter ultérieurement de quelle façon ce déficit devra être couvert.

Nous espérons fermement que le déficit sera comblé petit à petit; nous comptons pour cela sur la reprise du trafic qui s'est manifestée dans le second semestre de 1909 et paraît devoir se maintenir, sur les mesures prises pour la réduction des dépenses et dont l'effet continuera à se faire sentir dans les exercices futurs, sur la modeste augmentation proposée pour les taxes de retour des tarifs-voyageurs, de même que sur l'appui des autorités vis-à-vis des exigences incessantes du public envers les chemins de fer fédéraux.

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

Berne, le 8 avril 1910.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux,
Le président,
Weissenbach.

Annexes :

1. Compte de l'année 1909.
2. Tableaux statistiques.