

Zeitschrift: Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1911)

Artikel: Rapport de la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de l'année 1911, pour être soumis à l'Assemblée fédérale
Autor: Dinkelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676051>

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: 14.03.2026

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



Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux au
Conseil fédéral sur la gestion et les comptes de
l'année 1911, pour être soumis à l'Assemblée
fédérale.

(Du 12 avril 1912.)

*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 1911, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le résultat de l'exercice écoulé peut de nouveau être considéré en tous points comme favorable. L'excédent des recettes sur les dépenses s'est élevé de fr. 70,473,383 à fr. 71,864,082, bien que le supplément extraordinaire de traitement alloué au personnel, à l'exception de celui versé aux ouvriers et au personnel de l'ancien Gothard, figure dans les dépenses d'exploitation, tandis qu'il avait été porté en 1910 aux dépenses du compte de profits et pertes. Ce dernier compte accuse un solde actif de fr. 5,575,267.77, après déduction du solde passif de fr. 1,535,615.95 de l'exercice précédent, ainsi que d'une somme totale de fr. 3,647,785 pour rappel d'intérêts et d'amortissement légal du prix de rachat du chemin de fer du St. Gothard et pour deux annuités d'amortissement (1909

et 1910) de l'agio de 6 millions payé sur la dette reprise de ce chemin de fer. Le budget de 1911 ne prévoyait qu'un excédent d'exploitation de fr. 64,462,870 et un solde actif de fr. 2,007,680 au compte de profits et pertes.

Cette notable amélioration de la clôture de compte est due en premier lieu à l'accroissement considérable des recettes d'exploitation, qui est de fr. 8,907,802; elle doit aussi être attribuée au fait que l'administration a réussi, en redoublant d'efforts pour réaliser le plus d'économies possible, à éviter une plus forte augmentation des dépenses, malgré le développement constant du trafic. Vu les dépenses excessivement élevées qui résulteront de l'application de la nouvelle loi sur les traitements et des règlements révisés sur les salaires, il est nécessaire de persister dans la voie des économies, si l'on tient à ce que l'équilibre financier des chemins de fer fédéraux, maintenant rétabli, ne soit pas troublé à nouveau.

Si l'on tient compte du supplément extraordinaire de traitement, le coefficient d'exploitation est tombé de 65,48 % en 1910 à 64,26 %.

La division du réseau en arrondissements n'a subi aucune modification au cours de l'exercice; la longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait à la fin de 1911:

		Long. réelle km.	Long. exploitée km.
I ^{er}	arrondissement	648,207	657,158
II ^e	»	614,951	620,975
III ^e	»	736,445	757,528
IV ^e	»	428,771	432,958
V ^e	»	272,537	275,150
Total		2695,911	2743,709

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. Nous effectuons aussi le service de la traction et des trains sur la ligne Iselle-Domodossola, longue de 19,068 km., et sur le parcours Pino frontière-Luino, d'une longueur de 14,640 km., qui appartiennent tous deux aux chemins de fer italiens de l'Etat.

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, le Régional du Val-de-Travers et le chemin de fer Viège-Zermatt, qui ont ensemble une longueur exploitée de 97,697 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. 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 7,825 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. et exploitée par les chemins de fer fédéraux, est confié depuis le 1^{er} octobre 1906 au chemin de fer du Tœssstal. Les chemins de fer fédéraux exploitent enfin, en vertu d'un contrat des 18/21 juin 1910, le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, d'une longueur de 53,208 km., qui a été livré à l'exploitation le 3 octobre 1910.

A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année, le Conseil d'administration a eu 10 séances et la Commission permanente 17; ces séances ont été consacrées aux affaires suivantes:

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

a. *Rapport de gestion et comptes* des chemins de fer fédéraux pour l'année 1910, approuvés le 28 avril par le Conseil d'administration.

L'Assemblée fédérale a pris à ce sujet, en date des 16 juin et 28 septembre, l'arrêté reproduit au chapitre C, Généralités, 1, a.

b. *Le rapport pour 1909 sur la caisse de pensions et de secours* des fonctionnaires et employés à poste fixe, qui constitue une annexe au rapport de gestion de la même année, n'a pu être terminé que vers la fin de 1910, par suite d'une longue maladie du chef de l'administration des caisses de

secours; il a été approuvé par le Conseil d'administration le 6 mai 1911. Celui sur l'exercice de 1910 l'a été le 23 septembre.

Ledit Conseil a en outre approuvé, le 2 décembre, le rapport sur l'exercice du 1^{er} juillet au 31 décembre 1910 de la *caisse des malades et de secours* pour les ouvriers permanents.

c. Budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1912, comprenant:

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

Ces budgets, adoptés par décision du Conseil d'administration du 22 septembre, ont été approuvés par arrêté de l'Assemblée fédérale du 20 décembre, reproduit au chapitre C, Généralités, 1, *b*.

2. *Projets soumis au Conseil fédéral.*

Dans ses séances du 29 avril et du 5 mai 1911, le Conseil d'administration a adopté, après y avoir apporté quelques modifications, le projet de nouvelle *échelle des traitements pour les fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux*, que nous lui avons soumis. Le Conseil fédéral l'a approuvé à son tour le 27 juin. Il ne l'a modifié que sur un point, en transférant les mécaniciens de locomotive du 3^{me} dans le 2^{me} degré de la V^{me} classe (v. chapitre C, Généralités, 4, p. 20). La date de l'entrée en vigueur de la nouvelle échelle a été fixée au 1^{er} avril 1912.

3. *Propositions de nominations.*

a. Conformément à la proposition du Conseil d'administration le Conseil fédéral a, par arrêté du 10 mars, nommé M. Antoine *Schrafl*, de Bellinzzone, adjoint à l'ingénieur en chef de la voie du V^e arrondissement, aux fonctions de *membre de la Direction du V^e arrondissement* pour le reste de la période administrative expirant le 31 mars 1911, en rem-

placement de M. Lusser, démissionnaire, et lui a attribué le département des travaux.

Par ce même arrêté, M. Théodore *Siegfried*, déjà membre de cette Direction, en a été nommé *vice-président*.

b. Conformément à la proposition du Conseil d'administration le Conseil fédéral a, par arrêté du 11 décembre 1911, confirmé dans leurs fonctions ou nommé les *membres de la Direction générale* et des *Directions d'arrondissement* I à V pour une nouvelle période administrative expirant le 31 décembre 1917, savoir:

a. Direction générale :

les trois membres sortant de charge, qui sont MM.

Sand, pour le département des travaux;

Dinkelmann, pour le département commercial;

Colomb, pour le département des finances;

et comme nouveau membre remplaçant M. Placide Weissenbach, qui a pris sa retraite à fin 1911,

M. *Robert Haab*, docteur en droit, pour le département du contentieux.

Il a en même temps invité le Conseil d'administration à lui soumettre une proposition pour la nomination d'un cinquième membre de la Direction générale, au poste devenu vacant par le décès de M. Flury, chef du département de l'exploitation.

M. *Dinkelmann* a été nommé *président* et M. *Sand* *vice-président* de la *Direction générale* pour une nouvelle période administrative expirant le 31 décembre 1914.

b. Directions d'arrondissement :

tous les membres sortant de charge, savoir:

1er arrondissement.

MM. *Joseph Stockmar*, président, pour le département des finances et du contentieux;

Victor Duboux, vice-président, pour le département des travaux;

Emile Gorjat, pour le département de l'exploitation.

II^e arrondissement.

- MM. *Charles Forster*, président, pour le département des finances et du contentieux;
Paul Baldinger, vice-président, pour le département de l'exploitation;
Jules Christen, pour le département des travaux.

III^e arrondissement.

- MM. *Arnold Bertschinger*, président, pour le département de l'exploitation;
Henri-Eusèbe Mezger, vice-président, pour le département des travaux;
Dr Henri Hafner, pour le département des finances et du contentieux.

IV^e arrondissement.

- MM. *Henri Stamm*, président, pour le département de l'exploitation;
Dr Oscar Seiler, vice-président, pour le département des finances et du contentieux;
Ernest Münster, pour le département des travaux.

V^e arrondissement.

- MM. *Joseph Zingg*, président, pour le département des finances et du contentieux;
Théodore Siegfried, vice-président, pour le département de l'exploitation;
Antoine Schrafl, pour le département des travaux.

Les *présidents* et *vice-présidents* des Directions d'arrondissement ont également été confirmés dans leurs fonctions pour une nouvelle période administrative expirant le 31 décembre 1914.

4. Nominations.

a. Les changements suivants se sont produits, au cours de l'exercice, dans la *composition du Conseil d'administration*.

1. Par arrêté du 28 février 1911, le Conseil fédéral y a nommé M. *Hans Knüsli*, administrateur délégué de la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, en remplacement de M. le colonel *Geilinger*, décédé.

2. Le Conseil d'Etat du canton de Thurgovie y a nommé en outre M. *A.-O. Aepli*, conseiller d'Etat à Frauenfeld, en remplacement de M. *A. Wild*, décédé.

b. Le Conseil fédéral a réélu le 18 décembre 1911, pour la nouvelle période administrative, expirant le 31 décembre 1914, les membres du Conseil d'administration nommés par lui et sortant de charge. Il y a en outre nommé M. *Placide Weissenbach*, ancien président de la Direction générale, à la place de feu M. *Manuel*, ingénieur.

Les cantons et les Conseils d'arrondissement ont également désigné à nouveau leurs représentants.

Par suite de ces diverses nominations, le Conseil d'administration est composé de la manière suivante pour la 4^e période administrative.

a. Membres nommés par le Conseil fédéral.
(25 membres.)

Messieurs:

1. *Abt*, Henri, conseiller national, à Bünzen;
2. *von Arx*, Casimir, député au Conseil des Etats, à Olten, président;
3. *Battaglini*, Antoine, docteur en droit et avocat, à Lugano;
4. *Bell*, Théodore, ingénieur, président de la société anonyme Th. Bell & C^{ie}, à Kriens;
5. *Diethelm-Grob*, Théodore, président du Directoire commercial, à St. Gall;
6. *Dubois*, Léopold, délégué du Conseil d'administration du Bankverein suisse, à Bâle;
7. *Eckenstein-Schræter*, Edouard, négociant, à Bâle;
8. *Eigenmann*, Guido, docteur en droit et avocat, à St. Gall;
9. le Dr *Frey*, Alfred, vice-président de la Société suisse du commerce et de l'industrie, conseiller national, à Zurich;
10. le Dr *Frey*, Jules, directeur de la Société de crédit suisse, à Zurich;
11. *Gaudard*, Emile-Louis, avocat, conseiller national, à Vevey;
12. *Hirter*, Jean, vice-président de la chambre cantonale bernoise du commerce et de l'industrie, conseiller national, à Berne;
13. *Knüsli*, Hans, ancien directeur de la fabrique de locomotives, à Winterthour;

14. *Kæchlin*, Charles, industriel, ancien conseiller national, à Bâle;
15. *Krebs*, Werner, secrétaire de la société suisse des arts et métiers, à Berne;
16. *Lachenal*, Adrien, député au Conseil des Etats, à Genève;
17. *Leumann*, Georges, député au Conseil des Etats, à Frauenfeld;
18. *von Moos*, Paul, directeur de la Banque cantonale d'Unterwald-le-Haut, à Sachseln;
19. le Dr *Moser*, Charles, conseiller d'Etat, à Berne;
20. le Dr *Moser*, Robert, ancien ingénieur en chef des chemins de fer du Nord-Est, à Zurich;
21. le Dr *Ræber*, Joseph, conseiller d'Etat, à Küssnacht (Schwyz);
22. *de Sockalper*, Ernest, ingénieur, à Sion;
23. *Weissenbach*, Placide, ancien président de la Direction générale des chemins de fer fédéraux, à Aarau;
24. *Wild*, Charles-Emile, architecte, directeur du musée de l'industrie et des arts et métiers, conseiller national, à St. Gall;
25. *Wuilleret*, Charles, préfet et conseiller national, à Fribourg.

b. Membres nommés par les cantons et demi-cantons.
(25 membres.)

Messieurs:

- | | |
|---|--------------------|
| 1. <i>Bleuler-Hüni</i> , Conrad, ancien conseiller d'Etat, à Zurich | Cantons
Zurich; |
| 2. <i>Kænitzer</i> , Charles, conseiller d'Etat, à Berne | Berne; |
| 3. <i>de Schumacher</i> , Félix, conseiller d'Etat, à Lucerne | Lucerne; |
| 4. <i>Furrer</i> , Joseph, landamman et conseiller national, à Silenen | Uri; |
| 5. <i>Rickenbach</i> , Henri, député, à Einsiedeln | Schwyz; |
| 6. <i>Wirz</i> , Adalbert, député au Conseil des Etats, à Sarnen | Unterwald-le-Haut; |
| 7. le Dr <i>Wyrtsch</i> , Jacques, landamman et député au Conseil des Etats, à Buochs | Unterwald-le-Bas; |
| 8. <i>Blumer</i> , Edouard, industriel, land- | |

- | | |
|---|-------------------|
| amman et conseiller national, à
Schwanden | Glaris; |
| 9. le Dr <i>Schmid</i> , Joseph-Léon, député
au Conseil des Etats, à Baar . | Zoug; |
| 10. <i>Cardinaux</i> , Louis, conseiller d'Etat
et député au Conseil des Etats, à
Fribourg, <i>scrutateur</i> | Fribourg; |
| 11. le Dr <i>Kyburz</i> , Rodolphe, conseiller
d'Etat, à Soleure | Soleure; |
| 12. <i>Wullschleger</i> , Eugène, conseiller
d'Etat, à Bâle | Bâle-ville; |
| 13. <i>Brodbeck</i> , Adolphe, conseiller d'Etat,
à Liestal | Bâle-campagne; |
| 14. <i>Keller</i> , Jacques, conseiller d'Etat, à
Siblingen | Schaffhouse; |
| 15. <i>Eugster</i> , Arthur, conseiller d'Etat
et conseiller national, à Speicher | Appenzell Rh.-E.; |
| 16. <i>Steuble</i> , Adolphe, landamman et
conseiller national, à Appenzell | Appenzell Rh.-I.; |
| 17. <i>Messmer</i> , Antoine-Auguste, con-
seiller d'Etat, à St. Gall . . . | St. Gall; |
| 18. <i>Conrad</i> , François, conseiller d'Etat,
à Sils (Domleschg) | Grisons; |
| 19. <i>Keller</i> , Emile, conseiller d'Etat, à
Aarau, <i>scrutateur</i> | Argovie; |
| 20. <i>Aeppli</i> , A.-O., conseiller d'Etat, à
Frauenfeld | Thurgovie; |
| 21. <i>Cattori</i> , Joseph, conseiller d'Etat,
à Bellinzone | Tessin; |
| 22. <i>Decoppet</i> , Camille, conseiller d'Etat
et conseiller national, à Lau-
sanne | Vaud; |
| 23. <i>Kuntschen</i> , Joseph, conseiller d'Etat
et conseiller national, à Sion . | Valais; |
| 24. <i>Martin</i> , Louis, négociant, conseiller
national, aux Verrières, <i>vice-
président</i> | Neuchâtel; |
| 25. <i>Charbonnet</i> , Victor, conseiller
d'Etat, à Genève | Genève. |

c. Membres nommés par les Conseils d'arrondissement.
(5 membres.)

Messieurs:

- | | |
|--|--|
| 1. <i>Fonjallaz</i> , Charles-Eugène, conseiller d'Etat et conseiller national, à Lausanne | Arrondissements
<i>I^{er}</i> (Lausanne); |
| 2. <i>Reese</i> , Henri, ancien conseiller d'Etat, à Bâle | <i>II^e</i> (Bâle); |
| 3. <i>Billeter</i> , Robert, président de la ville et conseiller national, à Zurich | <i>III^e</i> (Zurich); |
| 4. <i>Kilchmann</i> , Léonard, directeur des travaux publics de la ville, à St. Gall | <i>IV^e</i> (St. Gall); |
| 5. <i>Lusser</i> , Florian, ancien landammann et député au Conseil des Etats, à Altdorf | <i>V^e</i> (Lucerne); |

Membres de la Commission permanente.

Messieurs:

- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| 1. <i>von Arx</i> , président; | 7. <i>Martin</i> ; |
| 2. <i>Bleuler-Hüni</i> ; | 8. <i>de Schumacher</i> ; |
| 3. <i>Decoppet</i> ; | 9. <i>de Stockalper</i> ; |
| 4. <i>Dubois</i> ; | 10. <i>Wild</i> ; |
| 5. <i>Hirter</i> , vice-président; | 11. <i>Wullschleger</i> . |
| 6. <i>Lachenal</i> ; | |

5. Ratifications de nominations.

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

a. à la Direction générale:

celle de M. *Bernhardt* aux fonctions de *chef du bureau des tarifs-voyageurs*;

celle de M. *Wiedemann*, docteur en droit, aux fonctions de *chef du bureau de statistique* et du *service de publicité*;

celle de M. *Knechtli*, aux fonctions de *chef du contrôle des recettes*..

b. aux Directions d'arrondissement:

celle de M. *Jæggi* aux fonctions de *chef de l'exploitation* du *V^e* arrondissement;

celle de M. *von Waldkirch* aux fonctions d'*ingénieur en chef de la traction* du II^e arrondissement;

celle de M. *Egger* aux fonctions d'*ingénieur en chef de la traction* du III^e arrondissement;

celle de M. *Egli* aux fonctions de *chef du bureau de comptabilité* du V^e arrondissement;

celle de M. *Huber* aux fonctions de *chef de l'économet* du III^e arrondissement.

6. Les *contrats de jonction et de cojouissance* suivants conclus avec d'autres entreprises de chemin de fer ont été ratifiés par le Conseil d'administration:

a. le 28 avril, avenant des 20/24 décembre 1910 modifiant les contrats conclus le 22 juillet 1897 et les 12 juillet/4 août 1898 avec la ville de Lucerne, propriétaire du *chemin de fer Kriens-Lucerne*, au sujet de l'entrée de ce chemin de fer à la *gare de Lucerne* et de la cojouissance de cette gare;

b. le 28 avril, contrat avec le *chemin de fer à voie étroite Boujean-Mâche* concernant la jonction de ce chemin de fer à la *station de Mâche-Boujean*, des 3 janvier/3 février 1911;

c. le 28 avril, contrat avec le *chemin de fer Berne-Schwarzenbourg* concernant l'entrée de ce chemin de fer à la *gare de Berne* et la cojouissance de cette dernière, du 4 mars 1911;

d. le 28 avril, supplément des 3/25 février 1911 au contrat conclu les 31 mars/11 avril 1908 avec la société des *tramways électriques de Locarno* pour la cojouissance de la *gare de Locarno*;

e. le 22 septembre, contrat avec le *chemin de fer électrique à voie étroite Biasca-Acquarossa* concernant l'entrée de ce chemin de fer à la *gare de Biasca* et la cojouissance partielle de cette dernière, des 21 juin/21 juillet 1911;

f. le 1^{er} décembre, convention avec le *chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier* concernant la cojouissance de la *station de Glovelier*, des 28 septembre/27 octobre 1911.

7. *Traités de concurrence.*

Le Conseil d'administration a ratifié le 23 septembre le traité que nous avons conclu les 13 mai, 5 et 27 juin 1911 avec la compagnie du *chemin de fer des Alpes bernoises, Berne-Lötschberg-Simplon*, pour régler les *relations réciproques et les rapports de concurrence dans le service des marchandises*.

8. *Projets de travaux.*

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé les projets suivants et alloué les crédits demandés pour leur exécution:

a. le 11 février, *projet de déplacement de la gare de Bienne*, dont le coût est devisé à fr. 13,700,000, dont fr. 300,000 couverts par la subvention des communes de Bienne et de Madretsch, plus fr. 3,000,000 pour des amortissements;

b. le 6 mai, *projet d'extension de la station de Ziegelbrücke*, dont le coût est devisé à fr. 690,000, plus fr. 10,500 pour des amortissements;

c. le 23 septembre, *projet d'extension de la station de Wädenswil*; crédit fr. 2,325,000 (dont fr. 1,630,000 avaient déjà été alloués le 11 juillet 1906 par le Conseil d'administration), plus fr. 100,000 pour des amortissements;

d. le 2 décembre, *projet de construction d'une gare unique à Thoune*; crédit fr. 5,280,000, y compris la subvention de fr. 900,000 garantie par le gouvernement bernois au nom des intéressés; le Conseil d'administration avait déjà alloué, le 29 mai 1903, un crédit de fr. 1,845,000 pour l'extension de la gare existante;

e. le 2 décembre, *projet d'établissement d'une installation pour le service postal de transit à la gare aux voyageurs de Bâle*, devisé à fr. 2,620,000. L'administration des postes suisses paiera aux chemins de fer fédéraux l'intérêt de la valeur du terrain occupé par cette installation, valeur estimée à fr. 1,404,000, plus l'intérêt et l'amortissement des dépenses de construction, devisées à fr. 1,630,000;

f. le 6 mai, *projet prévoyant la substitution d'un passage inférieur au passage à niveau près du nouveau pont St. Karli, à Lucerne, et le remplacement du passage à niveau en amont de l'île de la Reuss par un passage inférieur pour piétons*; la dépense est devisée à fr. 510,000, plus fr. 2000 pour des amortissements;

g. le 6 mai, *projet de construction d'un passage inférieur à Tivoli, à l'extrémité nord de la gare de Fribourg*, y compris l'achat de terrain pour l'extension future de la gare; crédit fr. 580,000;

h. le 11 février, *projet de construction de la double voie de Sursee à Rothenbourg, avec extension des stations de*

Nottwil et de *Sempach*; crédit fr. 1,410,000, dont fr. 1,270,000 à la charge du compte de construction et fr. 140,000 à celle du compte d'exploitation;

i. le 11 février, projet de construction de la *double voie* entre *St. Blaise* et *Neuveville*, avec *extension* des stations de *St. Blaise*, *Cornaux*, *Cressier* et du *Landeron*; crédit fr. 2,630,000, plus fr. 60,000 pour des amortissements;

k. le 23 septembre, projet de construction de la *double voie* de *Martigny* à *Riddes*, avec *extension* des stations de *Charrat-Fully*, *Saxon* et *Riddes*; crédit fr. 1,400,000;

l. le 23 septembre, projet de construction de la *double voie* de *Maroggia* à *Mendrisio*; crédit fr. 1,130,000;

m. le 6 mai, projet prévoyant la *démolition* de l'hôtel *Terminus* et la *construction* d'un nouveau buffet à la gare de *Lausanne*; crédit fr. 440,000, plus fr. 435,000 pour l'amortissement des installations appelées à disparaître;

n. dans sa séance du 10 février, le Conseil d'administration a décidé de ne pas entrer en matière sur le projet de *reconstruction* de la ligne de la rive gauche du Lac de Zurich sur le territoire de la ville de Zurich que nous lui avons soumis d'accord avec la Commission permanente (projet VIII, du 30 novembre 1910), et il a chargé une *commission spéciale* d'étudier le projet, puis de lui faire rapport. Cette commission a déposé son rapport le 11 avril. Il ne pourra être discuté que lorsque nous aurons présenté au Conseil notre réponse, dont l'élaboration exige beaucoup de temps;

o. en date du 23 septembre, le Conseil d'administration nous a renvoyé le projet concernant l'*extension* de la gare de *Brigue* à l'occasion de la jonction du chemin de fer du *Lœtschberg*, en nous invitant à examiner s'il ne conviendrait pas de profiter de cette extension pour corriger le Rhône sur toute la longueur de la gare. Nous lui avons alors présenté un nouveau projet, qui prévoyait la dérivation du lit du fleuve, en droite ligne, sur un parcours de 1680 m. et modifiait en particulier la situation des voies principales en regard du projet primitif. Le Conseil d'administration l'a approuvé le 2 décembre et nous a alloué pour l'exécution des travaux le crédit nécessaire de fr. 2,050,000, dont la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises prend à sa charge une part de fr. 965,000;

p. dans sa séance du 11 février, le Conseil d'administra-

tion a approuvé le *dépassement de crédit* de fr. 2,060,000, provisoirement justifié, pour la construction du *chemin de fer du Ricken*.

9. Les *contrats de construction et de livraison* suivants ont été approuvés par le Conseil d'administration:

a. le 11 février, convention avec M. F. Baud, entrepreneur à Lausanne, pour l'exécution des *travaux de terrassement, de maçonnerie et de pierre de taille* du nouveau *bâtiment aux voyageurs de Lausanne*, pour le prix de fr. 624,734;

b. le 29 avril, convention avec MM. Bellorini & Griffey, entrepreneurs, pour l'exécution des *travaux d'infrastructure du troisième lot de la gare de Vallorbe*, pour le prix de fr. 1,434,054;

c. le 5 mai, marché avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, pour la *fourniture de 21 locomotives*, pour le prix de fr. 2,058,200;

d. le 6 mai, marché avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la fourniture de

25 voitures à trois essieux, de III^e classe, série C³,

10 fourgons à trois essieux, série F^{3ü},

50 wagons couverts, série J^{2d}, et

100 wagons ouverts, série M⁶;

e. le 6 mai, marché avec la Fabrique suisse de wagons, S. A., à Schlieren, pour la fourniture de

25 voitures à trois essieux, de III^e classe, série C³, et

70 wagons couverts, série J^{2d};

f. le 2 décembre, marché avec la Société des Usines L. de Roll, à Gerlafingen, pour la *fourniture d'accessoires de rails*.

10. Questions relatives au personnel:

a. En date du 11 février le Conseil d'administration a déclaré recevable une pétition du 23 octobre 1910, par laquelle la *Société suisse des mécaniciens* lui demandait d'interpréter l'art. 10 des statuts de la caisse de pensions et de secours en ce sens que pour les *agents de locomotives* la *fraction des allocations supplémentaires* qui, à un moment donné, a été comprise dans la somme assurée et dans le calcul des cotisations doit aussi, en cas d'augmentation de traitement, être

prise comme point de départ pour l'augmentation de l'assurance qu'entraîne celle du traitement.

b. Par décision du 28 avril, le Conseil d'administration nous a autorisés à allouer des *prêts hypothécaires pour le compte de la caisse de pensions et de secours*, dans certaines circonstances déterminées et à certaines conditions, aux *sociétés coopératives de construction constituées par le personnel* dans le but de parer à la disette des logements pour le personnel des chemins de fer fédéraux.

c. Conformément à notre proposition, le Conseil d'administration a décidé, en date du 6 mai, de ne pas entrer en matière sur diverses propositions émanant du comité central de l'*Union ouvrière des entreprises suisses de transport* et d'une *assemblée de délégués extraordinaire des commissions de la caisse des malades et de secours* et visant à la *revision des statuts* de cette caisse. Il a en même temps pris acte, en l'approuvant, d'une déclaration faite par nous au sujet de la façon de calculer le gain mensuel d'un ouvrier, conformément à l'art. 19 des statuts, au moment où cet ouvrier tombe malade.

d. Au vu d'une pétition du secrétariat général de la *Fédération du personnel des entreprises suisses de transport*, lui demandant une *interprétation authentique* de l'art. 29 du *règlement n° 3* concernant les prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et employés à poste fixe, le Conseil a adopté pour cet article, en date du 22 septembre, la nouvelle teneur suivante:

« Un congé de vacances continu doit être accordé aux fonctionnaires et employés qui ne bénéficient pas de jours de repos en vertu de la législation mentionnée à l'art. 28 (loi fédérale concernant la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications), dans la mesure suivante:

- a. une semaine, s'ils ont 10 ans ou moins de service dans les chemins de fer suisses;
- b. deux semaines s'ils ont de 11 à 20 ans de service dans les chemins de fer suisses;
- c. trois semaines s'ils ont plus de 20 ans de service dans les chemins de fer suisses.

La durée de l'apprentissage non rétribué au chemin de fer est compris dans la durée du service. »

11. Divers.

a. Dans sa séance du 6 mai, le Conseil d'administration a ratifié une convention passée le 29 octobre 1910 entre le Conseil d'Etat du canton du Valais et la Direction du 1^{er} arrondissement au sujet de la *concession des forces motrices du bassin du Rhône entre Fiesch et Mœrel*.

b. En date du 6 mai, le Conseil d'administration nous a alloué un crédit de fr. 350,000 pour des *achats de terrain en prévision de l'extension de la gare de Genève-Cornavin*.

c. Sur notre proposition, le Conseil d'administration a, le 1^{er} décembre, donné son préavis, demandé par le Département fédéral des chemins de fer, sur la question de l'établissement d'une *ligne de raccordement reliant le tunnel de base du Hauenstein à la ligne d'Aarau*. Ce préavis est conçu comme suit:

« Le Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux estime que la construction d'un ligne raccordant la sortie sud du tunnel de base du Hauenstein à la ligne d'Olten-Aarau, en évitant la gare d'Olten, n'est pas nécessaire pour le service des voyageurs, et que pour le moment elle ne l'est pas non plus pour le trafic des marchandises; il est par contre d'avis qu'il serait opportun de procéder, par mesure de précaution, aux achats de terrains nécessaires à la construction ultérieure d'une ligne devant servir au transport des marchandises. »

d. Par décision du 23 septembre, le Conseil d'administration nous a autorisés à mettre immédiatement en soumission les travaux d'achèvement du *II^e tunnel du Simplon*.

B. Conseils d'arrondissement.

Pendant l'exercice, le Conseil du 1^{er} arrondissement a tenu 4 séances, celui du II^e 5, celui du III^e 5, celui du IV^e 5 et celui du V^e 3; dans lesquelles, à côté des affaires courantes, ils ont discuté en particulier les questions de quelque importance suivantes:

1^{er} arrondissement. Extension de la gare de Genève-Cornavin; achèvement du II^e tunnel du Simplon; pose de la double voie sur le parcours Viège-Brigue; exercice de la police du chemin de fer à la gare de Genève.

II^e arrondissement. Transformation de la gare de Bienne; préavis touchant l'établissement d'un raccourci du tunnel de base du Hauenstein à la ligne d'Aarau; extension de la gare du Wolf, à Bâle; transformation de la gare de Thoune; pose de la double voie de Rothenbourg à Lucerne.

III^e arrondissement. Transfert de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la ville de Zurich; préavis touchant l'établissement d'un raccourci du tunnel de base du Hauenstein à la ligne d'Aarau; extension de la station de Ziegelbrücke; extension de la gare de Schaffhouse; construction d'une ligne dans la vallée de la Surb par la Confédération.

IV^e arrondissement. Transformation de la gare de St. Gall; déplacement de la gare aux marchandises de Constance; correction de l'Eulach et pose de la double voie entre Elgg et Unterschottikon.

V^e arrondissement. Pose de la double voie de Giubiasco à Chiasso; extension de la gare de Chiasso; conditions de rétribution des ouvriers des ateliers de Bellinzone; maintien du dépôt de denrées alimentaires à Bellinzone.

2. Par arrêté du 18 décembre, le Conseil fédéral a confirmé dans leurs fonctions, pour la période administrative du 1^{er} janvier 1912 au 31 décembre 1914, les membres des cinq Conseils d'arrondissement nommés par lui. Il a en outre nommé M. *Soldini*, député au Conseil des Etats, à Chiasso, membre du Conseil du V^e arrondissement, en remplacement de M. Joseph Motta, élu conseiller fédéral.

La plupart des cantons avaient également nommé à nouveau, à la fin de l'exercice, leurs représentants aux Conseils d'arrondissement. Au *II^e arrondissement*, feu M. Brosi a été remplacé par M. le Dr *Max Studer*, conseiller national (Soleure), au *III^e arrondissement* M. Muri-Flück par M. le Dr *Charles-Christophe Burckhardt*, conseiller national (Bâle-ville) et M. le Dr Grüter par M. *Walter Pfyffer*, ancien ingénieur cantonal (Lucerne); au *IV^e arrondissement*, M. *R. Pedotti*, président de la ville de Coire (Grisons) a été nommé au poste devenu vacant par la démission de M. le Dr Olgiati.

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 3228 affaires en 103 séances.

Nous mentionnons les objets les plus importants:

Généralités.

Nous avons eu à déplorer la perte de notre très estimé collègue et vice-président, M. *Joseph Flury*, décédé le 29 novembre 1911 à la suite d'une longue maladie, qui ne permettait cependant pas de prévoir une issue fatale aussi subite. M. Flury avait géré avec distinction, depuis la nationalisation des principaux chemins de fer, le département de l'exploitation de la Direction générale. Sa féconde activité, son zèle infatigable et les excellentes qualités de son caractère lui assurent, de notre part, un souvenir durable.

A notre grand regret M. le président *Weissenbach* a jugé à propos de déclarer au Département des chemins de fer, à l'adresse du Conseil fédéral, que des raisons d'âge l'empêcheraient, le cas échéant, d'accepter à l'issue de la période administrative en cours une réélection comme président de la Direction générale. Le Conseil fédéral a pris acte de cette déclaration, et il a adressé à M. Weissenbach, par lettre spéciale, ses remerciements pour les signalés services qu'il a rendus au pays à propos de la nationalisation des principaux chemins de fer et de l'organisation de l'administration des chemins de fer fédéraux. La Direction générale perd en lui un collaborateur éminent, un chef conscient du but à atteindre, et nous tenons aussi à lui exprimer ici notre plus chaleureuse reconnaissance.

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

a. Arrêté fédéral *approuvant la gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour 1910*, du 28 septembre 1911, en ces termes:

« 1^o Les comptes de l'année 1910 et le bilan au 31 décem-

bre 1910 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

« 2° Le solde passif du compte de profits et pertes de 1910, par fr. 1,535,615. 95, est reporté à compte nouveau.

« 3° La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1910 est approuvée. »

b. Arrêté fédéral approuvant le *budget des chemins de fer fédéraux* pour 1912, du 20 décembre 1911, conçu en ces termes:

« Sont approuvés les budgets suivants, présentés par le Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux pour l'exercice 1912, savoir:

« 1° le budget d'exploitation des chemins de fer fédéraux, s'élevant en recettes à 199,815,310 francs et en dépenses à 135,221,555 francs;

« 2° le budget du compte de profits et pertes des chemins de fer fédéraux, se montant en recettes à 78,142,805 francs et en dépenses à 71,184,370 francs;

« 3° le budget de construction des chemins de fer fédéraux, s'élevant à 36,128,100 francs;

« 4° le budget des dépenses du compte de capital des chemins de fer fédéraux, se montant à 42,941,550 francs. »

c. Arrêté fédéral du 5 décembre 1911 *ratifiant* la *transaction* du 10 juin 1911 conclue entre la compagnie du chemin de fer du Gothard en liquidation et les délégués du Conseil fédéral, agissant au nom de la Confédération, pour fixer le *prix de rachat du chemin de fer du Gothard*, en ces termes:

« Article premier. Est ratifiée la transaction du 10 juin 1911, entre la compagnie du chemin de fer du Gothard en liquidation et les délégués du Conseil fédéral agissant au nom de la Confédération suisse, sur le procès concernant la fixation du prix de rachat du chemin de fer du Gothard.

« Art. 2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution de cette transaction. »

2. Par message du 24 novembre 1911, le Conseil fédéral a soumis à l'Assemblée fédérale un projet d'arrêté déterminant les *conditions auxquelles les fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux pourront accepter*

des fonctions publiques (droit d'éligibilité de ces agents). Ce projet n'a pas été discuté par les Chambres pendant l'exercice.

3. Le Conseil fédéral a adressé aux Chambres, aux dates du 28 novembre et du 4 décembre 1911, des rapports sur une *nouvelle pétition des ouvriers des ateliers des chemins de fer fédéraux à Bellinzone*, du 10 juillet 1911, relative à l'*indemnité extraordinaire allouée pour les années 1909 à 1911*, et sur la *pétition de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport*, du 31 octobre 1911, tendant à faire porter à fr. 200 le *supplément extraordinaire annuel de fr. 150 alloué aux ouvriers des chemins de fer fédéraux*.

4. Par arrêté du 27 juin 1911, le Conseil fédéral a approuvé l'*échelle des traitements* pour les fonctionnaires et employés à poste fixe, dont le Conseil d'administration avait adopté le projet préparé par nous.

5. *Rachat du chemin de fer du St. Gothard.*

a. Vu un désir exprimé par le Conseil fédéral nous avons conclu avec la compagnie du *chemin de fer du St. Gothard* en liquidation, à la date du 18 août, une convention aux termes de laquelle les chemins de fer fédéraux se chargent, contre paiement d'une somme de fr. 650,000, du *service de diverses rentes* à la charge de cette compagnie.

Il avait en outre été convenu à cette même date que les *chemins de fer fédéraux se chargeraient des parts* incombant à ladite compagnie sur des *rentes assurées à la suite de cas de responsabilité civile survenus à des gares communes*; la compagnie en liquidation avait de ce fait à leur payer une somme de fr. 15,000, valeur 1^{er} janvier 1911, et à leur céder ses droits de recours contre les chemins de fer italiens de l'Etat. La commission de liquidation a contesté après coup cette entente, mais elle a cependant fini par la reconnaître.

b. Par arrêté du 7 novembre, le Conseil fédéral a décidé que l'*agio de fr. 6,000,000 payé à la compagnie du chemin de fer du St. Gothard sur la reprise de son emprunt 3½% de fr. 117,090,000* devait être porté au bilan des chemins de fer fédéraux non pas sous la rubrique « Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies »,

comme cela était prévu, mais bien au compte des « Dépenses à amortir ».

c. Nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer, qui nous les avait demandés, les *comptes distincts du rendement de l'ancien réseau du chemin de fer du St. Gothard* en 1909 et 1910, destinés à être communiqués au gouvernement italien.

d. Nous avons adressé le 25 août au Département fédéral des chemins de fer, qui nous en avait priés, un rapport circonstancié sur une réclamation du *Conseil d'Etat tessinois* relative aux *écoles allemandes* instituées dans le canton du Tessin par le chemin de fer du St. Gothard. Le Département des chemins de fer a répondu à la réclamation dans le sens de notre rapport.

e. Par lettre du 30 novembre, nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer le rapport qu'il nous avait demandé sur la *pétition de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport visant au maintien, après le 1^{er} avril 1912, des allocations spéciales accordées au personnel de l'ancienne compagnie du St. Gothard*. Avant de présenter ce rapport, nous avons encore discuté cette question avec une délégation des sociétés du personnel et de la « commission d'Altdorf » du personnel de l'ancienne compagnie du St. Gothard, qui en avaient exprimé le désir.

f. La convention internationale conclue le 13 octobre 1909 entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie au sujet du *chemin de fer du St. Gothard* n'a été ratifiée jusqu'ici que par l'Allemagne. L'Assemblée fédérale ne l'a pas encore discutée.

6. Questions touchant le Simplon et ses voies d'accès.

a. Nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer, le 21 avril, un préavis sur des projets de *conventions internationales entre la France et la Suisse* au sujet du service du télégraphe et du téléphone, du service postal et du service de douane à la *gare internationale de Vallorbe* et sur le parcours *Frasne-Vallorbe*.

A la demande dudit Département, nous avons complété ce préavis en nous prononçant encore, le 3 octobre, sur un point spécial se rapportant à la convention à conclure au *sujet du service de la douane*, ainsi que sur les projets de

conventions concernant la *police sanitaire* et la *police vétérinaire* à la *gare internationale de Vallorbe*.

b. Les 26 et 27 avril et les 20 et 21 septembre ont eu lieu des séances de la *Délégation internationale pour les affaires du Simplon*, auxquelles ont été débattues des questions d'horaire et de tarifs. La déclaration du gouvernement italien faisant défaut, les comptes de construction et d'exploitation de 1907 de la ligne du Simplon n'ont pas encore pu être discutés définitivement. Depuis lors, le Conseil fédéral a été avisé de l'approbation du compte de construction seulement; le compte d'exploitation, en revanche, n'a pas encore été approuvé, aussi n'a-t-il pas été possible, jusqu'ici, de soumettre à la Délégation les comptes des exercices de 1908, 1909 et 1910.

c. Le 21 octobre, le Département fédéral des chemins de fer nous a informés que les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon pour les années 1906 et 1907 avaient été approuvés par le Conseil fédéral et le gouvernement italien.

Ils accusent les résultats suivants:

Situation des *dépenses de construction* au 31 décembre 1907, après apurement par la Délégation du Simplon,

pour le tronçon suisse	fr. 36,206,533. 58
» » » italien	» 40,375,885. 52
Total	fr. 76,582,419. 10

<i>Compte d'exploitation.</i>	1906	1907
Total des recettes d'exploitation	(1 ^{er} juin au 31 décembre) fr. 590,796. 40	(1 ^{er} janvier au 31 décembre) fr. 1,000,878. 76
Total des dépenses d'exploitation	» 642,868. 80	» 1,138,318. 72
<i>Excédent des dépenses</i>	fr. 52,072. 40	fr. 137,439. 96

<i>Compte de profits et pertes.</i>		
Total des recettes	fr. 38,500. —	fr. 66,000. —
Total des dépenses	» 1,429,989. 60	» 2,484,682. 66
<i>Excédent des dépenses</i>	fr. 1,391,489. 60	fr. 2,418,682. 66

Ces comptes ayant été approuvés, nous avons établi les

mêmes comptes pour les années 1908, 1909 et 1910, et nous les avons présentés à la Délégation du Simplon. L'examen de ces comptes et les tractations qui s'y rapportent concernent l'exercice de 1912.

d. Aux termes de l'art. 1^{er} du règlement de la *Délégation internationale pour les affaires du chemin de fer du Simplon*, celle-ci est présidée ex officio par le président de la Direction générale des chemins de fer fédéraux. M. Weissenbach ayant renoncé à ces fonctions à partir du 1^{er} janvier 1912, la présidence a été dévolue à son successeur, M. Dinkelmann. Celui-ci faisant déjà partie de la Délégation, le Conseil fédéral l'a remplacé par M. Weissenbach. Cette autorité a en outre désigné M. Camille Decoppet, conseiller d'Etat et conseiller national à Lausanne, pour faire partie de la représentation suisse pendant le reste de la période administrative, en remplacement de feu M. P. Manuel, ingénieur.

7. *Rachat de la gare de Genève-Cornavin et de la ligne de Genève à La Plaine.*

A la demande du Département fédéral des chemins de fer, nous nous sommes prononcés à deux reprises, le 11 et le 25 juillet, sur un premier, puis sur un second projet de convention concernant le *rachat de la ligne Genève-La Plaine*. Nous avons en outre fait part au même Département, en date du 15 août, de nos observations sur le calcul du produit net de ladite ligne en 1909, dressé par la compagnie des chemins de fer P. L. M. Le 26 septembre, cette compagnie nous a communiqué un projet de *convention pour la circulation des trains P. L. M. sur la ligne de Genève à La Plaine et pour leur admission dans la gare de Genève-Cornavin* une fois le rachat effectué.

Le règlement de ces questions ne concerne plus l'exercice de 1911.

8. *Contrat de cojouissance* (v. rapport de gestion de 1910, p. 18 et ss.).

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

1. le 28 avril, avenant des 20/24 décembre 1910 aux contrats conclus le 22 juillet 1897 et les 12 juillet/4 août 1898 avec la ville de Lucerne, propriétaire du *chemin de fer Kriens-*

Lucerne, au sujet de l'entrée de ce dernier en gare de *Lucerne* et de la cojouissance de celle-ci;

2. le 28 avril, contrat avec le *chemin de fer à voie étroite Boujean-Mâche* pour la jonction de ce dernier à la *station de Mâche-Boujean*, des 3 janvier/3 février 1911;

3. le 28 avril, contrat avec le *chemin de fer Berne-Schwarzenbourg* réglant l'entrée de ce chemin de fer en *gare de Berne* et la cojouissance de celle-ci, du 14 mars 1911;

4. le 28 avril, supplément des 3/25 février 1911 au contrat conclu les 31 mars/11 avril 1908 avec la *société des tramways électriques de Locarno* pour la cojouissance de la *gare de Locarno*;

5. le 22 septembre, contrat avec le *chemin de fer électrique Biasca-Acquarossa* concernant l'entrée de ce chemin de fer en *gare de Biasca* et la cojouissance partielle de cette dernière, des 21 juin/21 juillet 1911;

6. le 1^{er} décembre, convention avec le *chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier* concernant la cojouissance de la *station de Glovelier*, des 28 septembre/27 octobre 1911.

b. En outre, les contrats ci-après, conclus par nous, ont été soumis au Conseil d'administration, mais celui-ci ne les avait pas encore ratifiés à la fin de l'exercice:

1. convention avec la *société des tramways lausannois*, successeur des chemins de fer du Jorat, pour l'usage commun de la *gare de Moudon*, du 2 septembre 1911;

2. convention avec le *chemin de fer électrique à voie étroite Monthey-Champéry-Morgins* pour l'usage commun de la *station de Monthey*, du 27 septembre 1911;

3. contrat avec le *chemin de fer électrique à voie étroite Altstætten-Gais*, réglant la cojouissance de la *station d'Altstætten*, des 23 octobre/18 novembre 1911;

4. convention avec le *chemin de fer Arth-Righi*, concernant la cojouissance de la *gare d'Arth-Goldau*, des 12/18 décembre 1911.

c. Des *négociations* étaient encore en cours, à la fin de l'exercice, en vue de la conclusion de contrats avec les administrations suivantes:

1. avec le *chemin de fer Soleure-Moutier* pour la cojouissance des *gares de Moutier et Nouveau-Soleure* et de la *station de Vieux-Soleure*;

2. avec la compagnie du *chemin de fer Martigny-Orsières* pour l'entrée de sa ligne à la *station de Martigny* et l'usage commun de cette dernière;

3. avec le *chemin de fer transthurgovien* pour la cojouissance des *stations d'Emmishofen-Kreuzlingen, Weinfelden et Wil*;

4. avec le *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* pour la cojouissance de la *station d'Ebnat-Kappel*;

5. avec le *chemin de fer à voie étroite Lugano-Tesserete* pour la cojouissance de la *gare de Lugano*.

d. Des négociations sont en cours pour la *revision* des contrats ci-après:

1. avec les *chemins de fer italiens de l'Etat* pour l'usage commun des *gares de Chiasso* et de *Luino* et pour l'*exploitation de la ligne Luino-Pino* (nous avons communiqué aux chemins de fer italiens de l'Etat, le 11 août, nos observations sur leurs projets de contrats);

2. avec le *chemin de fer du Seethal suisse* pour la cojouissance des *stations de Lenzbourg, Wildegg et Emmenbrücke*;

3. avec le *chemin de fer Porrentruy-Bonfol* pour la cojouissance de la *gare de Porrentruy*.

e. Demandes de *réduction d'indemnités de cojouissance*:

1. Comme nous ne pouvions pas faire droit à la demande de la compagnie du chemin de fer *Berne-Neuchâtel* (ligne directe) visant à la réduction des redevances dues par elle pour la cojouissance des *gares de Berne* et de *Neuchâtel* et de la *station de Chiètres*, cette compagnie nous a confirmé, par notification du 3 décembre 1910, la dénonciation des contrats. Nous nous sommes ainsi vus obligés de saisir le Tribunal fédéral de ce litige (v. rapport de gestion de 1910, p. 21). Nous avons déposé notre demande le 11 mars 1911. La réponse du chemin de fer *Berne-Neuchâtel* nous étant parvenue dans le courant de l'année, nous avons adressé notre réplique au Tribunal fédéral le 12 décembre.

2. Nous avons répondu négativement, le 17 mars, à une demande des *chemins de fer Aigle-Ollon-Monthey* et *Monthey-Champéry-Morgins* tendant à la réduction des redevances pour la cojouissance de la *station de Monthey*.

9. Contrats d'affermage.

Nous avons conclu avec la compagnie du *chemin de fer Vevey-Chexbres*, en date du 15 décembre, une annexe au *contrat d'affermage* de sa ligne, du 2 juillet 1903, laquelle porte de 30,000 à 45,000 francs dès le 1^{er} janvier 1911, pour une durée de dix ans, le fermage annuel dû par les chemins de fer fédéraux. La ratification de cette annexe par le Conseil d'administration n'a plus pu intervenir avant la fin de l'exercice. L'approbation de l'Assemblée fédérale est réservée.

10. Le Département fédéral des chemins de fer nous a communiqué le *postulat Mûri* (Argovie) concernant la *ligne du Hauenstein*, conçu en ces termes:

« Le Conseil fédéral est invité à examiner s'il ne conviendrait pas, dans l'intérêt du raccourcissement des voies d'accès nord du Gothard, de construire en même temps que le tunnel du Hauenstein, un tronçon reliant directement ce tunnel à la ligne d'Aarau à Arth-Goldau, et à présenter un rapport sur cette question »,

et il nous a invités à consulter à ce sujet les Conseils des II^e et III^e arrondissements, ainsi que le Conseil d'administration.

Ce dernier s'est prononcé, le 1^{er} décembre, conformément à notre proposition (v. chap. A, ch. 11, c.).

11. Préavis sur des demandes de concession.

a. Le Département fédéral des chemins de fer nous ayant demandé de lui donner, en nous basant sur la situation actuelle, qui s'est modifiée depuis 1905, notre avis sur les projets de *ligne à voie normale Soleure-Schœnbühl* et de *chemin de fer électrique à voie étroite Utzenstorf-Bätterkinden-Schœnbühl-Zollikofen*, nous lui avons répondu le 31 mai que selon nous le chemin de fer à voie étroite suffirait pleinement aux besoins. Nous avons en outre été invités à prendre part à une conférence qui a eu lieu le 27 novembre, sous la présidence du Département fédéral des chemins de fer, entre les autorités et les comités intéressés à l'établissement de ces lignes. Cette conférence avait pour but de trouver un terrain d'entente entre les intéressés.

b. A la date du 20 décembre 1906, le Département fédéral des chemins de fer nous a chargés de lui donner notre pré-

avis sur la question d'un *chemin de fer à travers les Alpes orientales*. Nous lui avons par conséquent remis deux mémoires très circonstanciés. L'un, du 2 novembre 1907, traite de l'importance commerciale et économique du chemin de fer projeté, et l'autre, qui date du 6 juin 1908, est une étude technique des divers projets. Vu le désir exprimé par le Département des chemins de fer, nous avons considéré ces rapports comme confidentiels et ne les avons pas portés à la connaissance du Conseil d'administration. Mais comme ils ont été récemment critiqués, malgré leur caractère confidentiel, dans des brochures livrées à la publicité, nous avons cru devoir les lui communiquer également, pour sa gouverne. Par arrêté du 17 novembre, le Conseil fédéral a en outre autorisé le Département des chemins de fer à en donner officiellement connaissance aux Chambres fédérales, et cette communication a été faite.

Par lettre du 15 novembre 1911, le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour rapport un mémoire de *consultation commerciale* sur le chemin de fer en question, rédigé en septembre 1911, à la demande du Petit Conseil du canton des Grisons, par M. G. Würmli, chef du service commercial du chemin de fer rhétique, et M. le Dr E. Blattner. Pour être à même de nous prononcer d'une manière approfondie sur ce mémoire, qui ne traite pas seulement la question commerciale, mais aussi les questions techniques touchant l'exploitation et la construction, ainsi que celle du rendement, nous devons faire faire des enquêtes complémentaires sur divers points. Cette étude a été entreprise immédiatement, mais elle prendra beaucoup de temps.

Les *chemins de fer italiens de l'Etat* nous ont communiqué en août un mémoire de M. Falck, à Milan, qui expose que les intérêts économiques et ferroviaires de l'Italie obligent à donner la préférence au *projet du Splügen*. Ce projet, dit le rapport, est en effet le seul qui place le plus long parcours sur territoire italien, car il raccourcit le trajet suisse entre l'Italie et l'Allemagne de plus de 100 km. par rapport à la route de Chiasso et d'à peu près 100 km. en regard de celle de Pino.

12. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour rapport, le 4 juillet, un mémoire du *Conseil d'Etat du canton de Neuchâtel*, du 2 juin précédent, concer-

nant le *rachat du Jura Neuchâtelais*. Nous lui avons adressé un mémoire à ce sujet le 18 novembre.

13. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis pour préavis, le 29 mai, une pétition d'un comité d'initiative pour la construction d'un *chemin de fer du Surbthal*, qui demande que la Confédération se charge elle-même de l'établissement et de l'exploitation d'une ligne à voie normale de *Niederweningen* à *Dättingen*. Nous avons par conséquent communiqué cette pétition à la Direction du III^e arrondissement, avec le résultat de notre enquête technique et commerciale sur le projet, en l'invitant, conformément à la demande du Département fédéral des chemins de fer, à consulter le Conseil d'arrondissement sur la question de la construction et de l'exploitation de ladite ligne par les chemins de fer fédéraux. Après avoir reçu ce préavis, nous avons présenté un rapport et une proposition à la Commission permanente de notre Conseil d'administration. Celle-ci a confié l'étude de la question à une commission spéciale, laquelle nous a encore demandé une enquête complémentaire.

14. A la demande du Département fédéral des chemins de fer, nous nous sommes prononcés, le 11 mars, sur un projet d'*ordonnance touchant l'exemption du service militaire* en vertu des art. 13 et 14 de la nouvelle *organisation militaire*, établi en 1911 par le Département militaire fédéral.

15. Nous avons répondu négativement, le 18 juillet, à une pétition des sociétés du personnel nous demandant de publier dans la feuille officielle des chemins de fer fédéraux les *misés au concours de toutes les places vacantes*, y compris celles du service de l'exploitation.

16. Du 16 au 30 mai a eu lieu à Berne une *conférence internationale* chargée d'élaborer un projet de *convention sur le transport des voyageurs et des bagages*, dont la présidence a été confiée au président de la Direction générale, en sa qualité de premier délégué de la Suisse. Le Conseil fédéral a soumis le projet issu des délibérations de cette conférence à la ratification des gouvernements intéressés.

17. Trois *conférences des directeurs* ont eu lieu pendant l'exercice. Celles du 5 avril et du 6 décembre se sont occupées notamment des questions suivantes : continuation des mesures propres à réduire les dépenses; autorisation d'ac-

cepter des mandats dans des autorités publiques; demande des unions du personnel touchant la mise au concours de tous les postes à repourvoir; recrutement du personnel de l'administration générale parmi les agents des services de l'exploitation; règles interprétatives pour l'application des statuts de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents; inscription de la propriété des chemins de fer fédéraux au registre foncier; paiement de l'indemnité quotidienne pour maladie lorsque celle-ci est contractée au service militaire; coopération des reviseurs de stations aux examens du personnel de l'exploitation; fixation, par contrat, de la responsabilité des accidents survenant sur les voies de raccordement.

18. Les *cartes annuelles de libre circulation* suivantes ont été délivrées par les chemins de fer fédéraux au cours de l'année 1911:

	Réseau entier		Arrondissements		Parcours			Total
	I ^{re} classe	II ^e	I ^{re} classe	II ^e	I ^{re}	II ^e	III ^e	
Autorités fédérales	105	48	6	7	—	2	—	168
Autorités cantonales	—	—	129	—	—	—	—	129
Autorités et personnel des C. F. F.	232	137	266	855	—	7	—	1497
Autres entreprises de trans- port suisses	103	5	73	44	40	74	—	339
Entreprises de transport étrangères	1035	61	61	12	53	27	3	1252
Divers	47	—	34	17	22	69	11	200
Total 1911	1522	251	569	935	115	179	14	3585
1910	1487	259	574	919	117	197	23	3576

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

Le nombre des fonctionnaires et employés à traitement fixe était, à fin 1911, de 23,448 au total (23,047 à fin 1910), celui des employés engagés à la journée ou au mois de 11,744 (11,640), soit ensemble 35,192 (34,687).

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel.	Employés engagés à la journée ou au mois
à la Direction générale	748	16
au I ^{er} arrondissement	4,773	1,765
au II ^e arrondissement	6,204	3,584
au III ^e arrondissement	5,517	2,281
au IV ^e arrondissement	3,276	2,183
au V ^e arrondissement	2,930	1,915
Total comme ci-dessus	23,448	11,744

I. Département des finances.

a. 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.,

» » » » » » du Gothard,

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 1911;

Compte de construction au 31 décembre 1911;

Bilan au 31 décembre 1911;

Bilan d'entrée au 1^{er} janvier 1912 concernant la Cie du Gothard.

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 objet des dépenses de construction,

Dépenses de construction comparées avec le budget;

Comptes des services auxiliaires:

Administration des imprimés, à Berne,

» du matériel de 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,
 » » Bellinzzone, 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 de pensions et de secours des fonctionnaires et employés de l'ancien Gothard,

Caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents des C. F. F.,

Fonds pour secours extraordinaires de l'ancien Central suisse,

Fonds de l'ancien Gothard destiné à récompenser les services éminents rendus à l'exploitation;

Inventaire des valeurs du portefeuille de fonds publics;

Inventaire des valeurs du fonds de renouvellement.

Compte d'exploitation.

L'excédent des recettes d'exploitation
 pour 1911 est de fr. 71,864,082.37

Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,473,383	64,462,870	71,864,082	+ 1,390,699	+ 7,401,212

Ces augmentations s'expliquent comme suit:

	Comparaison avec:	
	Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.
Augmentation des recettes d'exploitation	+ 8,907,802	+ 11,063,362
Diminution des dépenses d'exploitation	— 7,517,103	— 3,662,150
Augmentation d'excédent . . .	+ 1,390,699	+ 7,401,212

Nous motiverons ces différences dans les divers chapitres du compte d'exploitation. La plus-value des recettes d'explo-

tation sur 1910 et sur le budget de 1911 se manifeste aussi bien au trafic des voyageurs qu'à celui des bagages, animaux et marchandises; de même les «Recettes diverses» sont partout en augmentation, sauf pour les locations de wagons.

Nous constatons une augmentation de dépenses vis-à-vis de l'année précédente et du budget. Elle est due principalement au supplément extraordinaire en faveur du personnel à poste fixe, fr. 200. —, et des garde-barrières, fr. 50. —, qui a été mis à la charge du compte d'exploitation la première fois en 1911, en vertu de l'art. 14 de la loi sur les traitements du 23 juin 1910, tandis qu'il avait été budgété au compte de profits et pertes. La dépense qui en résulte est de fr. 4,048,000 en chiffre rond, y compris les services auxiliaires et les entreprises accessoires, ainsi que le «Personnel non rubriqué» du service de la voie. D'après la loi précitée, le supplément de 200 fr. constituait, à partir du 1^{er} janvier 1911, un élément du salaire annuel de base au sens des statuts de la caisse de pensions et de secours, c'est pourquoi la contribution des chemins de fer fédéraux à cette caisse a été grevée en 1911 d'un nouveau surcroît de dépenses d'environ fr. 1,844,000.

Les autres dépenses en plus par rapport au compte de 1910 proviennent surtout de l'entretien des installations et du matériel roulant, de la consommation du combustible ensuite de parcours plus nombreux et de l'élévation du prix moyen des charbons. Par rapport au budget les augmentations de dépenses ont été compensées, sauf pour les rubriques du personnel, en partie par de moins fortes charges sur d'autres chapitres.

Le coefficient d'exploitation C. F. F. de 1910, y compris le supplément extraordinaire au personnel à poste fixe et aux ouvriers, était de 65,₄₈. Pour 1911, il est de 64,₂₈ y compris fr. 1,639,170.40 portés au compte de profits et pertes pour supplément extraordinaire de fr. 150. — en faveur des ouvriers et allocations au personnel de l'ancienne Cie du Gothard. (Voir comparaison ultérieure des coefficients d'exploitation page 63 de ce rapport.)

Recettes d'exploitation.

Les recettes d'exploitation s'élèvent à fr. 196,511,857.38

et se décomposent comme suit :

	Compte 1910.		Budget 1911.		Compte 1911.		Compar. avec 1910.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Produit du transport des voyageurs . . .	75,598,155	75,500,000	77,855,305	+	2,257,150	+	2,355,305			
II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises . .	104,263,597	102,500,000	110,613,312	+	6,349,715	+	8,113,312			
III. Recettes diverses .	7,742,303	7,448,495	8,043,240	+	300,937	+	594,745			
	187,604,055	185,448,495	196,511,857	+	8,907,802	+	11,063,362			

I. Produit du transport des voyageurs.

Le trafic des 7 premiers mois de l'année 1910, ayant servi de base à nos évaluations budgétaires de 1911, avait permis de supposer que le produit du trafic-voyageurs de 1910 serait supérieur aux prévisions. Nous appuyant sur les résultats de ces 7 mois, nous avons fixé les recettes probables de 1910 à fr. 75,570,000; pour 1911, vu l'ouverture à l'exploitation des chemins de fer du Ricken et Lac de Constance-Toggenbourg au 1^{er} octobre 1910, nous n'avions point budgété d'accroissement de trafic et avons fixé le produit du trafic-voyageurs à fr. 75,500,000. Or, dans le compte de 1910, ce chiffre a déjà été dépassé d'environ fr. 100,000 et en 1911 il y a une nouvelle plus-value des recettes de près de 3 %, soit fr. 2,355,305 de plus que les prévisions budgétaires. Pour la justification complémentaire du surplus de recettes, voir chapitre II, Département commercial, pages 125 et suivantes de ce rapport.

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

Les explications qui précèdent quant au produit du transport des voyageurs s'appliquent également au transport des bagages, animaux et marchandises. Nous avons fixé les recettes présumées de 1910 à fr. 102,489,000, mais, étant donné les motifs indiqués au sujet du trafic-voyageurs, nous nous sommes abstenus de porter une majoration pour accroissement de trafic et avons budgété le produit total du trafic-marchandises de 1911 à fr. 102,500,000. Or, dans le compte de 1910, ce chiffre était déjà d'environ fr. 1,760,000 plus élevé; le produit de 1911 a en outre augmenté d'environ 6 % sur 1910, de sorte que nos prévisions de 1911 pour produit du transport des marchandises ont été dépassées de fr. 8,113,312. Pour plus de détails au sujet de l'excédent de recettes, voir chapitre II, Département commercial, pages 125 et suivantes de ce rapport.

III. Recettes diverses. La plus-value sur 1910 et sur le budget s'explique comme suit :

	Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Loyers et affermages :					
a. Pour gares et sections de lignes communes .	996,754	1,037,160	1,083,389	+ 86,635	+ 46,229
b. Pour matériel roulant	1,562,577	1,250,000	1,505,257	— 57,320	+ 255,257
c. Pour objets divers .	1,977,253	2,045,700	2,111,898	+ 134,645	+ 66,198
	4,536,584	4,332,860	4,700,544	+ 163,960	+ 367,684
2. Produits des services auxiliaires . . .	2,979,646	2,907,135	3,102,795	+ 123,149	+ 195,660
3. Autres recettes . . .	226,073	208,500	239,901	+ 13,828	+ 31,401
	7,742,303	7,448,495	8,043,240	+ 300,937	+ 594,745

L'excédent de recettes pour loyers de gares et sections de lignes communes est dû à l'accroissement du capital foncière voir détails pages 46 à 48 du compte annuel.

Pour avoir une comparaison plus exacte, il y a lieu de porter, en regard des locations de matériel roulant, les dépenses, selon chapitre V du compte d'exploitation; voir à ce sujet les observations page 55 du présent rapport.

Ensuite de l'augmentation des objets loués et de la révision de baux à loyer, les recettes pour objets divers sont de nouveau plus élevées.

Le produit des services auxiliaires comprend aussi l'intérêt des capitaux de construction et d'exploitation; en voici la répartition.

	Intérêt du capital Fr.	Produit net Fr.
Administration des imprimés	33,134	95,377
» du matériel de la voie	395,019•	463,846
Economats	545,720	109,402
Ateliers, y compris les usines à gaz	1,294,575	153,369
Télégrammes privés	—	12,353
	<u>2,268,448</u>	<u>834,347</u>

Le bénéfice net de nos services auxiliaires se monte ainsi à fr. 834,347, soit à environ 1,6⁰/₀ de l'ensemble des livraisons et prestations de l'année, qui atteignent fr. 50,603,000 en chiffre rond.

Comparativement à celui de l'année précédente, le mouvement d'affaires a augmenté d'environ fr. 2,000,000; cet accroissement provient surtout des livraisons de l'administration du matériel de voie et des économats des arrondissements I—V. De même les intérêts des capitaux ont subi une augmentation d'à peu près fr. 120,000 résultant de l'accroissement des capitaux investis dans les approvisionnements des économats et dans les constructions des ateliers.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation de 1911
s'élèvent à fr. 124,647,775.01

Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
117,130,672	120,985,625	124,647,775	+7,517,103	+3,662,150

L'augmentation des dépenses d'exploitation est ainsi de 6,42⁰/₀ sur l'année précédente et de 3,03⁰/₀ sur le budget.

Comme nous l'avons fait observer en parlant de l'excédent des recettes d'exploitation, l'augmentation des dépenses provient en majeure partie de ce qu'en 1911 le supplément extraordinaire en faveur des fonctionnaires, employés et garde-barrières a été comptabilisé au compte d'exploitation, tandis que l'année précédente et au budget de 1911 il figurait dans le compte de profits et pertes. La mise en compte, dès le 1^{er} janvier 1911, du supplément de 200 francs a provoqué une augmentation correspondante des contributions C. F. F. à la caisse de pensions et de secours.

D'autres dépenses en plus proviennent de l'entretien et du renouvellement des installations de chemin de fer et du matériel roulant, de la consommation des matières pour locomotives, des parts C. F. F. à l'intérêt foncier pour cojouissance de gares et tronçons communs, ainsi que des locations de wagons.

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

Chapitres	Compte 1910.		Budget 1911.		Compte 1911.		Compar. avec 1910.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
I. Administration générale .	3,896,670		4,009,885		3,993,087		+		96,417	
II. Entretien et surveillance de la voie .	17,397,841		18,020,450		18,209,974		+		812,133	
III. Expédition et mouvement .	39,175,448		40,003,365		41,656,519		+		2,481,071	
IV. Traction et matériel .	46,829,188		48,730,945		48,964,603		+		2,135,415	
V. Dépenses diverses .	11,048,667		11,227,000		13,596,066		+		2,547,399	
	118,347,814		121,991,645		126,420,249		+		8,072,435	
VI. Dépenses et recettes non classées (<i>excédent de recettes</i>)	-1,217,142		-1,006,020		-1,772,474		+		555,332	
	117,130,672		120,985,625		124,647,775		+		7,517,103	

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

Chapitres	Compte 1910.		Budget 1911.		Compte 1911.		Compar. avec 1910.		Compar. avec budget	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
Personnel du service de la voie	5,730,170		5,967,320		5,983,629		+		253,459	
Personnel de l'expédition et mouvement .	36,029,586		36,768,185		38,471,571		+		2,441,985	
Personnel de la traction .	15,442,492		15,802,965		16,241,352		+		798,860	
	57,202,248		58,538,470		60,696,552		+		3,494,304	

Le surcroît de dépenses sur 1910 pour traitements et salaires du personnel, y compris les indemnités de déplacement, les uniformes et les allocations accessoires, se répartit comme suit sur : supplément extraordinaire alloué au personnel à poste fixe et aux garde-barrières selon la nouvelle loi sur les traitements, et dépenses en plus ou en moins par suite de mutations.

Administration centrale et arrondissements I-V (non compris le supplément alloué au personnel de l'ancienne Cie du Gothard selon arrêté fédéral du 23 décembre 1910 et porté au compte de profits et pertes).

		Comparaison avec 1910 :	
		Supplément extraordinaire	Dépenses en plus ou en moins par suite de mutations
		Fr.	Fr.
Personnel de l'administration générale		+ 159,668	-- 81,612
» du service de la voie . .		+ 268,246	-- 14,787
» du service de l'expédition .		+ 2,459,592	-- 15,642
» de la traction		+ 788,444	+ 10,416
» du service de publicité (agen- ces comprises) et des écoles privées.		+ 4,877	
Total, exploitation		+3,680,827	<u>—101,625</u>
Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires . .		+ 164,588	
» non rubriqué du service de la voie		+ 187,601	
» des bureaux de construction		+ 15,243	
Ensemble		<u>+4,048,259</u>	

En ne tenant pas compte du supplément extraordinaire les dépenses pour personnel des chapitres I-IV du compte d'exploitation seraient donc d'environ fr. 100,000 inférieures à celles de 1910; de même il y aurait une notable diminution par rapport au budget de 1911.

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

	Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Entretien et renouvellement de la voie . . .	11,118,423	11,520,140	11,674,668	+ 556,245	+ 154,528
Entretien et renouvellement des locomotives et ten- ders . . .	8,011,037	8,986,900	8,429,412	+ 418,375	— 557,488
Entretien et renouvellement des voitures . . .	2,957,048	3,151,400	2,962,767	+ 5,719	— 188,633
Entretien et renouvellement des wagons . . .	2,625,318	2,988,900	2,707,142	+ 81,824	— 281,758
	24,711,826	26,647,340	25,773,989	+1,062,163	— 873,351

L'augmentation sur 1910 est ainsi de 4,30 % et la diminution sur le budget de 3,28 %.

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

	Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Dépenses diverses du ser- vice de l'expédition et du mouvement .	3,145,862	3,235,180	3,184,948	+	— 50,232
Matières de consommation pour locomotives et wagons . . .	17,317,600	17,307,930	18,109,787	+	792,187 + 801,857
	20,463,462	20,543,110	21,294,735	+	831,273 + 751,625

L'augmentation sur 1910 est de 4,06 % et celle sur le budget de 3,86 %. Pour la justification de ces différences nous renvoyons aux observations concernant les rubriques correspondantes.

Ainsi que cela ressort du tableau ci-après, les dépenses pour fournitures de bureau et notamment pour imprimés, qui avaient été sensiblement réduites ces dernières années, sont en augmentation par suite de l'accroissement du trafic, tandis que les frais d'éclairage en général, de même que ceux de chauffage et de nettoyage des locaux de service, ont encore pu être réduits en 1911 :

	Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Fournitures de bureau, imprimés, etc. . .	1,524,928	1,557,340	1,602,067	+	44,727
Eclairage, chauffage et nettoyage. . .	1,885,763	1,999,930	1,802,784	—	197,146

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 cinq arrondissements.

I. Administration générale.

Ces dépenses se sont élevées à . . . fr. 3,993,086. 54

Rubriques		Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar.	Compar.
		Fr.	Fr.	Fr.	avec 1910.	avec budg.
A.1.	Autorités administratives	266,092	280,180	276,140	+ 10,048	— 4,040
2.	Secrétariats, chancelleries, archives et enregistrement	564,924	571,450	582,729	+ 17,805	+ 11,279
3.	Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse centrale et bureaux de comptabilité	570,615	578,050	587,593	+ 16,978	+ 9,543
4.	Contentieux et administration des caisses de secours	331,709	329,260	325,845	— 5,864	— 3,415
5.	Bureaux de tarifs, agences commerciales et bureau de détaxe	345,039	420,150	366,700	+ 21,661	— 53,450
6.	Contrôle des recettes	865,427	877,830	878,501	+ 13,074	+ 671
7.	Bureau de statistique	76,764	77,860	78,964	+ 2,200	+ 1,104
8.	Service des télégraphes et installations électriques	297,741	304,490	296,055	— 1,686	— 8,435
9.	Portiers et concierges	104,580	107,415	108,420	+ 3,840	+ 1,005
B.1.	Frais de bureau	274,913	283,700	300,915	+ 26,002	+ 17,215
2.	Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux	89,383	92,000	84,452	— 4,931	— 7,548
3.	Complément et entretien de l'inventaire	21,698	18,100	27,210	+ 5,512	+ 9,110
4.	Divers	87,785	69,400	79,563	— 8,222	+ 10,163
		3,896,670	4,009,885	3,993,087	+ 96,417	— 16,798

Il y a donc au total des dépenses pour administration générale une augmentation de 2,47 % sur 1910 et une diminution de 0,42 % sur le budget.

A. 1—9. *Dépenses pour le personnel.* Le surcroît de dépenses résulte de ce qu'en 1911 le supplément extraordinaire a été porté directement au compte d'exploitation. Nous aurions sans cela une diminution sur 1910 et sur le budget, due à des postes vacants non repourvus, à diverses mutations de personnel, ainsi qu'à de plus fortes restitutions.

La rubrique A 4 comprend pour deux ans la part des entreprises de transport suisses aux frais de l'office central de compensation (1911 et rappel pour 1910). Dans le budget de 1911 les indemnités aux agences commerciales sont comprises à la rubrique A. 5, tandis que depuis fin 1910 elles sont mises à la charge des recettes de transport. Les bureaux pour le service du télégraphe ont bénéficié de plus fortes restitutions pour prestations à la construction; de plus, divers emplois prévus au budget sont encore inoccupés pour le moment.

B. 1—4. *Dépenses diverses.* Le surplus de dépenses est le fait d'un accroissement des frais d'impression pour nombreux projets soumis aux autorités administratives, ainsi que de plus fortes charges pour entretien et renouvellement de l'inventaire. Par contre les frais d'éclairage et de chauffage ont diminué ensuite du remplacement de l'éclairage au gaz par la lumière électrique et d'une moins forte consommation de matériel de chauffage.

II. Entretien et surveillance de la voie.

En 1911 ces dépenses se sont élevées à fr. 18,209,973.87

Cette somme comprend les dépenses nettes pour surveillance, entretien et renouvellement des installations de chemin de fer; les dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation (dépenses pour modifications et amortissements de peu d'importance lors de constructions nouvelles) figurent au chapitre 6, chiffre 1. Les amortissements de grandes installations supprimées sont portés au compte des dépenses à amortir.

Rubriques.	Compte 1910.		Budget 1911.		Compte 1911.		Compar. avec 1910.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
A.1. Bureaux des ingénieurs en chef	660,019		727,840		742,437		+	82,418	+	14,597
2. Ingénieurs de la voie et leur personnel.	444,599		456,160		450,525		+	5,926	—	5,635
3. Chefs de district et leur personnel.	1,176,538		1,244,730		1,227,142		+	50,604	—	17,588
4. Gardes-voie, gardes - barrières et leurs remplaçants	3,449,014		3,538,590		3,563,525		+	114,511	+	24,935
B.1. Terrassements et ouvrages d'art	2,746,218		2,598,600		2,732,983		—	13,235	+	134,383
2. Voie de fer (y compris renouvellements)	6,055,531		6,464,310		6,446,742		+	391,211	—	17,568
3. Bâtiments et installations mécaniques des stations, centrales électriques et conduites aux turbines	1,290,040		1,537,930		1,503,173		+	213,133	—	34,757
4. Télégraphes, signaux et divers, ainsi que conduites électriques pour la traction des trains	748,194		710,700		828,101		+	79,907	+	117,401
5. Déblayage de la neige et de la glace	278,440		208,600		163,669		—	114,771	—	44,931
C.1. Frais de bureau	75,133		84,240		83,208		+	8,075	—	1,032
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	62,374		60,300		65,671		+	3,297	+	5,371
3. Eclairage de la voie	59,971		72,950		65,295		+	5,324	—	7,655
4. Complément et entretien de l'inventaire	313,546		286,000		303,486		—	10,060	+	17,486
5. Indemnités pour usage temporaire de terrains et pour perte de cultures	3,825		2,300		3,622		—	203	+	1,322
6. Divers	34,399		27,200		30,395		—	4,004	+	3,195
	17,397,841		18,020,450		18,209,974		+	812,133	+	189,524

L'augmentation des dépenses du service de la voie est de 4,67⁰/₀ sur 1910 et de 1,05⁰/₀ sur le budget.

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

	Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	17,397,841	18,020,450	18,209,974	+ 812,133	+ 189,524
Moins :					
Dépenses de renouvellement . .*)	3,872,894	4,147,200	4,142,081	+ 269,187	— 5,119
	<u>13,524,947</u>	<u>13,873,250</u>	<u>14,067,893</u>	<u>+ 542,946</u>	<u>+ 194,643</u>

L'augmentation des dépenses nettes est ainsi de 4,01⁰/₀ sur 1910 et de 1,40⁰/₀ sur le budget.

A. 1—4. *Dépenses pour le personnel.* L'augmentation de dépenses provient du supplément extraordinaire alloué aux fonctionnaires, aux employés et aux garde-barrières ; elle est en partie compensée par des dépenses moins élevées ensuite de vacances, mutations de personnel, restitutions pour prestations à des tiers et à la construction, de même que par une nouvelle simplification du service de gardiennage de la voie.

B. 1. *Terrassements et ouvrages d'art.* Par suite des travaux de réfection nécessités par les dégâts nombreux et en partie très importants que les hautes eaux ont causés en 1910 et 1911, de l'entretien de ponts métalliques, de l'assainissement de terrains ébouleux et des travaux de protection contre les chutes de pierres, les prévisions budgétaires de 1911 ont été sensiblement dépassées.

B. 2. *Voie de fer.* Comparativement au compte de 1910, il y a augmentation de dépenses pour entretien et renouvellement de la superstructure, surtout en ce qui concerne les remplacements de traverses et la main-d'œuvre. Vis-à-vis du budget, la dépense en moins pour matériel est presque contre-balancée par l'augmentation résultant des salaires plus élevés, qui renferment aussi le supplément du « personnel non rubriqué » à poste fixe.

*) A l'exclusion du renouvellement mis à la charge du compte spécial „Dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation“.

B. 3. Bâtiments et installations mécaniques des stations. Divers travaux dans les bâtiments, qui ne pouvaient plus être ajournés, ainsi que le remplacement d'installations de chauffage et l'entretien d'installations pour alimentation d'eau ont provoqué une dépense supérieure à celle de 1910, tandis que le chiffre budgétaire de 1911 n'a pas été atteint, certains travaux d'entretien ayant été différés.

B. 4. Télégraphe, signaux et divers. Le surcroît de dépenses résulte de la transformation de lignes télégraphiques, de modifications et de l'entretien plus important d'enclenchements et de signaux, ainsi que du remplacement et de l'amélioration de clôtures et de barrières.

C. 1—6. Dépenses diverses. Vis-à-vis du compte de 1910, les dépenses pour fournitures de bureau et imprimés, pour locaux de service et éclairage de la voie ont augmenté quelque peu. Pour l'éclairage, etc. des locaux de service, l'entretien et le remplacement de l'inventaire (notamment des wagons à ballast), les prévisions budgétaires ont été dépassées.

III. Expédition et mouvement.

Ces dépenses ont atteint pour 1911 fr. 41,656,519.53
se répartissant comme suit :

Rubriques.	Compte 1910.		Budget 1911.		Compte 1911.		Compar. avec 1910.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
A.1. Inspection de l'exploitation et du mouvement	1,029,416		1,058,610		1,081,422	+	52,006	+	22,812	
2. Chefs de gare et de station et leur personnel	25,846,980		26,310,400		27,823,256	+	1,976,276	+	1,512,856	
3. Personnel des trains	9,153,190		9,399,175		9,566,893	+	413,703	+	167,718	
B.1. Frais de bureau	1,130,015		1,142,100		1,174,295	+	44,280	+	32,195	
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations	1,542,305		1,652,880		1,473,146	—	69,159	—	179,734	
3. Complément et entretien de l'inventaire	272,807		250,800		306,897	+	34,090	+	56,097	
4. Matières de consommation pour installations mécaniques et p ^r appareils télégraphiques	32,468		33,500		36,505	+	4,037	+	3,005	
5. Camionnage et plombage	45,094		45,300		50,899	+	5,805	+	5,599	
6. Divers	123,173		110,600		143,206	+	20,033	+	32,606	
	39,175,448		40,003,365		41,656,519	+	2,481,071	+	1,653,154	

L'augmentation est donc de 6,33 % sur 1910 et de 4,13 % sur le budget.

A. 1—3. *Dépenses pour le personnel.* L'accroissement de dépense pour supplément extraordinaire est très prononcé sur ce chapitre. De plus, il faut noter une légère augmentation de personnel sur l'année précédente; par suite de mutations, le surcroît de dépenses est cependant compensé en partie. Bien qu'à fin décembre 1911 le nombre des agents soit supérieur à nos prévisions, l'excédent de dépenses est moins élevé que vis-à-vis du compte de 1910; cela tient à ce que cette augmentation de personnel ne s'est produite que dans le courant du deuxième semestre de 1911.

B. 1—6. *Dépenses diverses.* L'accroissement du trafic a entraîné une augmentation de dépenses aussi bien sur le compte de 1910 que sur le budget; seules font exception les dépenses pour éclairage et chauffage des locaux de service et pour éclairage des gares et stations. Ensuite du remplacement de l'éclairage au gaz par la lumière électrique et d'autres mesures d'économie, elles ont pu être réduites et sont demeurées au-dessous des chiffres de 1910 et du budget.

IV. Traction et matériel.

Pour 1911 ces dépenses se montent à fr. 48,964,602.74

Rubriques.	Compte 1910.		Budget 1911.		Compte 1911.		Compar. avec 1910.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
A.1. Bureaux centraux du service de la traction	570,721		593,130		567,551		—	3,170	—	25,579
2. Personnel des machines et visiteurs du matériel	11,870,485		12,076,790		12,472,223		+	601,738	+	395,433
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant	3,001,286		3,133,045		3,201,578		+	200,292	+	68,533
B.1. Combustibles	16,267,751		16,167,000		17,035,099		+	767,348	+	868,099
2. Suif et graisses	370,139		431,000		369,563		—	576	—	61,437
3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique	183,841		189,980		187,785		+	3,944	—	2,195
4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers	495,869		519,950		517,340		+	21,471	—	2,610
C.1 ^a . Entretien des locomotives et tenders	6,481,998		6,844,000		6,510,293		+	28,295	—	333,707
A reporter	39,242,090		39,954,895		40,861,432		+	1,619,342	+	906,537

Rubriques	Compte 1910.		Budget 1911.		Compte 1911.		Compar. avec 1910.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
	39,242,090	Report	39,954,895		40,861,432		+ 1,619,342		+ 906,537	
1 ^b . Renouvellement des locomotives et tenders . . .	1,529,039		2,142,900		1,919,119		+ 390,080		— 223,781	
2 ^a . Entretien des voitures . .	2,552,000		2,560,000		2,625,570		+ 73,570		+ 65,570	
2 ^b . Renouvellement des voitures	405,048		591,400		337,197		— 67,851		— 254,203	
3 ^a . Entretien des wagons . .	2,124,116		2,122,000		2,143,061		+ 18,945		+ 21,061	
3 ^b . Renouvellement des wagons	501,202		866,900		564,081		+ 62,879		— 302,819	
4. Entretien des voitures automobiles	663		3,000		—		— 663		— 3,000	
D.1. Frais de bureau . . .	44,867		47,300		43,649		— 1,218		— 3,651	
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	191,701		194,750		179,515		— 12,186		— 15,235	
3. Complément et entretien de l'inventaire	215,644		228,600		266,995		+ 51,351		+ 38,395	
4. Divers	22,818		19,200		23,984		+ 1,166		+ 4,784	
	46,829,188		48,730,945		48,964,603		+ 2,135,415		+ 233,658	

Il y a donc augmentation de 4,56 % sur 1910 et de 0,48 % sur le budget.

Ce chapitre comprend les dépenses pour amortissement du matériel roulant mis au rebut; elles sont couvertes par le fonds de renouvellement et figurent en recettes au compte de profits et pertes; après déduction de ces amortissements, on obtient la comparaison suivante des dépenses nettes pour personnel, matières de consommation, entretien du matériel d'exploitation et divers:

	Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Dépenses totales . .	46,829,188	48,730,945	48,964,603	+2,135,415	+ 233,658
moins:					
Amortissement de matériel mis au rebut	2,435,289	3,601,200	2,820,398	+ 385,109	— 780,802
Dépenses nettes	44,393,899	45,129,745	46,144,205	+1,750,306	+1,014,460

L'augmentation des dépenses nettes est ainsi de 3,94 % sur 1910 et de 2,25 % sur le budget.

Ce résultat provient de dépenses en plus pour le personnel, le combustible et l'entretien de l'inventaire; comparative-ment à 1910, citons aussi l'entretien du matériel roulant.

Voici la comparaison du nombre des kilomètres parcourus locomotives électriques et service de manœuvres compris:

Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.
43,823,909	44,150,000	44,988,550	+1,164,641	+ 838,550

L'accroissement est ainsi de 2,66 % sur 1910 et de 1,90 % sur le budget.

A. 1—3. *Dépenses pour le personnel.* Dans les bureaux centraux, des fonctions prévues au budget sont demeurées vacantes; il en est résulté une diminution de dépenses supérieure à celles occasionnées par le supplément extraordinaire. Pour le reste du personnel de ce service, ledit supplément, ainsi qu'une légère augmentation de personnel, ont exigé de plus fortes dépenses.

B. 1—4. *Matières de consommation pour locomotives et wagons.* Des parcours plus nombreux et l'élévation du prix moyen des charbons ont entraîné une augmentation de dépenses pour combustible des locomotives. La dépense en moins pour matières de graissage, notamment vis-à-vis du budget, provient de la réduction du prix moyen par kilomètre de l'huile de graissage.

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

Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
11,158,777	11,529,000	11,278,924	+ 120,147	—250,076

L'augmentation sur 1910 est de 1,08 % et la diminution sur le budget de 2,17 %.

Les dépenses de ce chapitre dépendent en partie du nombre de revisions des véhicules; en regard de l'année précédente, il y a diminution des revisions de locomotives, comme conséquence du nouvel arrêté fédéral sur l'entretien du matériel roulant.

C. 1. b—3. b. Renouvellement du matériel roulant (voir mise au rebut à la charge du fonds de renouvellement, page 65). On a rebuté ou prévu la mise au rebut du matériel ci-après:

	Compte 1910. Nombre	Budget 1911. Nombre	Compte 1911. Nombre
Locomotives	25	36	34
Chaudières	9	7	7
Voitures	43	61	29
Wagons	124	205	145

D. 1—4. Autres dépenses. Les dépenses pour fournitures de bureau et pour locaux de service ont diminué quelque peu, tandis que celles pour entretien et renouvellement de l'inventaire, notamment des batteries d'accumulateurs, sont en augmentation.

Il y a donc augmentation de 23,06% sur 1910 et de 21,10% sur le budget.

A. 1. Loyers pour gares et lignes en communauté. L'augmentation provient surtout de la plus forte part (comptabilisée comme redevance foncière) des chemins de fer badois au produit net de la ligne de jonction, à Bâle, par suite de l'augmentation des recettes de transport. Voir détail à la page 48 du compte annuel.

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 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Dépenses . . .	3,825,839	3,900,000	4,263,395	+440,556	+366,395
Recettes . . .	1,562,577	1,250,000	1,505,257	— 57,320	+255,257
Dépenses nettes .	2,263,262	2,650,000	2,761,138	+497,876	+111,138

La résiliation en 1910, par les chemins de fer prussiens de l'Etat, des contrats de fourniture de wagons pour transport de combustibles, continue à augmenter les dépenses et à diminuer les recettes; au surplus, le développement du trafic a eu pour effet un accroissement des dépenses et des recettes. Les recettes de 1910 renferment le paiement d'une créance d'années précédentes pour parcours de voitures et de fourgons, d'où recette inférieure en 1911. Nous nous efforçons de réduire les dépenses pour location de wagons au moyen de l'utilisation plus intense de nos propres véhicules.

C. 4. Indemnités de transport. La dépense en plus se justifie par de plus nombreuses réclamations ensuite de l'accroissement du trafic.

C. 6. Impôts et droits. L'augmentation des objets imposables et de nouvelles taxations ont provoqué un surcroît d'impôts cantonaux et communaux.

C. 7. Contribution aux caisses de secours, subsides et gratifications. Selon art. 14 de la nouvelle loi sur les traitements, le supplément extraordinaire de fr. 200. — fait partie, dès le 1^{er} janvier 1911, du salaire de base vis-à-vis de la caisse de pensions et de secours. A cet égard, la contribution des C. F. F., y compris les 5 parts mensuelles de traitement à verser à cette caisse, atteint environ fr. 1,844,000. Le surplus

de dépense sur l'année précédente résulte des contributions plus élevées à la caisse de secours et de malades des ouvriers qui, en 1910, n'ont été versées que pour une demi-année.

C. 8. *Divers.* Le compte de 1910 renferme les dépenses pour la 8^e session du congrès international des chemins de fer ; de plus les frais de publicité de 1911 sont un peu moins élevés que ceux de l'année précédente.

VI. Dépenses et recettes non classées.

Ce chapitre boucle par un excédent net de recettes de . . . fr. 1,772,474.02
se décomposant de la manière suivante:

	Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
<i>Dépenses.</i>					
1. Dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation .	1,481,831	1,863,000	1,392,964	— 88,867	— 470,036
<i>Recettes.</i>					
2. Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux	141,428	100,000	202,592	+ 61,164	+ 102,592
3. Excédent des recettes pour frais d'exploitation et d'entretien de gares et tronçons communs	1,355,618	1,550,890	1,669,643	+ 314,025	+ 118,753
4. Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes, pour service de traction, etc.	1,201,927	1,218,180	1,293,203	+ 91,276	+ 75,073
<i>Excédent de recettes</i>	1,217,142	1,006,020	1,772,474	+ 555,332	+ 766,454

1. *Dépenses de parachèvement imputables sur le 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 d'une certaine importance et servent à couvrir les prestations du personnel de l'administration générale et du service de la voie à la direction technique et administrative des travaux; les dépenses effectives des bureaux techniques sont déduites de cette imputation sur le compte de construction.

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 46 à 48 du compte annuel.

4. *Indemnité pour l'exploitation d'autres lignes et pour service des trains et de traction.* On comptabilise ici les bonifications des propriétaires de lignes et tronçons que nous exploitons, 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 pages 49 et 50 du compte annuel.

Clôture de compte.

L'excédent des recettes d'exploitation est de fr. 71,864,082.37

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

	Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Total des recettes d'exploitation .	187,604,055	185,448,495	196,511,857	+ 8,907,802	+11,063,362
Total des dépenses d'exploitation .	117,130,672	120,985,625	124,647,775	+ 7,517,103	+ 3,662,150
Excédent de recettes .	70,473,383	64,462,870	71,864,082	+ 1,390,699	+ 7,401,212

L'essor de trafic qui s'était manifesté au cours du II^e semestre de 1909 et pendant l'année 1910, s'est encore accentué de façon réjouissante en 1911; cela explique la plus-value importante des recettes d'exploitation par rapport au compte de 1910 et au budget. Nous avons indiqué au cours du présent rapport les motifs qui ont contribué à l'accroissement des dépenses et nous bornerons à ajouter ici que les dépenses d'exploitation de 1911 renferment le supplément extraordinaire de fr. 200. —, soit fr. 50. — (accordé selon art. 14 de la nouvelle loi sur les traitements) pour une somme de fr. 3,680,000 en chiffre rond (au total il est de fr. 4,048,000), de même que la contribution y relative de fr. 1,844,000 à la caisse de pensions et de secours.

Compte du fonds de renouvellement.

Fr.
65,521,253.42

Le solde de ce compte s'élevait au 31 décembre 1910 à
 Ensuite du rachat de la Compagnie du Gothard sur la base de la transaction juridique du 10 juin 1911, fixant le prix de rachat, le fonds de renouvellement de ce réseau a été constitué par la déduction faite sur l'indemnité de rachat (moins le déficit des caisses de secours), tel qu'il a été admis selon message du Conseil fédéral du 29 août 1911, et fixé à

7,655,797. —
73,177,050.42

Les versements de 1911 ont été de :

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Fr.

Les versements et les prélèvements ont été calculés, pour les arrondissements I-IV, sur la base du règlement C. F. F. N° 34 du 28 septembre 1906, et pour le V^e arrondissement d'après les prescriptions du règlement sur le fonds de renouvellement du Gothard, N° 74 du 14 juin 1907.

Les prélèvements pour la superstructure sont d'environ fr. 416,115 plus élevés que les versements, alors que pour le matériel roulant et le mobilier les versements dépassent les prélèvements d'environ fr. 2,006,049; il en résulte un excédent net des versements de fr. 1,589,934.

Situation du fonds de renouvellement au 31 décembre:

	Fr.
1902	34,640,675
1903	55,510,204
1904	56,849,780
1905	58,613,571
1906	58,775,984
1907	60,398,662
1908	61,140,472
1909	63,420,058
1910	65,521,253
1911	74,766,984

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

Au 31 décembre 1910, le solde de ce fonds était de	fr. 434,162. 45
A ajouter : Intérêt 3½ % pour 1911	» 14,045. 50
	fr. 448,207. 95
Pensions payées en 1911	» 59,267. 20
	Solde à fin 1911 fr. 388,940. 75

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

Suivant convention du 19 août 1911, la compagnie du Gothard en liquidation nous a cédé

une somme de fr. 650,000. —
représentant la valeur capitalisée de diverses
rentes dont les C. F. F. assureront le paiement
à partir du 1^{er} janvier 1912.

Par une entente complémentaire du 8 décembre 1911, cette administration nous a remis encore » 15,000. —
pour le paiement à partir du 1^{er} janvier 1911
de quelques rentes à servir ensuite d'accidents
arrivés dans les gares communes de Lucerne,
Chiasso et Luino.

Montant de ce fonds au 31 décembre 1911. fr. 665,000. —

Compte du fonds d'assurance contre l'incendie.

Ce fonds se compose :

1. des versements annuels effectués pour 1908-1911	fr. 400,000. —
2. des versements pour la part afférente au V ^e arrondissement (Gothard) 1909-1911	» 53,300. —
Total à fin 1911	<u>fr. 453,300. —</u>

Compte des entreprises accessoires.

Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

Le produit net de 1911 est de 147,619. 67

	Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Recettes . . .	885,675	830,000	847,495	— 38,180	+ 17,495
Dépenses . . .	665,849	662,040	699,875	+ 34,026	+ 37,835
Produit net . .	<u>219,826</u>	<u>167,960</u>	<u>147,620</u>	<u>— 72,206</u>	<u>— 20,340</u>

La moins-value de recettes sur 1910 provient du trafic-marchandises. Les dépenses en plus résultent du supplément extraordinaire, fr. 16,000 en chiffre rond, et de plus fortes charges pour l'entretien et les matières de consommation des bateaux.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

1. *Excédent des recettes d'exploitation.* — Pour l'année 1911, il est de fr. 71,864,082.37

Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
70,473,383	64,462,870	71,864,082	+ 1,390,699	+ 7,401,212

L'augmentation est de 1,97⁰/₀ sur 1910 et de 11,48⁰/₀ 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	66,42
» 1906	65,80
» 1907	67,48
» 1908	71,03
» 1909 (y compris le Ve arrondissement, mai à décembre)	67,39
» 1910	62,44
» 1911 il est de	63,48

en tenant compte du supplément extraordinaire alloué aux employés à poste fixe et aux garde-barrières, et comptabilisé sur compte d'exploitation.

En tenant compte des indemnités de renchérissement de la vie, il atteint:

pour 1906	67,49
» 1907	69,22
» 1908	72,82
» 1909	70,32
» 1910	65,48
» 1911 (y compris le supplément accordé aux journaliers et au personnel de l'an- cienne Cie du Gothard et supporté par le compte de profits et pertes).	64,26

2. *Produit des capitaux disponibles.* Ils ont produit en 1911 fr. 4,830,820.61

Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,741,641	3,045,000	4,830,820	+ 89,179	+1,785,820

Il y a donc augmentation de 1,88⁰/₀ sur 1910 et de 58,64⁰/₀ sur les prévisions budgétaires.

	Revenus en 1910. Fr.	Revenus en 1911. Fr.	Différences en 1911. Fr.
Intérêts des titres en portefeuille, y compris les titres du fonds de renouvellement	2,558,970. —	2,774,270. —	+ 215,300. —
Bénéfice sur réalisations de titres et plus-values . . .	2,556. —	— — —	2,556. —
Bénéfices de change, es-comptes divers et coupons prescrits	64,172. —	74,634. —	+ 10,462. —
Intérêts perçus en comptes courants	2,069,130. —	1,951,562. —	— 117,568. —
Produits du portefeuille de change	44,658. —	28,224. —	— 16,434. —
Intérêts divers	2,155. —	2,130. —	— 25. —
Totaux	4,741,641. —	4,830,820. —	+ 89,179. —

3. *Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes.* Ces intérêts se sont élevés à . . . fr. 600,427.17

Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
729,218	325,000	600,427	—128,791	+ 275,427

Il y a diminution de 17,66⁰/₀ sur 1910 et augmentation de 84,74⁰/₀ sur les estimations budgétaires. Celle-ci provient de l'avancement de certains grands travaux.

4. *Produit des entreprises accessoires.* La navigation à vapeur sur le lac de Constance, notre seule entreprise accessoire a produit en 1911 fr. 147,619.67

Voir la comparaison y relative à la page 62 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 1911 ils ont atteint fr. 7,465,631.47
se décomposant comme suit:

Renouvellement de la superstructure.

	Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
I ^{er} arrondissement . . .	862,404	963,000	1,053,450	+	+
II ^e » . . .	857,940	850,000	890,930	+	+
III ^e » . . .	1,253,051	1,333,000	1,311,152	+	—
IV ^e » . . .	544,262	570,300	651,680	+	+
V ^e » . . .	609,450	530,900	541,267	—	+
	4,127,107	4,247,200	4,448,479	+	+

Renouvellement du matériel roulant.

Arrondissements I—V.

Locomotives . . .	1,402,699	2,048,800	1,523,390	+	—
Chaudières . . .	126,340	94,100	95,729	—	+
Voitures . . .	405,048	591,400	337,197	—	—
Fourgons et wagons à mar- chandises . . .	501,202	866,900	564,082	+	—
	2,435,289	3,601,200	2,820,398	+	—

Renouvellement du mobilier.

Administration centrale et ar- rondissements I—V . . .	210,552	190,000	196,754	—	+
	6,772,948	8,038,400	7,465,631	+	—

b. Prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions

J. S. En 1911, ces prélèvements se sont élevés à fr. 59,267.20

Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
65,093	60,000	59,267	— 5,826	— 733

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 fr. 66,000.— pendant toute la durée de la concession du Simplon.

7. Ressources et rentrées diverses. Elles ont produit en 1911 fr. 161,628.10

Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Compar. avec 1910.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
10,225	20,000	161,628	+151,403	+141,628

Ces rentrées se décomposent comme suit:

Chemin de fer de la Singine. — 2^{me} annuité de l'indemnité de fr. 8000.— pour l'usage commun de la station de Flamatt, pendant les années 1904—1909. fr. 1,000.—

Chemin de fer Berne-Schwarzenbourg. Re-devance pour la jouissance de la gare de Berne, du 1^{er} octobre 1907 au 31 décembre 1910 . » 27,906.45

Chemin de fer Boujean-Mâche. — Indemnité complémentaire pour la jonction de sa ligne à la station de Mâche-Boujean, du 16 novembre 1909 au 31 décembre 1910 » 675.—

Compagnie du Gothard en liquidation. — Excédent de recettes sur dépenses d'exploitation liquidées après le 1^{er} mai 1909. » 15,154.05

Gains sur réalisations de biens-fonds disponibles » 116,892.60

fr. 161,628.10

Dépenses.

1. Solde passif de l'année précédente. Il s'élève à fr. 1,535,615.95

2. *Bonification payée aux propriétaires de lignes prises à bail.* Prix du bail du Vevey-Chexbres fr. 30,000. —

3. *Intérêts en comptes courants, provisions, etc.* Nous avons payé de ce chef . . . fr. 7,399,642.42

Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
3,640,473	1,098,330	7,399,642	+3,759,169	+6,301,312

Il y donc augmentation de la somme d'intérêts débiteurs sur 1910 de 103,₂₆⁰/₀ et sur les prévisions budgétaires de 573,₇₁⁰/₀.

Dans le budget, le poste concernant les intérêts sur le prix de rachat du Gothard est ajouté aux intérêts des emprunts par fr. 1,967,055.—

La dépense de 1911 se décompose comme suit :

Intérêts en comptes courants	fr. 3,990. 10
Intérêts sur bons de caisse	» 1,360,000. —
Intérêts sur cautionnements en espèces et intérêts divers, dont fr. 5,782,870.— concer- nent le Gothard	» 5,807,950. 05
Commissions payées sur coupons et encaisse- ments de titres	» 66,437. 99
Agios, pertes de cours, moins-values de titres et divers	» 161,264. 28
Total	<u>fr. 7,399,642. 42</u>

La somme que nous avons payée au Gothard pour intérêts à 4⁰/₀ du 1^{er} mai 1909 au 31 décembre 1911, sur le prix de rachat de fr. 83,750,000. —
s'élève à fr. 8,948,630. —

Mais comme ce prix de rachat n'a été connu qu'en 1911, on a mis à la charge des exercices 1909 et 1910 des intérêts basés sur les estimations budgétaires et les différences restées sans application ont été mises en réserve, à valoir sur le montant définitif à payer. Ces réserves représentent pour 1909 et 1910 une somme totale de fr. 3,165,760. —

(voir rapport de 1910, page 65)
de sorte qu'il reste à comptabiliser en 1911 . fr. 5,782.870. —

dont	fr. 3,350,000. —
pour l'année 1911, et	» 2,432,870. —
pour rappel de 1909 - 1910	
somme égale	<u>fr. 5,782,870. —</u>

4. *Intérêts des emprunts consolidés.* En 1911 ces intérêts se sont élevés à fr. 48,171,208

Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
47,749,431	47,942,347	48,171,208	+ 421,777	+ 228,861

Le tableau suivant, qui indique les intérêts payés sur chacun des emprunts consolidés, explique la différence en plus de 0,88⁰/₀ sur 1910 et de 0,48⁰/₀ sur nos prévisions budgétaires.

Désignation des emprunts	Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Observations.
Rente 3 ⁰ / ₀ 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 ⁰ / ₀ 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	5,203,125	5,203,125	Diminution de fr. 46,875 en 1911 sur 1910 ensuite de la réduction du taux de 3 ¹ / ₂ % à 3 ¹ / ₄ % suivant conditions de l'emprunt.
Chemins de fer fédéraux 3 ¹ / ₂ % de 1910, 1 ^{re} série. . . .	2,800,000	2,800,000	2,800,000	
Chemins de fer fédéraux 4 ⁰ / ₀ de 1912	—	—	—	Emission de l'emprunt valeur 31 déc. 1911.
Central-Suisse 4 ⁰ / ₀ de 1876	854,755	835,558	835,558	Diminution de fr. 19,197 en 1911 sur 1910. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
Central-Suisse 4 ⁰ / ₀ de 1880	712,733	707,400	707,400	Diminution de fr. 5,333 en 1911 sur 1910. 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 ⁰ / ₀ 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	
A reporter	36,605,415	36,534,010	36,534,010	

Comparaison de nos charges d'intérêts.

	Compte 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Compte 1911 Fr.
Intérêts en comptes courants, commissions etc.	3,640,473	1,098,330	7,399,642
Intérêts des emprunts consolidés	47,749,431	49,909,400	48,171,208
Charges brutes	51,389,904	51,007,730	55,570,850
Produit des capitaux disponibles et intérêts de construction	5,470,860	3,370,000	5,431,247
Charges nettes	45,919,044	47,637,730	50,139,603

L'augmentation des charges d'intérêts est de fr. 2,501,873. — sur les prévisions budgétaires et de fr. 4,220,559. — sur le compte de 1910.

Ces différences proviennent essentiellement des intérêts payés au Gothard ainsi que des capitaux investis dans les dépenses de construction et d'acquisitions de matériel roulant.

5. Sommes affectées à des amortissements.

En 1911, nous amortissons fr. 10,693,976. 35

Compte 1910.	Budget 1911.	Compte 1911.	Comparaison avec 1910.	Comparaison avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
8,008,702	8,041,280	10,693,976	+ 2,685,274	+ 2,652,696

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

<i>a) amortissement légal.</i> Il se compose de:		
la 9 ^e annuité sur capital d'établissement au 31 décembre 1902, soit le 0,644051 % de fr. 861,589,069 =		fr. 5,549,073. 01
la 8 ^e annuité des dépenses faites en 1903, soit le 0,647386 % de fr. 6,542,027 =		» 42,352. 16
la 7 ^e annuité des dépenses faites en 1904, soit le 0,625494 % de fr. 19,778,873 =		» 123,715. 66
la 6 ^e annuité des dépenses faites en 1905, soit le 0,604342 % de fr. 21,299,433 =		» 128,721. 42
la 5 ^e annuité des dépenses faites en 1906, soit le 0,583905 % de fr. 22,959,266 =		» 134,060. 30
la 4 ^e annuité des dépenses faites en 1907, soit le 0,564159 % de fr. 23,222,056 =		» 131,009. 32
la 3 ^e annuité des dépenses faites en 1908, soit le 0,545081 % de fr. 24,571,373 =		» 133,933. 88
la 2 ^e annuité des dépenses faites en 1909, soit le 0,526649 % de fr. 16,155,000 =		» 85,080. 15
la 1 ^{re} annuité des dépenses faites en 1910, soit le 0,508840 % de fr. 20,624,802		» 104,947. 25
A reporter		fr. 6,432,893. 15

	Report	fr. 6,432,893. 15
Amortissement du capital d'établissement du Gothard:		
la 1 ^{re} annuité des dépenses au 1 ^{er} mai 1909, soit le 0,50840 % de fr. 189,177,735	fr.	962,612. 01
ainsi que la 2 ^e annuité, soit le 0,526649 % de fr. 189,177,735	»	996,302. 67
Ensemble	fr.	1,958,914 68
moins: les montants portés aux budgets de 1909 et 1910, comptabilisés dans ces deux exercices, 672,000 $\times$ 2	»	1,344,000. —
différence à rappeler en 1911	fr	614,914. 68
plus: la 3 ^e annuité concernant l'exercice 1911, soit le 0,543081 % de fr. 189,177,735	»	1,031,171. 92
Dépenses totales afférentes au Gothard	»	1,646,086. 60
	Ensemble	<u>fr. 8,078,979. 75</u>

Le total des dépenses de 1910, soumises à l'amortissement en 60 ans, se calcule comme suit:

Dépenses de construction faites en 1910	fr.	25,824,422. 47
Moins: dépenses pour matériel d'exploitation (matériel roulant et mobilier)	»	7,428,028. 70
	fr.	18,396,393. 77
Plus le 30 % de ces dépenses pour matériel d'exploitation	»	2,228,408. 63
	fr.	<u>20,624,802. 40</u>

b) amortissement d'installations disparues.

Troisième annuité d'amortissement du coût d'installations disparues ensuite de travaux d'agrandissement de gares, dont la dépense a été portée au compte „dépenses à amortir“ en 1909	fr.	500,000. —
Amortissement intégral du coût des installations disparues en 1911	»	688,457. 15
	fr.	<u>1,188,457. 15</u>

c) amortissement des frais d'emprunts.

Huitième annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé	fr.	116,495. —
Sixième annuité d'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer.	»	162,500. —
Cinquième annuité d'amortissement des pertes de cours des obligations 3 1/2 % C. F. F. 1899/02	»	59,760. —
Première annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission des obligations 3 1/2 % C. F. F. 1910	»	100,825. —
A reporter	fr.	<u>439,580. —</u>

	Report fr.	439,580. —
Amortissement des frais occasionnés en 1911 par le renouvellement des bons de caisse	»	76,070. 20
Amortissement des frais occasionnés en 1911 par le renouvellement de la feuille de coupons de la rente 3 %	»	10,889. 25
Amortissement pour 1909-1911 sur fr. 6,000,000, agio payé au Gothard, 300,000 $\times$ 3	»	900,000. —
		<u>fr. 1,426,539. 45</u>

6. Versements dans les fonds spéciaux fr. 9,189,610. 89

Compte 1910 Fr.	Budget 1911 Fr.	Compte 1911 Fr.	Compar. avec 1910 Fr.	Compar. avec budget Fr.
9,009,809	9,246,540	9,189,610	+ 179,801	— 56,930

Les versements sont de 1,99 % supérieurs à ceux de 1910 et de 0,81 % inférieurs à nos prévisions.

Ces versements se décomposent comme suit :

a) Fonds de renouvellement	fr.	9,055,565. 39
b) Fonds de couverture des pensions de l'ancienne Cie J.-S.	»	14,045. 50
c) Fonds d'assurance contre l'incendie	»	120,000. —
	fr.	<u>9,189,610. 89</u>

a. Fonds de renouvellement.

1. Pour la superstructure :

Arrondissements I-IV.

- a) par mètre de voie, longueur moyenne de l'année, 4,302,279 mètres à 30 centimes fr. 1,290,683. 70
- b) par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 31,588,993 km. à 7 cts. » 2,211,229. 51

Arrondissement V.

- a) Par mètre de voie, longueur moyenne de l'année, 544,988 mètres à 35,20 centimes » 191,835. 78
- b) par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 6,317,446 km. à 5,36 cts. » 338,615. 10

fr. 4,032,364. 09

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 :

A reporter fr. 4,032,364. 09

Report fr. 4,032,364. 09

Arrondissements I-IV.

a) Pour locomotives 37,970,137 km. loc. à 4,7 cts.	fr. 1,784,596. 44
b) Pour voitures 352,436,949 km. essieu à 0,30 cts.	» 1,057,310. 85
c) Pour wagons 372,541,143 km. essieu à 0,28 cts.	» 1,043,115. 20

Arrondissement V.

a) Pour locomotives 7,018,413 km. loc. à 5,05 cts.	fr. 354,429. 85
b) Pour voitures 31,214,349 km. essieu à 0,495 cts.	» 154,511. 03
c) Pour wagons 53,933,498 km. essieu à 0,195 cts.	» 105,170. 32

fr. 4,499,133. 69

3. Pour mobilier et ustensiles :

Administration centrale et arrondissements I-IV.

2 1/2 % de fr. 17,477,437. 30, état moyen de l'année	fr. 436,935. 93
---	-----------------

Arrondissement V.

2 1/2 % de fr. 3,485,267. 18, état moyen de l'année	» 87,131. 68
--	--------------

fr. 524,067. 61

Total des versements

fr. 9,055,565. 39

b. Fonds de couverture des pensions de l'ancien J-S. L'intérêt à 3 1/2 % de ce fonds, pour 1911, est de . fr. 14,045. 50

c. Fonds d'assurance contre l'incendie.

4^e 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 3^e versement pour la part afférente au
V^e arrondissement (Gothard) . » 20,000. —

fr. 120,000. —

7. Pour buts divers. Nous avons dépensé en 1911
fr. 960,984. 66.

Compte 1910. Fr.	Budget 1911. Fr.	Compte 1911. Fr.	Compar. avec 1910 Fr.	Compar. avec budget Fr.
969,643	992,000	960,984	— 8,659	— 31,016

Ces dépenses comprennent les postes suivants :

Déficit d'exploitation de la ligne Wald-Rüti, budgété à fr. 10,000. —	fr.	917. 66.
Subvention à la Société de navigation sur le lac de Zurich	»	15,000. —
Subventions à des Ecoles de chemins de fer	»	28,310. 60.
Ces dépenses budgétées à fr. 32,000. — se décomposent comme suit :		
St-Gall	fr.	9,801. 60
Winterthour	»	7,410. —
Bienne	»	11,099. —
	<u>fr.</u>	<u>28,310. 60</u>

Cinquième annuité pour l'intérêt et l'amortissement du déficit du bilan d'entrée au 1^{er} janvier 1907, de la Caisse de pensions et de secours du personnel » 915,000. —

Chemin de fer Berne-Neuchâtel. Sa part à la redevance du chemin de fer Berne-Schwarzenbourg pour la jouissance de la gare de Berne, 1^{er} octobre 1907 au 31 décembre 1910 » 1,756. 40.

fr. 960,984. 66.

8. *Supplément extraordinaire alloué au personnel pour 1911.*

Nous avons dépensé de ce chef . . . fr. 1,639,170. 40.

Comme nous l'avons dit au début de ce rapport, le supplément extraordinaire de fr. 200. — pour les fonctionnaires et employés à poste fixe et fr. 50. — pour les garde-barrières, alloué en vertu de la loi sur les traitements, a été comptabilisé en 1911 directement aux rubriques du personnel, parce qu'il ne faisait plus l'objet d'un crédit spécial accordé par l'Assemblée fédérale, mais, d'après la loi, devra être englobé dans le traitement dès le 1^{er} avril 1912.

Le montant ci-dessus, imputé sur le compte de profits et pertes, renferme le supplément de fr. 150. — en faveur des journaliers C. F. F., de même que celui au profit des fonctionnaires, employés et ouvriers de l'ancienne compagnie du Gothard, consistant dans la différence entre le supplément C. F. F. de fr. 200. — ou fr. 150. — et l'indemnité de renchérissement de la vie du Gothard ajoutée au traitement ou au salaire le

1^{er} janvier 1907. Ces allocations concernent l'exercice 1911 et sont payées jusqu'au 31 mars 1912 en vertu de l'arrêté fédéral du 23 décembre 1910.

Comparaison générale du compte de profits et pertes de 1911 avec le compte de 1910 et le budget de 1911.

(Reports non compris.)

	Différences de 1911 avec 1910	Différences de 1911 avec budget de 1911
	Fr.	Fr.
Excédent des recettes d'exploitation	+ 1,390,699	+ 7,401,212
Produit des entreprises accessoires .	— 72,206	— 20,340
Prélèvements sur fonds spéciaux .	+ 686,858	— 573,502
Subventions pour l'exploitation .	—	—
Ressources et rentrées diverses .	+ 151,403	+ 141,628
<i>Différences sur recettes . . .</i>	<u>+ 2,156,754</u>	<u>+ 6,948,998</u>
Charges nettes d'intérêts . . .	+ 4,220,559	+ 2,501,873
Indemnités pour locations de lignes	—	—
Sommes affectées à des amortisse- ments	+ 2,685,274	+ 2,652,696
Versements dans les fonds spéciaux	+ 179,801	— 56,930
Dépenses diverses	— 8,658	— 31,015
Allocations extraordinaires au person- nel	— 4,082,347	— 3,220,830
<i>Différences sur dépenses . . .</i>	<u>+ 2,994,629</u>	<u>+ 1,845,794</u>
Différences sur recettes . . .	+ 2,156,754	+ 6,948,998
Différences sur dépenses . . .	+ 2,994,629	+ 1,845,794
<i>Différences sur soldes</i>	<u>— 837,875</u>	<u>+ 5,103,204</u>

D'après cet aperçu la diminution en comparaison de 1910 est de fr. 837,875 et en comparaison du budget l'augmentation est de fr. 5,103,204.

Voici encore à titre de renseignement deux tableaux concernant:

1. la récapitulation des dépenses de premier établissement et de construction soumises à l'amortissement légal;
2. la récapitulation des dépenses amorties depuis le rachat.

Récapitulation des dépenses de premier établissement et de construction soumises à l'amortissement légal.

Années	Coût du rachat des lignes des anciennes compagnies	Dépenses ultérieures de construction	TOTAL	70 % du matériel roulant et du mobilier à déduire	Dépenses nettes à amortir
1902	953,863,203	—	953,863,203	—	861,589,069
1903	—	8,124,328	8,124,328	—	6,542,027
1904	—	25,222,136	25,282,136	—	19,778,873
1905	—	28,998,922	28,998,922	13	21,299,433
1906	—	30,504,515	30,504,515	—	22,959,266
1907	—	33,722,648	33,722,648	54	23,222,056
1908	—	36,631,040	36,631,040	64	24,571,373
1909	—	22,320,204	22,320,204	—	16,155,000
1910	—	25,824,422	25,824,422	47	20,624,802
1911	210,920,254	—	210,920,254	64	189,177,735
	1,164,783,457	211,408,216	1,376,191,674	42	1,205,919,636
					03

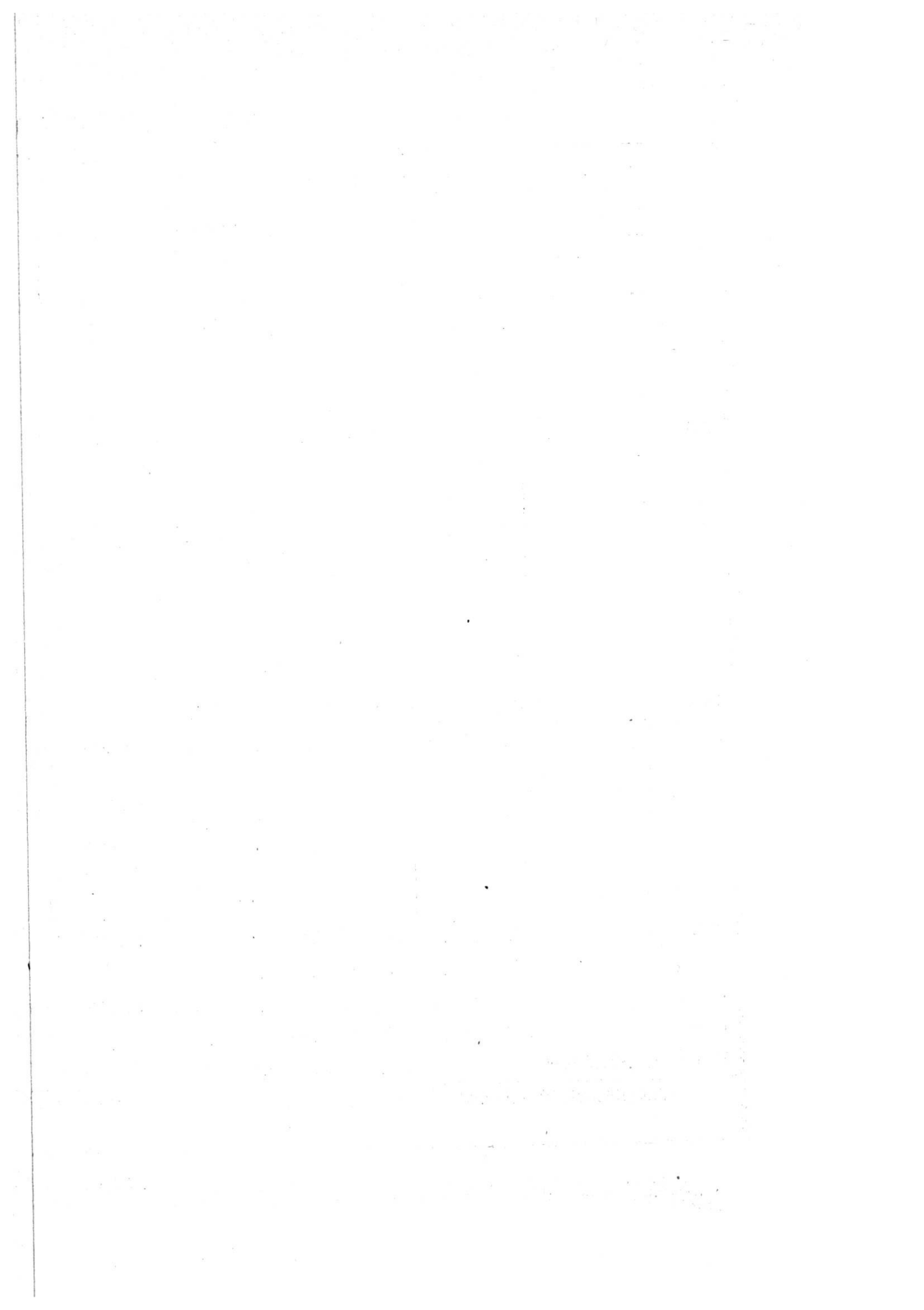
Le total de la 3^e colonne (1,376,191,674.42) ne comprend pas le montant de fr. 39,573,035, qui a été déboursé pour les travaux effectués sur la partie italienne du tunnel du Simplon et qui n'est pas amortissable actuellement.

Récapitulation des dépenses amorties depuis le rachat.

Années	Capital d'établissement à amortir			I. Amortissement légal			II. Autres amortissements					Total général des amortissements
	Capital d'établissement primitif	Dépenses de construction ultérieures	TOTAL	du capital d'établissement primitif	des dépenses de construction ultérieures	TOTAL	Divers	Installations disparues	Frais d'emprunts	Déficit de la Caisse de secours	TOTAL	
	<i>Sous déduction de 70 % du matériel roulant et de mobilier.</i>			Fr.	Fr.	Fr.						
1902	Fr. 861,589,069. —	Fr.	Fr. 861,589,069. —									
1903		6,542,027. —	6,542,027. —	4,171,633. 34		4,171,633. 34	Frais d'organisation des C. F. F. Prise d'actions et d'obligations du ch. de fer Uerikon-Bauma par le N. O. B.	1,312,282. 74 723,867. 88	103,951. 51	2,180,320. 40 147,607. 80	2,180,320. 40 2,873,785. 49	2,180,320. 40 7,045,418. 83
							Frais de construction des ba- teaux à vapeur du lac de Zu- rich	586,075. 56 2,622,226. 18				
1904		19,778,873. —	19,778,873. —	4,323,100. 70	33,288. 45	4,356,389. 15			280,000. —	116,495. —	396,495. —	4,752,884. 15
1905		21,299,433. 13	21,299,433. 13	4,480,065. —	135,096. 34	4,615,161. 34			280,000. —	116,495. —	396,495. —	5,011,656. 34
1906		22,959,266. —	22,959,266. —	4,642,733. 01	248,204. 62	4,890,937. 63	Frais de liquidation des ch. de fer nationalisés Pièces de réserve inutilisables pour matériel roulant V. S. B.	74,569. 28 153,155. 33 227,724. 61	880,000. —	278,995. —	1,386,719. 61	6,277,657. 24
1907		23,222,056. 60	23,222,056. 60	4,811,302. 92	373,717. 51	5,185,020. 43			1,576,615. 61	634,042. —	915,000. —	8,310,678. 04
1908		24,571,373. —	24,571,373. —	4,985,998. 72	504,960. 52	5,490,959. 24			208,074. 72	423,754. 60	915,000. —	7,037,788. 56
1909		16,155,000. 40	16,155,000. 40	5,839,035. 81	647,663. 02	6,486,698. 83			500,000. —	423,754. 60	915,000. —	8,325,453. 43
1910		20,624,802. 40	20,624,802. 40	6,026,646. 83	752,534. 26	6,779,181. 09			805,765. 73	423,755. 80	915,000. —	8,923,702. 62
1911	189,177,735. 50	—	189,177,735. 50	7,195,159. 61	883,820. 14	8,078,979. 75			1,188,457. 15	1,426,539. 45	915,000. —	11,608,976. 35
	1,050,766,804. 50	153,152,831. 53	1,203,919,636. 03	46,475,675. 94	3,579,284. 86	50,054,960. 80		2,849,950. 79	5,822,864. 72	6,171,759. 65	4,575,000. —	69,474,535. 96

Le chiffre de 177,823,312. 47 indiqué au tableau de 1910 représente le capital d'établissement fixé provisoirement pour le Gothard. — Dans le tableau ci-dessus (1911, 2^{me} colonne) le chiffre définitif remplace le précédent.

Les dépenses pour l'installation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance ne sont pas comprises dans ce tableau; l'amortissement se fait annuellement par le compte d'exploitation des bateaux. (Voir chap. V, page 85).



Bilan au 31 décembre 1911.

Le total actif et passif du bilan au 31 décembre 1911 est de fr. 1,652,641,899.29 en regard de fr. 1,592,988,590.26 au 31 décembre 1910.

Actif.

I. Compte de construction. Il s'élève à fr. 1,263,464,506.75 et se décompose comme suit:

	Chemin de fer et ins- tallations fixes Fr.	Matériel roulant Fr.	Mobilier et ustensiles Fr.	Total Fr.
Situation au 31 décembre 1910	988,229,947	222,450,319	20,795,450	1,231,475,716
Augment. suiv. compte de cons- truction de 1911	28,078,006	3,576,276	334,509	31,988,791
Situation au 31 décembre 1911	1,016,307,953	226,026,595	21,129,959	1,263,464,507

Les dépenses portées au compte de construction de 1911 se répartissent de la manière suivante:

a. Chemin de fer et installations fixes.

	Fr.
Construction du chemin de fer du Ricken (moins subvention du canton de St. Gall, fr. 3,250,000)	12,409,536
Extension des voies de la station de Cossonay	348,072
Extension de la gare de Neuchâtel par suite de jonction de la Directe	501,724
Pose d'une voie d'évitement à la halte du Champ-du-Moulin	53,571
Extension des voies à la station de Travers	120,605
Reconstruction et extension de la gare de St. Maurice	1,846,307
Extension des voies de la station de Viège	49,187
Double voie St. Maurice-Martigny, avec reconstruction des stations d'Evionnaz et de Vernayaz	1,354,787
Double voie Vauderens-Siviriez, avec extension de la station de Siviriez	472,442
Etablissement d'une nouvelle station, à Brittnau, entre Zofingue et Reiden	87,056
Reconstruction de la halle aux marchandises (incendiée) de Nouveau-Soleure	47,167
A reporter	17,290,454

	Fr.
Report	17,290,454
Installation du service aux marchandises à la station de Zwingen	48,311
Extension de la station de Moutier par suite de jonction du chemin de fer Soleure-Moutier . .	1,539,354
Pose d'une voie d'évitement et de dépassement au bloc de Mahlenwald	76,847
Constructions diverses à la gare principale de Zurich	187,505
Etablissement d'un passage pour piétons et pose de voies à marchandises en gare de Brugg . .	53,411
Extension de la station de Dübendorf	138,932
Pose d'une voie d'évitement à la station de Bâch . .	81,069
Extension de la station de Schwanden	52,175
Etablissement d'une nouvelle station de bifurcation avec halte à Bollingen entre Rapperswil et Schmerikon	96,803
Double voie Oberwinterthour-Romanshorn . .	5,560,410
Constructions diverses à la station de Etzwilen .	35,790
» » » » » » Göschenen	35,542
» » » » gare de Chiasso	52,090
Reconstruction du remblai, km. 7,765/845, Zoug-Walchwil	40,207
Consolidation et reconstruction de divers ponts sur la ligne du Gothard	92,259
Signaux neufs à diverses stations	128,600
Construction et agrandissement de maisons de garde	150,359
Installations pour le lavage et la désinfection des wagons à bestiaux à diverses stations .	45,576
Appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux	164,187
Remplacement de passages à niveau par des passages inférieurs ou supérieurs, etc. . . .	528,808
Participations à des corrections de cours d'eau et torrents et travaux de protection sur les versants de montagne	155,455
Achats de terrain en vue d'extensions futures .	531,525
Divers, pour l'ensemble du réseau	992,337

b. Matériel roulant:

	Fr.	
27 locomotives	2,255,863	
A reporter	2,255,863	28,078,006

	Report	Fr.	Fr.	Fr.
		2,255,863		28,078,006
moins: amortissement de 34 loco-				
motives		1,960,634		
			295,229	
121 voitures		3,104,291		
moins: amortissement de 29 voitures		351,248		
		2,753,043		
Installation de l'éclairage électri-				
que dans 40 voitures		40,000	2,793,043	
180 wagons		1,094,620		
moins: amortissement de				
145 wagons.	587,585			
Transformation de 4 wagons				
en wagons de service	19,031	606,616	488,004	
				3,576,276

c. Mobilier et ustensiles:

Construction du chemin de fer du Ricken	15,839	
Administration centrale	54,656	
I ^{er} arrondissement	50,586	
II ^e	80,810	
III ^e	33,770	
IV ^e	57,775	
V ^e	41,073	
		334,509
		<u>31,988,791</u>

II. Travaux de construction inachevés. Au 31 décembre
1911, ce compte s'élève à fr. 62,300,448.36

Le tableau ci-après donne un résumé des modifications
survenues au cours de l'année 1911 :

	Situation au 31 décembre 1910	Dépenses nettes de cons- truction en 1911	Report au compte de construction de 1911	Situation au 31 décembre 1911	Différences
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale	898,899	4,057,693	3,650,959	1,305,633	+ 406,734
I ^{er} arrondissement	15,046,300	3,233,464	5,806,494	12,473,270	— 2,573,030
II ^{me} »	10,809,817	6,670,347	2,304,788	15,175,376	+ 4,365,559
III ^{me} »	11,210,804	2,269,010	1,319,991	12,159,823	+ 949,019
IV ^{me} »	18,611,394	5,403,440	5,870,852	18,143,982	— 467,412
V ^{me} » (y compris l'an- cien Gothard) .	717,692	2,465,382	610,332	2,572,742	+ 1,855,050
II ^{me} tunnel du Simplon	122,060	36,548	—	158,608	+ 36,548
Chemin de fer du Ricken	12,872,365	— 446,990	12,425,375	—	— 12,872,365
Chemin de fer du lac de Brienz . .	123,947	187,067	—	311,014	+ 187,067
	70,413,278	23,875,961	31,988,791	62,300,448	— 8,112,830

Les sommes en moins au 31 décembre 1911 par rapport à fin 1910 proviennent du report d'objets achevés au compte de construction; ces reports atteignent un chiffre de fr. 8,112,830 supérieur aux dépenses nettes de construction de l'année 1911.

Les dépenses faites en 1911 pour constructions restées inachevées au 31 décembre 1911 concernent les travaux suivants:

Direction générale. Travaux préliminaires pour installations hydrauliques; acquisition de forces hydrauliques; études préliminaires et levés de plans pour le tunnel de base du Hauenstein.

I^{er} arrondissement. Extension des gares de Renens, Lausanne et Vallorbe, ainsi que des stations de Villeneuve, Martigny, Sion, Serrières et Payerne; double-voie Villeneuve-Aigle; passages inférieurs Yverne-Aigle.

II^{me} arrondissement. Nouvelle jonction de la ligne du Jura en gare de Bâle; extension de la gare de Berne; reconstruction de la gare de Bienne; extension des stations de Pratteln, Dendingen, Schüpfen et Konolfingen; nouvelle station de Boncourt; doubles-voies Bâle-Delémont, Aarburg-Lucerne et Wilerfeld-Gümligen.

III^{me} arrondissement. Nouveaux ateliers de Zurich; installation de l'éclairage électrique à la gare principale de Zurich; achat de terrains pour l'extension de la station de Schlieren et la reconstruction du chemin de fer de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la ville; extension des stations d'Urdorf et de Töss; voie d'évitement aux stations d'Oberrieden-Dorf et de Rümlang; nouveau bâtiment aux voyageurs aux stations d'Unterterzen et de Pfungen-Neftenbach; passage inférieur au km. 11,⁶⁴⁰ et passage inférieur pour piétons au km. 11,⁷²³ près de la station de Thalwil; remplacement du pont amont de la Limmat près de Wettingen et de deux ponts près d'Oberrüti; appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à diverses stations.

IV^{me} arrondissement. Passage sous voie de la rue de Zurich en gare de Winterthur; reconstruction et extension des gares de St. Gall, Romanshorn et Wil, ainsi que des stations de Wattwil, Gossau, St. Fiden, Rheineck, Weinfelden et Emmishofen-Kreuzlingen; construction du tunnel St. Gall—St. Fiden; doubles-voies Winterthur-Wil et Bruggen—St. Gall.

V^{me} arrondissement. Travaux préliminaires pour pose de la

double-voie Giubiasco-Lugano; double-voie Mendrisio-Chiasso avec extension de la station de Mendrisio; amélioration des chemins de dévalage du bois, achat de forêts; travaux de protection contre les avalanches et les torrents; travaux d'extension aux stations de Sisikon, Lavorgo et Castione; installation de l'éclairage électrique en gare de Chiasso et acquisition de terrains en vue d'extensions futures à Lugano et à Chiasso.

II^{me} tunnel du Simplon. Travaux préliminaires pour mise au concours de la construction, forces motrices, essais d'explosifs.

Chemin de fer du Ricken. Ensuite de l'achèvement de la ligne, les dépenses de construction à fin décembre 1911, par fr. 12,425,374.59 (moins la subvention du canton de St. Gall, fr. 3,250,000) ont été reportées au compte de construction.

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

Dépenses de construction de 1911.

	Fr.
Il a été reporté au compte de construction une somme nette de	31,988,791
Sur le compte « Travaux de construction inachevés » il y a une diminution de	— 8,112,830
Pour 1911 les dépenses de construction s'élèvent donc à	23,875,961
Les dépenses pour entreprises accessoires (lac de Constance) ont diminué de	— 124,499
Les dépenses nettes sont ainsi de.	<u>23,751,462</u>
Dans ce montant ne sont pas compris :	
Les amortissements pour installations supprimées, à la charge du compte des « Dépenses à amortir ».	688,457
Les dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation	1,392,964
Les amortissements pour matériel roulant mis au rebut (valeur du matériel retiré déduite)	2,724,669
Les amortissements pour machines et outillage mis au rebut, ainsi que la bonification par les ateliers pour matériel retiré des véhicules mis au rebut	206,923
L'amortissement net du capital d'établissement des bateaux, etc. sur le lac de Constance	124,499
En 1911 ces dépenses ont atteint	<u>5,137,512</u>

III. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies. Au 31 décembre 1910, cet excédent se répartit comme suit :

pour le Central suisse	fr. 43,388,044. 04
» le Nord-Est suisse	» 19,808,364. 83
» l'Union suisse	» 5,986,313. 04
» le Jura-Simplon.	» 11,826,426. 38
» le Gothard	» 4,538,303. 33
Ensemble	fr. 85,547,451. 62

Afin de donner une vue d'ensemble des opérations formant l'excédent du prix de rachat du Gothard, nous sortons du sus-dit chapitre les postes déjà passés en 1910 par.

» 4,538,303. 33
Reste fr. 81,009,148. 29

pour les comprendre avec ceux comptabilisés en 1911, au total de

» 32,908,207. 48
Ensemble fr. 113,917,355. 77

au 31 décembre 1911.

Détail des opérations constituant l'excédent du prix de rachat du Gothard:

Débit.

Emprunt 3 1/2 %	fr. 117,090,000. —
Déficit théorique de la caisse de secours	fr. 4,004,203. —
Versement dans le fonds de renouvellement	» 7,655,797. —
	Fr. 11,660,000. —

représentant la déduction admise par la compagnie du Gothard en liquidation.

Solde du prix de rachat, valeur 1 ^{er} mai 1909, payé en obligations 4 % des C. F. F., jouissance 1 ^{er} janvier 1912	» 83,750,000. —	» 95,410,000. —
Ensemble	fr. 212,500,000. —	

soit la somme fixée pour la capitalisation du bénéfice net ($8,500,000 \times 25$),

plus frais de procès et dépenses diverses des C. F. F. fr. 117,028. 33

Total du débit fr. 212,617,028. 33

Crédit.

Compte de construction au 30 avril 1909	fr. 177,823,312. 47
Travaux inachevés	fr. 193,094. 69
moins: rectifications	» 10,178. 70
Approvisionnements cédés gratuitement à teneur de la concession	» 1,500,000. —
Dépenses de construction faites par la compagnie du Gothard en liquidation:	
du 1 ^{er} mai au 31 décembre 1909	fr. 187,554. 71
en 1910	» 15,037. 68
Total du crédit	fr. 179,708,820. 85
Débit	fr. 212,617,028. 33
Crédit	» 179,708,820. 85
Solde	fr. 32,908,207. 48

représentant l'*Excédent du prix de rachat* sur les postes actifs de l'ancienne compagnie du Gothard.

IV. *Dépenses à amortir.* Au 31 décembre 1910 ce chapitre présentait un solde débiteur de fr. 25,677,475. 40

En 1911, il s'est accru des sommes suivantes:

Frais d'émission et de conversion des emprunts.

Agio payé à la compagnie du Gothard sur son emprunt 3 1/2 % de 1895, du montant repris de fr. 117,090,000. —

Ci: fr. 6,000,000. --

Nous avons comptabilisé ce poste déjà en 1910 sur le chapitre « Excédent du prix de rachat du Gothard », mais, ensuite de décision du Conseil fédéral en date du 7 novembre 1911, nous avons dû contre-passer ce montant dans les dépenses à amortir.

Frais de renouvellement des Bons de caisse 4 % des C. F. F. de 1908-1911, au 15 mars 1914 » 76,070. 20

Frais de renouvellement de la feuille de coupons des titres de Rente suisse 3 % des chemins de fer de 1890. » 10,889. 25 » 6,086,959. 45

fr. 31,764,434. 85

Installations disparues:

Lausanne. Transformation et agrandissement fr. 277,469. 50
 Renens. Extension générale » 2,573. 95
 Villeneuve. Extension générale » 276. 20
 St. Maurice. Agrandissement général » 30,925. 50
 Thoune. Démolition de la remise aux voitures » 15,600. —

A reporter fr. 326,845. 15 fr. 31,764,434. 85

	Report	fr. 326,845.15	fr. 31,764,434.85
Lyss. Remplacement du pont tournant	»	13,164. —	
Moutier. Agrandissement ensuite de l'introduction de la ligne Moutier-Soleure	»	65,306.95	
Double voie Oberwinterthur-Romanshorn	»	193,592.75	
Nouveau pont sur la Landquart	»	85,435.35	
Uznach. Agrandissement	»	4,112.95	*688,457.15
			<u>fr. 32,452,892. —</u>

En revanche nous avons amorti en 1911 :

installations disparues, comptabilisées en 1909, 3 ^{me} annuité	fr. 500,000. —	
installations disparues, comptabilisées en 1911	» *688,457.15	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé, 8 ^e annuité	» 116,495. —	
sur déficit du fonds des chemins de fer, 6 ^e annuité	» 162,500. —	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 1/2 % 1899/1902, 5 ^e annuité	» 59,760. —	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 1/2 % 1910, 1 ^{re} annuité	» 100,825. —	
agio payé au Gothard sur son emprunt 3 1/2 % 1895, trois annuités pour 1909-1911	» 900,000. —	
frais de renouvellement de bons de caisse	» 76,070.20	
frais de renouvellement feuille de coupons de la Rente suisse 3 % de 1890.	» 10 889.25	» 2,614,996.60
Solde au 31 décembre 1911	Fr. 29,837,895.40	

V. 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 1911, à fr. 2,374,838.35

A fin 1910 le solde de ce compte était de fr. 2,499,337.50

Il n'a pas été fait de nouvelles dépenses en 1911; par contre on a amorti 5 % du capital d'établissement à fin 1910 fr. 124,966.90

Moins: les frais de réparation, supérieurs à fr. 10,000, du bateau « Helvetia » » 467.75

Amortissement net pour 1911 ————— » 124,999.15

fr. 2,374,838.35

De 1904 à 1910 les C. F. F. ont amorti par le compte d'exploitation des bateaux, une somme de . . .	fr. 670,685. 20
à laquelle vient s'ajouter l'amortissement de	
1911	» 124,499. 15
Amortissement total à fin 1911	<u>fr. 795,184. 35</u>

Au 31 décembre 1901, le capital d'établissement des bateaux s'élevait à fr. 1,719,363. 60

Dès lors les nouvelles dépenses de construction, y compris celles concernant le chantier de Romanshorn, se sont élevées à . . .	» 1,450,659. 10
ensemble	fr. 3,170,022. 70
moins les amortissements annuels de 1904 à	
1911	» 795,184. 35
reste pour le capital d'établissement à fin 1911	<u>fr. 2,374,838. 35</u>

VI. Fonds disponibles.

Au 31 décembre 1911, ce chapitre s'élève à fr. 180,746,854. 66

La comparaison avec le bilan de 1910 fait ressortir les différences suivantes:

	Montants		Différences avec 1910
	au 31 déc. 1910. Fr.	au 31 déc. 1911. Fr.	
Caisses	196,126	141,694	— 54,432
Portefeuille de change . . .	1,517,500	500,000	— 1,017,500
Dépôts en banque	60,729,221	55,071,505	— 5,657,716
Portefeuille de fonds publics	7,495,625	14,085,466	+ 6,589,841
Portefeuille du fonds de renouvellement	63,421,225	65,429,640	+ 2,008,415
Biens-fonds disponibles . . .	6,719,530	7,038,512	+ 318,982
Approvisionnements en matériaux	30,531,110	32,902,231	+ 2,371,121
Débiteurs divers	5,229,379	5,577,806	+ 348,427
	<u>175,839,716</u>	<u>180,746,854</u>	<u>+ 4,907,138</u>

La différence en moins sur les trois premiers articles est compensée par l'augmentation sur les fonds publics.

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

Etat du portefeuille au 31 décembre 1910 .	fr. 1,517,500. —
En 1911 il est entré des effets de change pour »	13,748,757. 51
Escomptes et différences de cours »	28,224. 48
	fr. 15,294,481. 99
Il est sorti du portefeuille des effets encaissés pour »	14,794,481. 99
Reste au 31 décembre 1911 des effets non encaissés pour	fr. 500,000. —

Portefeuille de fonds publics. Voici le mouvement pendant l'année 1911:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1910	fr. 7,495,625. —
Titres divers mis en portefeuille »	11,054,870. —
	fr. 18,550,495. —

Moins:

Réalisations de titres divers	fr. 2,172,520. —	
Attribution au fonds destiné à récompenser les actes éminents en service d'exploitation du Gothard »	4,000. —	
Attributions au portefeuille du fonds de renouvellement »	2,196,800. —	
Différences de cours »	91,709. —	
		» 4,465,029. —
Valeur du portefeuille de fonds publics au 31 décembre 1911		fr. 14,085,466. —

Portefeuille du fonds de renouvellement. Voici le mouvement en 1911:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1910	fr. 63,421,225. —
Titres divers mis en portefeuille »	2,198,900. —
	fr. 65,620,125. —

Moins:

Réalisations de titres divers .	fr. 135,500. —	
Différences de cours »	54,985. —	
		» 190,485. —
Montant au 31 décembre 1911		fr. 65,429,640. —

Biens-fonds disponibles.

Leur valeur d'inventaire au 31 décembre 1910 était de fr. 6,719,530. 26

En 1911, il a été fait diverses acquisitions pour fr. 482,928. 10

Et il a été réalisé ou employé par la construction » 163,946. 22

D'où une augmentation de. ————— » 318,981. 88

Montant au 31 décembre 1911 fr. 7,038,512. 14

Approvisionnements en matériaux. Leur valeur d'inventaire était au 31 décembre 1910 de fr. 30,531,110. 22

Elle est au 31 décembre 1911 de » 32,902,230. 91

Augmentation sur 1910 fr. 2,371,120. 69

Débiteurs divers.

Montant au 31 décembre 1910 fr. 5,229,378. 94

Au 31 décembre 1911, le solde est de » 5,577,806. 80

Augmentation des débiteurs sur 1910 fr. 348,427. 86

Passif.

Emprunts consolidés. Au 31 décembre 1910, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à fr. 1,363,818,350

Emission au 31 décembre 1911 de l'emprunt 4 % des chemins de fer fédéraux de 1912 pour faire face aux besoins de rachat du Gothard » 83,750,000

Emissions en 1911 de bons de dépôt 4 % des chemins de fer fédéraux, remboursables en tout temps, attribués aux portefeuilles des caisses de pensions et de secours. » 14,708,000

fr. 1,462,276,350

Il a été procédé aux remboursements suivants:

3 1/2 % des chemins de fer fédéraux de 1899/1902	fr. 3,500,000
4 % Central-Suisse de 1876	» 481,500
4 % Central-Suisse de 1880	» 135,000
4 % Union-Suisse 1 ^{re} hypothèque	» 133,000
4 % Union-Suisse 2 ^{me} hypothèque	» 67,000
2 8/11 % Franco-Suisse de 1868	» 159,500
3 % Jougne-Eclépens	» 47,000
3 1/2 % Gothard de 1895	» 540,000

» 5,063,000

Le montant des emprunts au 31 décembre 1911 est de fr. 1,457,213,350

Nous comparons la composition de notre dette consolidée en 1910 et 1911 dans le tableau suivant:

Emprunts	Montants		Différence avec 1910	Observations
	au 31 décembre 1910	au 31 décembre 1911		
	Fr.	Fr.	Fr.	
3 % Rente des chemins de fer 1890	69,333,000	69,333,000	—	
3 1/2 % Chemins de fer fédéraux 1899/1902	500,000,000	496,500,000	—	Remboursement par tirage au sort.
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 1/2 % Chemins de fer fédéraux 1910, Série I	80,000,000	80,000,000	—	
4 % Chemins de fer fédéraux 1912	—	83,750,000	+ 83,750,000	Emprunt émis jouissance 31 décembre 1911 pour le rachat du chemin de fer du Gothard.
4 % Central-Suisse 1876	21,329,000	20,847,500	—	Remboursement par tirage au sort.
4 % » 1880	17,775,000	17,640,000	—	
3 1/2 % » juin 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 % » octobre 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nord-Est-Suisse 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 % » 1894	10,000,000	10,000,000	—	
A reporter	986,437,000	1,066,070,500	+ 79,633,500	

Emprunts:	Montants		Différence avec 1910	Observations
	au 31 décembre 1910	au 31 décembre 1911		
	Fr.	Fr.	Fr.	
Report	986,487,000	1,066,070,500	+ 79,633,500	
3 1/2 % Nord-Est-Suisse, 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 % » 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 % » 1897	10,512,500	10,512,500	—	
4 % Union-Suisse, 1re hypothèque	17,902,100	17,769,100	—	
4 % » 2e »	8,977,700	8,910,700	—	Remboursement tirage au sort. Id.
3 1/2 % Jura-Simplon 1894	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 % Franco-Suisse 1868	15,455,550	15,296,050	—	Id.
3 % Jougne-Eclépens	7,099,000	7,052,000	—	Id.
3 1/2 % Gothard 1895	116,070,000	115,530,000	—	Id.
	1,342,626,350	1,421,313,350	+ 78,687,000	
Bons de dépôt des C. F. F., rem- boursables en tout temps, placés dans les portefeuilles des caisses de pensions et de secours	21,192,000	35,900,000	+ 14,708,000	Bons créés en 1911.
	1,363,818,350	1,457,213,350	+ 93,395,000	

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

Voici l'état de ce service de dépôt au 31 décembre 1911 :

	Rente suisse 3 0/0 des chemins de fer de 1890 en rente		Emprunt 3 1/2 0/0 1899-1902 capital nom.		Rente des C.F.F. de 1900 en rente		Emprunt 3 0/0 différé C.F.F. 1903 capital nom.		Emprunt 3 1/2 0/0 C.F.F. 1910, 4re série capital nom.		Emprunts S.C.B. capital nom.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Caisse principale à Berne	137,640	36,430,000	204,960	3,949,500	550,500	5,935,000						
Caisse du 1er arrondt, à Lausanne	150	140,000	3,600	30,000	—	—						
» IIe » à Bâle	—	778,000	15,720	30,000	—	2,549,000						
» IIIe » à Zurich	—	2,944,000	690	560,000	—	—						
» IVe » à St. Gall	—	—	—	—	—	—						
» Ve » à Lucerne	—	—	—	—	—	—						

Total	137,790	40,292,000	224,970	4,569,500	550,500	8,484,000						
Au 31 décembre 1910, ces dépôts s'élevaient à	138,450	41,811,000	231,600	4,645,000	541,000	8,750,000						
Différences avec 1910	—	660	—1,519,000	—6,630	—75,500	—266,000						

	Emprunts N. O. B. capital nom.		Emprunts V. S. B. capital nom.		Emprunts J.-S. capital nom.		Emprunt 3 1/2 0/0 G. B. 1895 capital nom.		40/0 Bons de caisse G. P. F. 191 capital nom.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Caisse principale à Berne	14,284,000	564,100	24,234,800	8,547,000	1,145,000					
Caisse du 1er arrondt, à Lausanne	—	—	10,500	33,000	—					
» IIe » à Bâle	144,500	110,000	129,000	37,000	—					
» IIIe » à Zurich	743,500	—	50,000	—	—					
» IVe » à St. Gall	—	—	—	—	—					
» Ve » à Lucerne	—	—	—	1,266,000	—					
Total	15,172,000	674,100	24,424,300	9,883,000	1,145,000					
Au 31 décembre 1910, ces dépôts s'élevaient à	15,468,500	580,100	24,764,850	9,976,500	1,125,000					
Différences avec 1910	—296,500	+94,000	—340,550	—93,500	+20,000					

II. Subventions au Gothard.

Comme l'année précédente, nous rappelons les subventions faites au Gothard, du montant de fr. 119,000,000; elles ont été déduites de son compte de construction.

III. Compte d'amortissement.

Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1911 de	fr. 50,054,960.80
Au 31 décembre 1910 il était de	» 41,975,981.05
Augmentation, soit amortissement légal	<u>fr. 8,078,979.75</u>

Voir l'annexe à la page 76, récapitulation générale des dépenses amorties depuis le rachat.

IV. Dettes courantes.

Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1911 de	<u>fr. 63,524,095. 63</u>
--	---------------------------

Voici la comparaison avec 1910 :

	Montants		Différences avec 1910
	au 31 décembre 1910 Fr.	au 31 décembre 1911 Fr.	
Titres et coupons échus	2,060,250	3,281,940	+ 1,221,690
Prorata d'intérêts .	5,696,738	5,634,643	— 62,095
Caisses de pensions et de secours	211,600	237,847	+ 26,247
Cautionnements d'en- trepreneurs et de fournisseurs . . .	703,844	714,486	— 5,642
Actions et bons J.-S. à rembourser. . .	185,008	174,104	— 10,904
Bons de caisse . . .	34,000,000	34,000,000	—
Créanciers divers . .	62,231,428	1,351,868	— 60,879,560
Dépenses et recettes de 1911 passées par caisse en 1912 . .	15,811,675	18,129,207	+ 2,317,532
	<u>120,905,543</u>	<u>63,524,095</u>	<u>— 57,381,448</u>

En 1910 le poste principal des créanciers divers était le compte « Rachat du Gothard » pour fr. 56,926,407. 16 soit la

différence entre le compte de construction et le montant de l'emprunt. Ce poste a disparu des créanciers divers, en 1911, par suite de report des sus dites opérations sur les comptes respectifs.

V. Fonds spéciaux. Ils comprennent le fonds de renouvellement, le fonds de couverture des anciennes pensions J-S, le fonds de couverture des anciennes pensions du Gothard et le fonds d'assurance contre l'incendie. Leur montant au 31 décembre 1911 est de fr. 76,274,225.09

Pour renseignements sur ces fonds, voir pages 60 à 62 du présent rapport.

VI. Solde actif du compte de profits et pertes. Au 31 décembre 1911 il est de fr. 5,575,267.77

Au sujet de son application, nous renvoyons aux propositions finales du présent rapport.

b. Rapport sur le service de publicité.

1. Matériel de propagande.

Pendant l'exercice, le service de publicité a réédité les publications suivantes:

Album « La Suisse », deuxième édition française et troisième édition anglaise;

Brochure illustrée « L'Hiver en Suisse », troisièmes éditions allemande, anglaise et française;

Brochure illustrée « St. Gothard », deuxième édition allemande et première édition italienne;

Brochure « Correspondances internationales », deux éditions du service d'été 1911, une édition du service d'hiver 1911/12.

La diffusion de ces publications s'est faite de la même manière que l'année dernière.

2. Propagande dans les journaux.

De même que les années précédentes, la propagande dans la presse étrangère a été faite soit au moyen d'articles rédactionnels avec ou sans illustrations, soit sous forme d'an-

nonces insérées méthodiquement dans les principaux journaux illustrés ou quotidiens de France, d'Angleterre, d'Allemagne et des Etats-Unis et comprenant d'une part des annonces collectives (publiées avec le concours d'autres intéressés suisses), d'autre part des annonces émanant des C.F.F. seuls. Tandis que jusqu'ici la publicité collective ne se pratiquait qu'en France et en Angleterre, ce système de propagande a été étendu en 1911 à l'Allemagne.

3. Service météorologique des stations d'hiver.

Le nombre des stations a été porté à 26; le service a commencé à fonctionner le 1^{er} décembre 1911. Le bulletin a été transmis à l'étranger à un grand nombre de journaux et d'agences de voyages; il a également été communiqué à plusieurs journaux suisses.

4. Commission consultative pour le service de publicité des chemins de fer fédéraux.

La commission a tenu séance le 22 mars et le 2 novembre.

II. Département commercial.

a. Généralités.

1. La nouvelle *ordonnance d'exécution* pour la loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur du 29 mars 1893, arrêtée par le Conseil fédéral le 21 mars 1911, simplifie la procédure d'approbation des tarifs par le Département des chemins de fer, en ce sens qu'une série de prescriptions, tarifs, etc., ne doivent être soumis au Département, pour vérification, qu'*après* leur mise en vigueur. Cela facilite beaucoup les affaires dans bien des cas, en particulier lorsqu'il s'agit de mesures d'une application urgente.

2. Dans un but d'économie, le Département des chemins de fer a suggéré l'idée d'éditer, pour les *publications relatives aux tarifs*, un *organe officiel commun* au Département et aux chemins de fer fédéraux. En examinant la question, on a toutefois reconnu qu'il était préférable de conserver l'Organe de publicité du Département des chemins de fer et la Feuille officielle des chemins de fer fédéraux, qui ont été publiés jusqu'ici.

3. La *nouvelle édition de la carte en couleurs* des chemins de fer suisses, avec tableau alphabétique des gares, a paru à la fin d'octobre.

4. Un nouveau *règlement sur la manière de traiter les demandes de détaxe* en trafic direct suisse est entré en vigueur le 1^{er} octobre. Il abroge et remplace celui du 1^{er} novembre 1879.

5. La *station de Langwiesen* a été ouverte, le 1^{er} août, aux expéditions partielles de lait selon le tarif exceptionnel N^o 41.

6. Notre station du *Champ-du-Moulin* a été ouverte le 1^{er} octobre aux expéditions partielles d'animaux vivants des classes III et IV.

7. Le Conseil communal de Contra nous a demandé de *remplacer le nom de la station* de «Gordola-Val Verzasca» par «Gordola-Val Verzasca-Tenero» ou par «Tenero», mais nous n'avons pas pu y faire droit. Nous aurions été disposés à adopter le nom de «Gordola-Tenero»; toutefois, le Conseil d'Etat du canton du Tessin n'a pas pu se déclarer d'accord.

8. Les *nouvelles lignes* ci-après ont été livrées à l'exploitation pendant l'année:

a. le 6 juillet, le chemin de fer à voie étroite Biasca-Acquarossa;

b. le 8 juillet, la ligne à voie étroite et à crémaillère Blonay-Les Pléiades, tronçon des chemins de fer électriques veveysans;

c. le 28 septembre, le chemin de fer funiculaire Sierre-Montana-Vermala;

d. le 18 novembre, le chemin de fer électrique à voie étroite Altstetten-ville (Rheintal)-Gais;

e. le 23 novembre, chemin de fer électrique à voie étroite Clarens-Chailly-Blonay;

f. le 20 décembre, chemin de fer transthurgovien (Wil-Weinfelden-Constance), à voie normale.

9. La *Conférence commerciale des entreprises de transports suisses et des intéressés au trafic* a tenu en 1911 deux séances. Dans la première (26 juin), elle a discuté des questions relatives au service des abonnements généraux, à l'annexe n° V au règlement de transport suisse, aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer suisses, ainsi qu'au nouveau règlement sur la manière de traiter les demandes de détaxe en trafic direct suisse. La seconde séance a eu lieu le 11 novembre. Cette séance a été surtout consacrée à la discussion des mesures à prendre pour atténuer les conséquences de la disette de fourrages pour l'agriculture et le renchérissement des denrées alimentaires. La Conférence a pris à ce sujet les décisions suivantes:

a. Notre enquête ayant démontré qu'il *ne sévissait pas*, dans l'agriculture suisse, de *disette* provoquée par la sécheresse extraordinaire de l'été dernier et pouvant nécessiter et justifier l'application des mesures temporaires prévues à l'art. 18 de la loi sur les tarifs, la Conférence a renoncé à prendre des mesures de ce genre. Elle a reconnu cependant que dans certaines contrées de la Suisse les agriculteurs avaient subi un dommage

par suite de la mauvaise récolte de fourrages. Vu cette circonstance, et afin de donner du même coup satisfaction à un vœu déjà ancien, elle a décidé de faire une concession en mettant au bénéfice du tarif spécial III, à dater du 1^{er} janvier 1912, les fourrages jusqu'alors compris, à teneur de la classification suisse des marchandises, dans le tarif spécial II.

b. Afin de tenir compte des demandes de réduction des prix de transport des principales denrées alimentaires, formulées dans des pétitions et dans la presse en vue d'atténuer le renchérissement de la vie, la Conférence commerciale a décidé que les entreprises de transport adhérentes accorderaient par voie de détaxe, du 1^{er} octobre 1911 au 31 mai 1912, une réduction de 50 % des taxes tarifaires sur les expéditions de pommes de terre, carottes, choux, haricots, pois et lentilles destinés à l'alimentation, avec cette restriction que le prix à percevoir ne pourrait pas descendre au dessous de fr. 7 par chargement de 5000 kg. et de fr. 12 par wagon de 10,000 kg., à moins que l'application de la taxe pleine du tarif ordinaire ne donne un prix inférieur. Ces expéditions doivent avoir été faites en port dû, et le destinataire doit attester que les articles dont elles se composaient ont été destinés à sa propre consommation ou ont été revendus, au prix de revient ou au-dessous, soit à ses propres employés, soit pour des œuvres de bienfaisance ou d'intérêt général.

10. Ont adhéré en 1911 à la *conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic*: le chemin de fer routier Schaffhausen-Scheitheim, le chemin de fer de l'Uetliberg et le chemin fer transthurgovien.

M. A. Mæder, président de la société bâloise des expéditeurs à Bâle, a été choisi par la *société suisse du commerce et de l'industrie* pour remplacer feu M. Gustave Ammann, à Zurich, au sein de la *commission* des intéressés au trafic.

L'Union des voyageurs de commerce de la Suisse a demandé à obtenir un représentant au sein de la commission susdite; on a fait droit à cette requête en portant le nombre des représentants du commerce et de l'industrie de 4 à 5, étant entendu que la société suisse du commerce et de l'industrie qui est chargée de nommer ces représentants choisira un représentant parmi l'Union des voyageurs du commerce de la Suisse. A été désigné comme tel M. Hermann Zingg, de la maison Zingg, fils, à Berne.

11. Ont adhéré à la *convention concernant le service direct des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises du 1^{er} janvier 1910*: les chemins de fer d'Altstätten-Gais, de Biasca-Acquarossa et le chemin de fer transthurgozien.

12. Le Département des chemins de fer nous a transmis pour rapport une requête du Conseil d'Etat du canton du Tessin, appuyée par celui du canton d'Uri, demandant la suppression des majorations de distances sur les parcours en montagne de la ligne du St. Gothard. Nous avons répondu le 22 novembre qu'il ne peut pas être question d'abolir entièrement ces majorations, mais que nous sommes prêts, sous certaines conditions, à les réviser pour le trafic des bagages et des marchandises, pour l'époque de l'extension des bases de taxes des C. F. F. au V^e arrondissement. Nous avons toutefois ajouté que cette question ne pourrait être définitivement tranchée qu'après la ratification, par toutes les parties intéressées, de la nouvelle convention internationale sur le chemin de fer du St. Gothard.

13. De nouveaux *tarifs de camionnage* ont été introduits pour les stations suivantes: Aarau, Bâle C. F. F. et Bâle-St. Jean, Brougg, Lausanne, Oerlikon, Payerne, Wädenswil et Wohlen-Villmergen.

b. Service des voyageurs.

1. Aucune modifications importantes n'ont été apportées au tarif dans le *service interne des voyageurs et des bagages*.

Le service des colis express avec la halte d'Oberwetzikon a été supprimé et celui des bagages restreint aux colis d'un poids maximum de 30 kg.

2. Les nouveaux tarifs suivants ont été mis en vigueur pour le *trafic direct suisse des voyageurs et des bagages*:

le 1^{er} février, tarif-voyageurs pour le trafic des chemins de fer Rorschach-Heiden, lac de Constance-Toggenbourg, des chemins de fer routiers St. Gall-Speicher-Trogen et Appenzell, des chemins de fer d'Appenzell, Frauenfeld-Wil, Tösstal, Oerlikon-Bauma et Wald-Rüti;

le 1^{er} mai, tarif-voyageurs et indicateur de distances Montreux-Oberland bernois-C. F. F.;

le 1^{er} juillet, tarif-voyageurs pour le trafic des chemins

de fer Viège-Zermatt, Martigny-Châtelard, Martigny-Orsières, etc., entre eux ;

le 1^{er} août, tarif-voyageurs pour le trafic des chemins de fer Berne-Schwarzenbourg et de la vallée de la Gurbe entre eux, ainsi que pour leur trafic direct avec le chemin de fer Montreux-Oberland bernois, les chemins de fer de la Gruyère et les chemins de fer yeveysans en transit par les chemins de fer fédéraux ;

le tarif-voyageur et indicateur de distances chemin de fer Bremgarten-Dietikon (y compris la ligne Wohlen-Bremgarten)-C. F. F., pour l'époque de l'ouverture de la section de ligne de Bremgarten à Bremgarten-Weststation ;

le 20 décembre, tarif-voyageurs et indicateur de distances chemin de fer transthurgovien-C. F. F. ;

le 20 décembre, tarif-voyageurs et indicateur de distances chemin de fer rhétique-chemin de fer transthurgovien.

3. Le 15 avril a paru un II^e supplément au *règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses*, du 1^{er} janvier 1894. Il contient principalement de nouvelles prescriptions sur le transport des cercueils.

4. Les tarifs suivants ont été mis en vigueur pour le *trafic international des voyageurs et des bagages* :

le 1^{er} février, tarif-voyageurs et bagages Italie-Suisse par Modane et Vintimille-Genève ;

le 1^{er} mars tarif-voyageurs et bagages Paris-Lyon-Méditerranée-Italie, qui comprend aussi les relations par la voie Vallorbe-Simplon ;

le 1^{er} mai, annexe au tarif spécial pour sociétés anglaises d'excursions, contenant la liste des billets complémentaires à prix réduits pour voyages en Suisse ;

le 1^{er} juillet, tarif-voyageurs et bagages sud allemand-néerlandais (pour le trafic avec Bâle) ;

le 1^{er} juillet, tarif-voyageurs et bagages P. L. M.-Italie via Vallorbe-Simplon, etc. ;

le 1^{er} juillet, tarif-voyageurs et bagages Paris-stations autrichiennes via Vallorbe-Simplon ;

le 1^{er} juillet, tarif-voyageurs et bagages chemin de fer français du Nord-Italie via Vallorbe-Simplon ;

le 1^{er} juillet, tarif-voyageurs et bagages chemins de fer français de l'Est-Italie via Gothard;

le 1^{er} juillet, tarif-voyageurs et bagages Angleterre, Belgique et Pays-Bas-Italie via Sterpenich-Gothard et Simplon.

le 1^{er} août, tarif-voyageurs et bagages Angleterre-Italie et Malte via Calais et Boulogne et Dieppe-Gothard, Simplon, Mont-Cenis et Vintimille;

le 1^{er} août, tarif-voyageurs et bagages Allemagne-Angleterre par Rotterdam (pour le trafic avec Bâle);

le 1^{er} septembre, tarif-voyageurs et bagages pour le service direct des voyageurs des lacs et chemins de fer secondaires de la Haute-Italie avec la Suisse;

le 1^{er} octobre, tarif-voyageurs et bagages sud et ouest de l'Allemagne-Angleterre par Hœck van Holland et Vlissingen (pour le trafic avec Bâle).

Des suppléments ont apporté de nombreuses modifications et adjonctions aux tarifs existants. Il a été tenu compte en particulier, au moyen de suppléments aux tarifs directs avec l'Italie, de l'élévation des taxes opérée sur les lignes des chemins de fer italiens de l'Etat. L'expédition directe de voitures à malades, de voitures ordinaires et de fourgons a été instituée en service avec l'Italie.

5. Conformément à une proposition des chemins de fer d'Etat danois, norvégiens et finlandais, nous avons décidé d'instituer un *service direct de voyageurs et de bagages* entre certaines *stations de l'Europe septentrionale* et quelques stations suisses importantes. Le besoin s'en faisait surtout sentir pour le trafic à destination de la Suisse. Comme cela nous oblige à adhérer à l'Union allemande-autrichienne septentrionale pour le trafic des voyageurs, une conférence de cette union, qui s'est tenue à Copenhague les 26 et 27 mai, a prononcé notre admission. Le tarif en question est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1912.

6. Un II^e supplément au tarif pour le transport des *voyageurs, des bagages, des colis express, des cercueils, des animaux vivants et des véhicules* sur le lac de Constance a été publié le 15 août. Il complète et modifie sur divers points les dispositions du tarif et les tableaux des prix; il contient en outre de nouveaux indicateurs de distances pour le lac supérieur et le bras d'Ueberlingen et admet la nouvelle station de Lochau.

7. A la demande du Département fédéral de justice et police, des prescriptions et taxes spéciales ont été mises en vigueur le 1^{er} octobre, d'entente avec les administrations intéressées, pour les *transports de police* sur les parcours du *lac de Constance* Rorschach-Lindau, Romanshorn-Lindau, Rorschach-Friedrichshafen, Romanshorn-Friedrichshafen et vice-versa.

8. L'itinéraire du Simplon-express ayant été prolongé jusqu'à Trieste, le tarif indiquant les *suppléments de prix à percevoir, par la Compagnie internationale* des wagons-lits, des voyageurs qui prennent place dans les trains de luxe et dans les wagons-lits circulant par d'autres trains a été complété le 1^{er} octobre par l'insertion de nouvelles taxes.

9. Le *tarif pour le transport des voyageurs et des bagages en service interne du chemin de fer Nyon-Crassier* a été réédité pour le 1^{er} janvier 1912. Il contient des taxes augmentées pour la II^e et la III^e classe ainsi que des taxes pour la I^{re} classe, nouvellement introduite sur cette ligne.

10. La question de *l'élévation des tarifs-voyageurs*, mentionnée dans le rapport de gestion de 1909, page 103, chiffre 5 n'a pas encore donné lieu à une décision de l'Assemblée fédérale.

11. En vertu d'une modification apportée, le 1^{er} mai, aux dispositions du *tarif des abonnements en service intérieur des chemins de fer fédéraux*, ces abonnements peuvent être exclus de certains trains directs internationaux. Cette exclusion est subordonnée à l'assentiment du Département des chemins de fer et ne peut être prononcée que lorsque les voyageurs ont à leur disposition d'autres trains précédant ou suivant immédiatement lesdits trains internationaux. A cette occasion, il a été introduit dans le tarif une nouvelle disposition, aux termes de laquelle les titulaires d'abonnements d'ouvriers ne sont pas autorisés, même contre paiement de la différence de taxe, à faire usage des voitures de I^{re} et de II^e classe.

12. Une nouvelle édition du *règlement et tarif pour le transport des cercueils* est entrée en vigueur le 1^{er} mai. Les anciennes taxes ont été maintenues pour les transports effectués au moyen de wagons à marchandises, mais elles sont un peu plus élevées lorsqu'on utilise des fourgons ou des wagons spéciaux.

Cette nouvelle édition contient en outre une innovation. Elle prévoit qu'il peut être fourni à l'expéditeur qui en fait

la demande, pour les transports à exécuter sur les lignes à voie normale au moyen de fourgons appropriés, un châssis mobile pour supporter le cercueil et un siège remboursé à deux places, pourvu que ces objets soient disponibles et qu'on puisse s'en procurer en temps utile. Une modique taxe est due pour la location de ces accessoires.

Un appendice au nouveau règlement prévoit une taxe réduite et contient des dispositions spéciales pour le transport des cadavres destinés aux établissements publics d'enseignement supérieur.

13. La nouvelle édition des *instructions complémentaires pour l'application des prescriptions concernant les transports militaires*, dont il a déjà été question à la page 101, chiffre 18 de notre rapport de gestion de 1908, a été approuvée par le Conseil fédéral, après de longs pourparlers avec le Département des chemins de fer et le Département militaire fédéral, et mis en vigueur le 1^{er} janvier 1912. Outre diverses modifications de forme, cette nouvelle disposition contient un certain nombre d'innovations, parmi lesquelles nous citons les suivantes :

a. Les militaires en uniforme sont autorisés à utiliser les billets à demi-taxe un jour avant celui de l'entrée en service et jusqu'à minuit du jour suivant celui du licenciement.

b. Les commandants d'arrondissement sont mis au bénéfice de la taxe militaire, moyennant légitimation, à l'occasion de leurs assemblées générales.

c. La faveur accordée pour les cours militaires préparatoires est étendue en ce sens que des billets militaires sont délivrés aux membres des comités cantonaux et des comités d'arrondissement qui se rendent à des séances de ces comités.

d. Des billets militaires sont délivrés aux employés de la régie des chevaux, du dépôt de remonte de la cavalerie et des infirmeries vétérinaires en congé, lorsqu'ils sont en possession d'une feuille de congé fédérale.

e. Les taxes militaires sont applicables au transport de détachements entiers, effectués sans bon de transport aux frais de la troupe.

f. Les taxes militaires sont concédées pour les chevaux fournis à l'administration militaire par des particuliers et qui sont remis au transport par ces derniers.

14. Une convention relative au transport des voyageurs, des bagages, des colis express, des cercueils et des animaux

vivants a été conclue avec la Direction du *chemin de fer transthurgovien* pour l'époque de la mise en exploitation de ce dernier. Aux termes de cette convention, les titres de transport de tout genre, à l'exception des billets de suppléments délivrés par le personnel des trains, sont valables dans les trains des deux administrations sur le parcours *Emmishofen-Kreuzlingen-Constance*, et les transports de bagages, de colis express et de cercueils constituent un trafic commun. Il est convenu ce qui suit quant au partage des recettes :

a. En trafic local Emmishofen-Kreuzlingen—Constance et en trafic Emmishofen-Kreuzlingen loco—Constance transit (dans la direction des chemins de fer badois et du lac de Constance), les recettes afférentes au parcours commun Emmishofen-Kreuzlingen—Constance sont réparties entre les deux administrations proportionnellement au nombre des trains réguliers servant au transport des voyageurs, acheminés par chacune d'elles sur ce parcours.

b. En trafic Tägerwilen-Oberstrass (M. Th. B.) et au delà—Kreuzlingen et au delà (dans la direction de Romanshorn), les recettes afférentes au parcours Emmishofen-Kreuzlingen--Kreuzlingen sont réparties par moitié entre les deux administrations.

c. Dans les autres trafics, les recettes afférentes au parcours commun Emmishofen-Kreuzlingen—Constance sont intégralement attribuées à l'administration propriétaire du parcours faisant suite au parcours commun.

Les transports d'animaux sur le parcours commun Emmishofen-Kreuzlingen—Constance sont régis par les mêmes conventions que le trafic des marchandises.

Cette convention est conclue ferme jusqu'au 31 décembre 1914; après cette date, elle demeurera en vigueur d'année en année tant qu'elle n'aura pas été dénoncée six mois avant la fin de l'année.

15. Un V^e et un VI^e suppléments au *tarif pour le transport de sociétés et d'écoles* sont entrés en vigueur les 1^{er} mai et 1^{er} novembre. Ils admettent le chemin de fer transthurgovien et le chemin de fer routier Bremgarten-Dietikon parmi les entreprises participant à ce tarif.

16. Une nouvelle édition de la *liste des billets circulaires et du dimanche* a paru le 1^{er} mai. Un supplément à *cette liste* a été publié le 1^{er} novembre 1911. Il modifie en particulier les prix des billets circulaires empruntant la ligne Bremgarten-Dietikon et crée de nouveaux billets circulaires par le chemin de fer transthurgovien.

17. Le 1^{er} novembre a été publiée une nouvelle édition de l'instruction à l'usage du personnel des stations et des trains concernant l'*utilisation facultative, par chemin de fer ou bateau à vapeur, des billets d'aller et retour émis en service local du lac de Zurich*. Elle contient, en regard de l'ancienne, quelques dispositions nouvelles.

18. L'instruction à l'usage du personnel des stations et des trains concernant l'*utilisation des billets de voyageurs sur d'autres parcours que ceux dont ils font mention* a été rééditée pour le 1^{er} mars; à cette occasion, son application a été étendue à quelques parcours du V^e arrondissement. Cette nouvelle édition réalise en outre quelques autres extensions et facilités dont le besoin s'était peu à peu fait sentir.

19. L'Union des sociétés suisses de développement a demandé que la *durée de validité des billets d'aller et retour puisse être prolongée* contre paiement d'une surtaxe déterminée, mais nous avons refusé d'accorder cette faculté, qui eût entraîné de notables complications et qui ne répond pas à une réelle nécessité.

20. Les chemins de fer italiens de l'Etat ont accordé aux voyageurs de notables avantages à l'*occasion des fêtes et des expositions* qui ont lieu en 1911 à Rome, Turin et Florence en *commémoration de la proclamation du Royaume d'Italie*. Afin de rendre service aux voyageurs, nous avons pris des dispositions pour que les cartes de légitimation et les billets spéciaux de simple course à taxe réduite délivrés, sur les parcours italiens, pour Rome, Turin et Florence puissent aussi être vendus par un certain nombre de grandes gares suisses et par nos agences de Londres et de Paris. Pour les parcours suisses, nous avons introduit à l'occasion de ces expositions et fêtes un certain nombre de nouveaux billets d'aller et retour pour Chiasso et Domodossola, valables 45 jours.

21. Les dispositions du tarif pour le transport des voyageurs par *abonnements généraux* relatives au remboursement d'une partie du prix ont été révisées, le 1^{er} octobre, selon les décisions de la troisième conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic.

22. Le *service des abonnements généraux* a donné les résultats suivants:

Il a été vendu :

				Nombre d'abonnements		
				En 1910.	En 1911.	Différence.
Abonnements de 15 jours	.	.	.	32,732	31,877	— 855
» 30 »	.	.	.	8,277	7,986	— 291
» 45 »	.	.	.	1,980	1,930	— 50
» 3 mois	.	.	.	1,841	1,883	+ 42
» 6 »	.	.	.	888	905	+ 17
» 12 » (1 personne)	.	.	.	9,185	9,844	+ 659
» 12 » (2 personnes)	.	.	.	830	841	+ 11
Ensemble				55,733	55,266	— 467

La vente a produit :

	En 1910 Fr.	En 1911 Fr.	Différence Fr.
<i>Abonnements à court terme.</i>			
Recette totale	2,714,868	2,621,693	— 93,175
Part des C. F. F.	2,235,979	2,138,841	— 97,139*)
<i>Abonnements à long terme.</i>			
Recette totale	5,204,168	5,510,047	+ 305,879
Part des C. F. F.	4,365,816	4,611,763	+ 245,947
<i>Ensemble.</i>			
Recette totale	7,919,036	8,131,740	+ 212,704
Part des C. F. F.	6,601,795	6,750,603	+ 148,808

Le relèvement des taxes opéré le 1^{er} octobre 1909 a encore de l'influence en ce qui concerne les *abonnements généraux à court terme* ; le nombre et le produit de ces abonnements accuse de nouveau un recul sensible. Il ne faut pourtant pas en conclure à une perte de trafic. Les voyageurs auxquels ces abonnements ne conviennent plus prennent d'autres billets et spécialement des billets combinables suisses et c'est évidemment pour ce motif qu'on a constaté en 1911 une augmentation notable du produit de ces billets (cf. chiffre 23 ci-dessous).

La vente des *abonnements généraux à long terme* est très favorable.

23. Le produit des billets combinables suisses est de nouveau en augmentation sur l'exercice précédent.

	En tout.	Part des C. F. F.
en 1910	fr. 1,743,357	fr. 1,219,251
en 1911	» 2,154,234	» 1,422,458
augmentation sur l'année précédente	fr. 410,877	fr. 203,207

Le *chemin de fer Porrentruy-Bonfol* a été nouvellement admis dans ce trafic. De plus on y a compris quelques par-

*) Le fait que la diminution de recette des C. F. F. seuls dépasse la moins-value totale provient de compensations opérées dans les comptes annuels.

cours des chemins de fer italiens nécessaires pour le rétablissement de la relation directe entre Domodossola et Sondrio. On a par là tenu compte d'un besoin qui se faisait sentir depuis longtemps.

24. Les recettes des *billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* ont atteint

	Recettes totales des adminis- trations suisses.	Part des C. F. F.
en 1910	fr. 4,080,865	fr. 3,273,739
en 1911	» 3,516,841	» 2,741,969
diminution sur l'année précédente .	fr. 564,024	fr. 531,770

Ce recul est d'autant plus frappant que l'année 1910, après une diminution constante des recettes pendant les trois exercices précédents, a accusé de nouveau une augmentation qui a été attribuée à l'élévation des prix et comme conséquence à la diminution de la commande des abonnements généraux à court terme (cf. chiffre 26, page 104 du rapport de gestion 1910). Nous ne pouvons nous expliquer cette baisse que d'une seule façon : c'est qu'une grande partie des voyageurs à destination de l'Italie a profité des facilités de transport accordées par les chemins de fer italiens de l'Etat à l'occasion des expositions commémoratives à Rome, Turin et Florence ; ces voyageurs, au lieu de prendre des livrets de l'Union comprenant tout l'itinéraire ont pris d'autres billets, soit des billets de retour ordinaires, des billets circulaires à itinéraire fixe, des billets partiels nord des Alpes, des billets combinables suisses et jusqu'aux stations de transit de Chiasso, Luino et Domodossola et à partir de ces stations les billets spéciaux avec réduction de 40 à 60 %.

25. La convention que nous avons passée autrefois avec les chemins de fer de l'Est et ceux de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour leur permettre de délivrer, dans leurs bureaux d'émission de Paris, des *billets combinés pour des parcours suisses, conjointement avec des billets français* (v. rapport de gestion de 1908, chiffre 31, page 106) a été renouvelée le 1^{er} décembre 1911. A cette occasion elle a été étendue de manière à permettre aussi, pour des voyages en transit par la Suisse, l'émission de billets semblables combinés avec des billets français et des billets partiels pour des parcours au sud des Alpes. En outre, les billets de ce genre peuvent aussi être délivrés à Nice.

Le produit des billets pour des parcours des chemins de fer fédéraux vendus par les *bureaux de voyages* est le suivant :

Bureaux de voyage :	Fr.	Fr.	Fr.
Thos. Cook and Son, Londres . .	1,750,209	1,653,974	— 96,235
Ligne Hambourg Amérique à Berlin	37,257	40,284	+ 3,027
Banque de commerce et de l'industrie de Mährisch-Ostrau .	313,815	234,408	— 79,407
Nordisk Resebureau, Gøteborg . .	42,542	37,068	— 5,474
A. Bocquin & Cie, Genève	101,278	120,594	+ 19,316
Gondrand frères, Milan	61,949	52,324	— 9,625

La *Compagnie internationale des wagons-lits* qui a été chargée depuis le 1^{er} janvier 1911 de la vente de billets a encaissé en 1911 une somme de fr. 106,678.

La vente des billets par *nos propres agences à Londres* et à *Paris* accuse de nouveau une augmentation en 1911.

Les recettes se sont élevées aux chiffres suivants :

à l'agence de Londres :

	Billets directs Angleterre-Suisse, billets-livrets de l'Union, billets circulaires inter- nationaux, etc. (parts suisses comprises)	Billets internes suisses (abonnements gé- néraux, billets à taxe normale, etc.)	Total
en 1910	fr. 575,815	fr. 174,936	fr. 750,751
en 1911	» 587,639	» 578,206	» 1,165,845
en plus en 1911	+fr. 11,824	+fr. 403,270	+fr. 415,094

à l'agence de Paris :

	Billets directs France-Suisse, billets-livrets de l'Union, billets circulaires inter- nationaux, etc. (parts suisses comprises)	Billets internes suisses (abonnements gé- néraux, billets à taxe normale, etc.)	Total
en 1910	fr. 879,120	fr. 510,412	fr. 1,389,532
en 1911	» 1,096,188	» 624,110	» 1,720,298
différence avec l'année pré- cédente	+fr. 217,068	+fr. 113,698	+fr. 330,766

L'accroissement extraordinaire des recettes que l'agence à Londres a effectuées sur les billets internes suisses doit être attribué au fait que cette agence a été chargée en 1911 de l'émission de billets spéciaux pour sociétés anglaises ; cette émission a produit fr. 370,000 en chiffres ronds. Les billets en question étaient autrefois émis par les chemins de fer anglais.

28. Il a paru un nouvel appendice au *règlement suisse sur les billets d'employés*, contenant la liste complète des entreprises de transport intéressées. Le chemin de fer transthurgovien a été admis.

29. La *commission pour les affaires du service des voyageurs de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* a eu deux séances restreintes et une séance plénière. Nous nous y sommes fait représenter.

30. Vu les besoins toujours croissants, nous avons résolu de créer un *service direct de voyageurs et de bagages* entre les plus importantes *stations suisses et russes* par Vienne. La conférence de l'union russo—autro-hongroise tenue à Budapest le 12 octobre, a accepté la proposition que nous lui avons faite dans ce sens et le tarif est maintenant en voie d'élaboration. En outre, une conférence de l'union russo-allemande, réunie à Munich le 16 octobre, a décidé, sur notre proposition, d'instituer un service direct analogue en transit par l'Allemagne. Il y a déjà longtemps que le besoin de cette mesure se faisait sentir. On travaille également à l'établissement de ce tarif.

c. Service des animaux.

1. Le 1^{er} mars 1911 a paru un I^{er} supplément au tarif général suisse pour le transport des animaux vivants. Il contient principalement:

a. de nouvelles dispositions sur la manière de traiter les caisses à petit bétail, les barrières, les cloisons en planches et en lattes ainsi que les treillages en lattes et en fer. Ces objets peuvent désormais, même s'ils sont fournis par l'expéditeur, être retournés gratuitement, à certaines conditions, à la station expéditrice;

b. des dispositions modifiées sur la manière de taxer les animaux, même les animaux sauvages, non dénommés dans le tarif et remis au transport en cages et en caisses comme expéditions partielles;

c. des taxes de soudure pour le chemin de fer Martigny-Orsières en vue de l'expédition directe en trafic avec cette ligne.

A la même date est aussi entré en vigueur un I^{er} supplément à l'instruction relative à ce tarif.

Un II^e supplément au tarif précité a été publié le 21 août à la suite des modifications apportées aux taxes du chemin de fer Erlenbach-Zweisimmen. Un supplément au tarif direct avec les chemins de fer de l'Oberland bernois a été mis en vigueur à la même date, pour la même raison.

2. Le 1^{er} mai est entrée en vigueur une nouvelle édition de l'indicateur des distances pour le transport des animaux vivants entre certaines stations du chemin de fer appenzellois et du chemin de fer Frauenfeld-Wil, d'une part, et des stations des C. F. F. (III^e et IV^e arrondissement), du B. T., du W. R. B., du T. T. B. etc., d'autre part.

d. Service des marchandises.

1. Conformément aux dispositions de l'art. 21, 3^e alinéa, de la loi fédérale du 27 juin 1901 sur les tarifs des C. F. F. et aux principes admis pour le partage du trafic avec les chemins de fer secondaires, un supplément au *traité entre les C. F. F. et le chemin de fer du Sud-Est*, réglant les relations et rapports réciproques de concurrence dans le service des marchandises a été conclu le 29 avril. Ce supplément règle de la manière suivante le partage du trafic acheminé par le Ricken à destination ou en provenance d'Arth=Goldau loco et transit, dans la direction de Steinen :

Le trafic du tronçon d'Ebnat-Kappel à Lütisburg et celui du tronçon de Brunnadern=Neckertal à Haggen=Bruggen sont attribués :

pour 75 % à la route Thalwil-Zoug, et
pour 25 % à la route Biberbrücke-Steinerberg.

2. Un traité a été conclu avec la *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises* pour régler, dès l'époque où sa ligne sera ouverte à l'exploitation d'un bout à l'autre, les relations réciproques et les rapports de concurrence dans le service des marchandises avec ses stations, le Valais et l'Italie. Le traité prévoit la répartition suivante :

A. Sont attribués :

a. le trafic-marchandises entre les stations intermédiaires du chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon : à raison de 100 % à ce chemin de fer ;

b. tout le reste du trafic des marchandises, soit le trafic avec les stations intermédiaires du chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon, le trafic avec Brigue loco et transit, direction Viège (trafic suisse et au delà—Valais) et direction Iselle (trafic suisse et au delà—Italie) dans les deux directions : à raison de 100 % aux lignes des deux chemins de fer contractants par lesquelles on obtient la distance de tarif la plus courte.

B. Pour les trafics des marchandises entre Brigue loco et transit, direction Viège et Iselle d'une part, ainsi que Scherzligen loco et transit, direction Konolfingen, Münsingen et Belp (y compris le chemin de fer du Brünig) d'autre part, le chemin de fer Berne - Lötschberg-Simplon, en tant qu'il effectue les transports, verse aux chemins de fer fédéraux un tiers du bénéfice net se répartissant sur le parcours Scherzligen-Brigue.

C. Le bénéfice net du parcours Scherzligen-Brigue s'obtient en déduisant des parts de taxe les frais d'expédition, lorsqu'ils sont perçus pour le chemin de fer des Alpes bernoises, et les frais de traction des chemins de fer fédéraux, soit les frais de traction des parcours de plaine pour le trajet Scherzligen-Frutigen et les frais de traction des parcours de montagne pour le trajet Frutigen-Brigue. En dérogation à ce qui précède on comptera, dans le trafic des marchandises allemand-italien, sur le parcours Scherzligen-Brigue, les frais de traction de ce trafic arrêtés d'une manière uniforme pour tous les chemins de fer.

Les soldes constituent le bénéfice net du chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon dont un tiers doit être versé aux chemins de fer fédéraux.

3. Le Département des chemins de fer a proposé aux *chemins de fer privés à voie normale* qui possèdent des *bases de taxes pour le service des marchandises* supérieures à celles des chemins de fer fédéraux d'adopter ces dernières. Afin de leur éviter des pertes, il leur a laissé entrevoir qu'ils seraient autorisés à augmenter leurs distances de tarif. Les négociations engagées à ce sujet ne sont pas encore terminées. Cette modification serait très heureuse, car elle entraînerait notamment une grande simplification des tarifs suisses. En vue de faciliter autant que possible l'adhésion des chemins de fer privés, nous leur avons garanti, en cas d'élévation de leurs distances de tarif, leur part actuelle de trafic pour aussi longtemps que des circonstances nouvelles, telles que la construction de nouvelles lignes, n'obligeraient pas à en régler différemment le partage.

4. La Société de navigation et de chemins de fer du lac de Lugano nous ayant demandé si, comment et à quelles conditions les chemins de fer fédéraux seraient disposés à faire à Melide des *installations pour le passage de wagons complets du lac sur les voies des chemins de fer fédéraux*, nous avons dû, pour des considérations financières et commerciales, répondre que nous ne pouvions pas appuyer l'intention de créer un service de bacs entre Porto Ceresio et Melide.

5. La *gérance de l'Union des administrations de navigation à vapeur du lac de Constance et du Rhin* a passé, le 1^{er} mai, de l'administration autrichienne à l'administration suisse (C. F. F.). La Direction du IV^e arrondissement, à St. Gall, a été chargée, pour la durée de la gérance par les C. F. F., de la présidence de l'Union. La Direction générale, à Berne, traitera néanmoins les affaires de tarif et les présentera elle-même aux conférences de l'Union, lorsque ce sera nécessaire.

6. Le 1^{er} août est entrée en vigueur une nouvelle édition du tarif pour le transport, sur le *lac de Constance*, de marchandises, véhicules et animaux chargés sur wagons de chemin de fer.

7. Les règlements et tarifs actuellement en vigueur pour les six *entrepôts* des chemins de fer fédéraux portent les dates suivantes: pour Buchs (Rheintal) 1^{er} octobre 1890; pour Romanshorn, 1^{er} août 1884; pour Brunnén, 1^{er} janvier 1896; pour Bâle, 18 janvier 1901; pour Morges, 1^{er} mars 1896, et pour Zurich (caves-entrepôts de la gare aux marchandises), 1^{er} octobre 1899. Tous sont des rééditions plus ou moins revisées. Le système et le contenu essentiel de ces règlements et tarifs datent de beaucoup plus loin, c'est-à-dire en grande partie de l'époque où ces entrepôts ont été mis en service; ils sont par conséquent surannés sur bien des points. En outre, presque chacun d'eux a été établi par une administration distincte et dans des conditions spéciales, aussi différent-ils fortement les uns des autres. Dans ces circonstances, il a fallu entreprendre leur remaniement complet.

Les nouvelles éditions de ces règlements et tarifs devaient répondre aux conditions suivantes:

- 1^o être uniformes en tant que des circonstances locales ne justifiaient pas de divergences;
- 2^o tenir compte de la concurrence des dépôts étrangers du voisinage et d'autres considérations d'ordre commercial, et
- 3^o si possible, assurer un meilleur rendement que jusqu'ici, sans cependant imposer de fortes charges au trafic.

La conciliation de ces facteurs s'est heurtée à de grosses difficultés; il a fallu plusieurs années de travail pour trouver une solution satisfaisante.

Les nouveaux règlements et tarifs sont entrés en vigueur le 1^{er} juin 1911. Ils ont été portés à la connaissance des gros clients réguliers trois mois auparavant; comme les réclamations

présentées sont peu nombreuses et portent sur des points secondaires, on peut admettre qu'ils donnent satisfaction aux intérêts du trafic.

Eu égard à la diminution surprenante du trafic des céréales arrivant par Gênes et par Venise, la compagnie du Gothard avait supprimé à Brunnen, en 1897, la taxe d'entrepôt pour les céréales provenant d'outre-mer, dans l'espoir de ranimer ce trafic. La compagnie du Nord-Est avait pris une mesure analogue pour Romanshorn, en supprimant cette taxe pour les céréales provenant des ports du Rhin à destination d'un certain nombre de stations de la Suisse orientale, afin de soutenir la concurrence de Friedrichshafen, où l'entrepôt de ces marchandises était gratuit. Nous avons minutieusement examiné s'il y avait lieu d'abroger ou de modifier ces mesures pour l'époque de la mise en vigueur des nouveaux règlements et tarifs, et nous avons trouvé qu'il n'était pas possible de supprimer la gratuité à Brunnen, mais qu'il y avait lieu, par contre, de le faire pour les entrepôts de Romanshorn, attendu que les raisons qui avaient fait adopter cette mesure (concurrence de Friedrichshafen) avaient cessé d'exister. Nous avons par conséquent résolu la question de la façon suivante :

a. maintien de la gratuité à Brunnen, c'est-à-dire remise des taxes d'entrepôt proprement dites, comme jusqu'ici, pour toutes les sortes de céréales *transmarines* ;

b. pour Morges, Bâle, Romanshorn et Buchs (Rheintal) : gratuité d'entrepôt pour toutes les sortes de céréales *transmarines* effectuant un parcours d'au moins 200 km. dès la frontière ; sauf cette exception, paiement des taxes d'entrepôt fixées par les tarifs.

Ce nouvel arrangement n'aggrave les charges du trafic qu'à Romanshorn, pour les céréales qui n'effectuent que de petits parcours sur rails suisses. D'une manière générale, cette aggravation est toutefois balancée par l'allégement résultant, en particulier pour Morges, du fait de la gratuité d'entrepôt accordée pour les céréales provenant d'outre-mer qui sont réexpédiées, après avoir été entreposées, à destination de stations situées à 200 km. ou plus de la frontière. Du fait de cette concession, la recette de 140,000 à 150,000 francs qui résulterait de la perception d'une modique taxe d'entrepôt fixée par les tarifs échappe annuellement aux chemins de fer fédéraux. Nous avons été amenés à fixer la limite à 200 km. par la considération que les céréales entreposées à Brunnen et provenant de Gênes par Pino et de Venise par Chiasso font en

moyenne environ 200 km. de parcours utile sur rails suisses. La parité peut donc être considérée comme établie entre les entrepôts suisses, puisque, d'après la réglementation prévue, les céréales qui utilisent ceux de Morges, Romanshorn, Buchs (Rheintal) et Bâle et qui font en Suisse au moins 200 km. de parcours utile bénéficient de la gratuité d'entrepôt comme à Brunnen.

Une fois cette décision publiée, les sphères intéressées ont émis le vœu que les chemins de fer fédéraux accordent partout, sans aucune restriction, la gratuité d'entrepôt pour les céréales. Nous n'avons pas pu le prendre en considération, pour les raisons suivantes:

a. Le capital d'établissement de nos entrepôts à céréales s'élève, en chiffre rond, à fr. 5,000,000. L'intérêt et l'amortissement de ce capital exigent, à raison de 5 % (4 + 1), fr. 250,000 par année. Comme les taxes d'entrée, de sortie et de manutention sont absorbées par les frais d'administration, d'exploitation et d'entretien, la somme ci-dessus doit être couverte par les taxes d'entrepôt. Or on n'y arrive à peu près qu'en percevant aussi sur les céréales les taxes prévues par les tarifs, car le reste du trafic est trop minime pour couvrir même une faible partie de ces fr. 250,000.

b. La gratuité d'entrepôt générale et illimitée pour les céréales aurait aussi, commercialement, des conséquences très fâcheuses pour les chemins de fer fédéraux par le fait qu'elle favoriserait considérablement les voies d'importation désavantageuses pour nous.

c. Si l'on accordait la gratuité générale et illimitée pour les céréales dans le but de favoriser les négociants en blé et les meuniers, cela reviendrait à avantager inéquitablement certains groupes de commerçants au préjudice d'autres, obligés de payer les taxes d'entrepôt.

d. La gratuité désirée exercerait un contre-coup fâcheux sur les entrepôts privés et sur ceux des communes et des cantons, dont quelques-uns se plaignent déjà maintenant de ce que ceux des chemins de fer fédéraux travaillent trop bon marché.

e. Notre principe de gratuité d'entrepôt pour les céréales qui effectuent au moins 200 km. de parcours utile sur les rails suisses favorise ceux des importateurs qui ont à supporter des frais de transport relativement élevés (ce sont ceux établis dans la Suisse centrale); il crée donc un équilibre équitable

entre eux et ceux des régions de l'est et de l'ouest, mieux partagés sous le rapport des tarifs.

A partir du 1^{er} juin 1911, les blés du Commissariat central des guerres bénéficient des mêmes avantages que ceux du commerce, en tant qu'ils sont transportés, comme ceux-ci, selon les tarifs ordinaires et non selon le tarif militaire.

La compagnie du Gothard faisait aussi remise des taxes d'entrepôt, à Brunnen, pour les *farines d'outre-mer*. D'une manière générale, elle le faisait pour les mêmes raisons que pour les grains. L'enquête que nous avons faite sur ce point a démontré qu'on ne pouvait pas non plus abroger cette faveur sans nuire fortement à la voie du St. Gothard. En ce qui concerne l'acceptation des farines dans les autres entrepôts des chemins de fer fédéraux, nous avons jugé utile d'observer les mêmes principes que pour les céréales. La faveur indiquée et motivée ci-dessus s'applique donc aussi aux farines depuis le 1^{er} juin 1911. Il y a cependant lieu de faire remarquer que celles qui utilisent les entrepôts sont surtout des farines destinées à l'alimentation du bétail.

8. Un tarif direct est entré en vigueur le 1^{er} février pour le trafic des marchandises entre les stations du *chemin de fer Martigny-Orsières*, d'une part, et celles des chemins de fer fédéraux, d'autre part.

9. Les administrations des *chemins de fer du Gürbetal* et *Berne-Schwarzenbourg* ont augmenté, à dater du 1^{er} mars, leurs distances de tarif applicables aux marchandises.

10. Un nouveau tarif, contenant des distances et des taxes plus élevées que l'ancien, est entré en vigueur le 1^{er} juin pour le trafic des marchandises avec le *chemin de fer régional Porrentruy-Bonfol*. Le point limitrophe « Bonfol-frontière », qui n'existait pas jusqu'ici, a été admis dans ce tarif.

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

a. Conformément à une requête émanant des sphères intéressées, l'application du *tarif exceptionnel suisse n° 3* pour le transport de *denrées alimentaires* en vitesse accélérée, du 1^{er} juin 1904, a été étendue aux fruits frais, aux pommes de terre et aux aulx *en vrac*.

b. Il a paru des suppléments aux *tarifs exceptionnels* suisses n° 6 pour céréales, etc., n° 13 pour ciment chaud et gypse et

n° 20 pour houilles, etc. Ils contiennent principalement les modifications qu'entraîne l'augmentation des distances des chemins de fer Berne-Schwarzenbourg, de la vallée de la Gürbe, Erlenbach-Zweisimmen et du régional Porrentruy-Bonfol.

c. Le *tarif exceptionnel n° 33 pour l'exportation de carbure de calcium et d'alliages ferro-métalliques d'origine suisse*, du 1^{er} juillet 1904 a subi une modification, en vertu de laquelle il s'applique aussi aux envois à destination de *Bâle-St. Jean transit* (port du Rhin), pourvu que les lettres de voiture portent la mention «*par eau au départ de Bâle-St. Jean transit*» (port du Rhin) et que le transbordement des wagons sur le bateau soit effectué immédiatement en vue du transport à l'étranger. Cette modification a pour but d'éviter des écritures et des détaxes dont le nombre s'est considérablement accru ces derniers temps.

12. Les *réductions de taxes* suivantes ont été mises en vigueur:

I. Trafic interne.

- a. taxe exceptionnelle pour le transport en petite vitesse de *déchets, éclats et fragments provenant de la taille du granit*, au départ d'Osogna et à destination de Lugano et de Taverne;
- b. taxe exceptionnelle pour le transport de *pommes de terre* pour semailles destinées au canton de Genève; cette taxe exceptionnelle a été introduite en raison de la crise agricole;
- c. taxes exceptionnelles pour le transport en petite vitesse de pâtes alimentaires par wagons de 5000 et de 10,000 kg. ou payant pour ce poids de *Capolago* à St. Moritz, Samaden et Bevers et de *Lugano* à Bevers. Ces taxes sont réglées d'après celles valables par Sondrio-Tirano-chemin de fer de la Bernina.

II. Importation.

taxes exceptionnelles pour les expéditions partielles de *beurre* en grande vitesse de Delle frontière (provenance française) à destination de diverses stations suisses.

13. Le *tarif Genève transit, Les Verrières frontière, etc.*—*Suisse centrale et occidentale* a subi les modifications suivantes:

- a. augmentations de taxes introduites sur les lignes du Jura-Neuchâtelais, du Seetal suisse, du Régional Porrentruy-Bonfol et du Gürbetal;
- b. stations nouvellement admises des chemins de fer du Wynental, Berne-Worb et Martigny-Orsières;
- c. augmentation de taxes du chemin de fer Erlenbach-Zweissimmen au moyen de suppléments ajoutés aux taux actuels.

14. Un nouveau tarif exceptionnel a été mis en vigueur le 1^{er} juin pour le transport, de *Genève transit* à un certain nombre de stations de la Suisse occidentale, de la *houille*, du *coke de houille* (coke de gaz compris) et des *briquettes de houille* provenant de stations du bassin houiller de la *Loire* et du département du *Gard*. L'ancien tarif, du 1^{er} décembre 1901, est abrogé.

Un tarif spécial commun n° 200 a été mis en vigueur le 1^{er} avril, en remplacement de celui du 1^{er} avril 1892, qui ne répondait plus à la situation, pour le transport de *denrées alimentaires et d'autres marchandises en grande vitesse* entre *Paris* et *Belfort*, d'une part, et *Bâle C.F.F.*, d'autre part, via *Delle* ou *Petit-Croix*. La nomenclature des marchandises au bénéfice du nouveau tarif a été complétée de manière à tenir compte des besoins toujours croissants du trafic.

15. Une nouvelle édition de la *I^{re} partie, division B* (prescriptions de tarif et classification des marchandises), des *tarifs-marchandises de l'union franco-allemande* (trafic avec l'Alsace-Lorraine et en transit par cette province) a été mise en vigueur le 1^{er} juillet. Cette partie de tarif s'applique aussi au trafic entre *Delle frontière*, d'une part, *Bâle C.F.F.* et *Bâle-St. Jean*, d'autre part, de manière à égaliser les taxes de cette route avec celles de la voie de *Petit-Croix*.

16. Les modifications introduites sur les chemins de fer allemands ont été appliquées d'une manière correspondante, par des suppléments, aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises dans le *trafic des marchandises de l'Union belge-néerlandaise-sud allemande* et *belge-néerlandaise-allemande*.

17. Un II^e supplément à la *I^{re} partie, division A* (conditions réglementaires), des *tarifs-marchandises allemands-suisse*s a paru le 1^{er} juin. Il modifie en particulier les dispositions sur le transport des matières inflammables et des pièces d'artifice.

La *I^{re} partie, division B*, contenant les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises a été nouvellement éditée le 1^{er} juin.

18. Un VIII^e supplément aux tarifs-marchandises *Bâle gare badoise et Waldshut, etc.*—Suisse est entré en vigueur le 1^{er} février. Il contient les modifications et les compléments nécessités par l'ouverture du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg. Une nouvelle édition du tarif pour le transport des marchandises entre *Bâle C.F.F. et Bâle-St. Jean*, d'une part, et toutes les stations des *chemins de fer d'Etat badois*, les *stations badoises du lac de Constance*, etc., d'autre part.

19. Une convention a été conclue avec les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine et le chemin de fer régional Porrentruy-Bonfol au sujet de la participation de la nouvelle ligne Dannemarie-Pfetterhausen-Bonfol au trafic direct des marchandises entre le *sud-ouest de l'Allemagne* et la Suisse. Le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg et la ligne Porrentruy-Bonfol ont été admis à participer aux tarifs directs. En outre, les prix de transport des céréales expédiées de Mannheim, etc., pour être entreposées à Romanshorn, ont été remaniés.

20. Il a paru des suppléments aux fascicules 1, 2, 2 a, 3, 3 a, 7, 10 et 11 de la II^e partie des *tarifs-marchandises prussos-hessois-suisse*s et *nord allemands-suisse*s, ainsi qu'aux fascicules A et B des prescriptions d'acheminement relatives à ce trafic.

Ces suppléments contiennent, en ce qui concerne la Suisse, les modifications et compléments qu'ont entraînés l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, les augmentations de taxes des chemins de fer de la vallée de la Gürbe, de Berne-Schwarzenbourg et d'Erlenbach-Zweisimmen et l'ouverture du nouveau raccordement entre les réseaux suisse et allemand par Pfetterhausen frontière.

21. Par suite du détournement par Lindau Reutin de tout le trafic de petite vitesse dirigé précédemment par Lindau Stadt, il a fallu publier le 1^{er} novembre de nouvelles *prescriptions d'acheminement* pour le trafic des marchandises *Bavière, Saxe, nord de l'Allemagne, Autriche-Hongrie et au delà—Suisse* via Lindau, en abrogeant celles du 1^{er} octobre 1902. Ces nouvelles prescriptions diffèrent principalement des anciennes par le fait que désormais la voie lac de Constance-Rorschach n'est plus utilisée que pour l'acheminement du trafic de grande vitesse entre la Bavière, la Saxe et le nord de l'Allemagne, d'une part, et les stations du canton de St. Gall, de la vallée du Rhin et du canton de Glaris, d'autre part; en revanche, tout le trafic de petite vitesse à destination et en provenance de la vallée du Rhin et des stations glaronnaises est dirigé par la ligne de ceinture, et celui de et pour les stations saint-galloises par la voie lac de Constance-Romanshorn.

22. Les tarifs suivants ont été mis en vigueur en trafic entre l'*Autriche* et la *Suisse*:

a. le 1^{er} janvier un nouveau tarif exceptionnel pour le transport de vin et de fûts vides;

b. le 1^{er} juin un nouveau tarif pour le transport de bois et d'écorce;

c. le 1^{er} juillet, un nouveau tarif pour le transport de marchandises en grande et en petite vitesse, portant la désignation « II^e partie, fascicule A »;

d. le 1^{er} juillet, un tarif exceptionnel pour le transport de métaux et d'objets de quincaillerie;

e. le 1^{er} août, un nouveau tarif exceptionnel pour le transport d'huiles minérales (pétrole, benzine, huiles de graissage, etc.).

Un nouveau tarif exceptionnel a été mis en vigueur le 1^{er} décembre pour le transport de *vin* et de *fûts vides* en trafic entre la *Hongrie* et la *Suisse*.

23. Une loi italienne du 13 avril 1911 a augmenté les taxes fixes pour les marchandises de petite vitesse et modifié les réductions de taxes concédées lorsque le chargement et le déchargement sont opérés par l'expéditeur ou le destinataire. Les augmentations de taxes qui en ont été la conséquence pour les parcours italiens ont été mises en vigueur le 1^{er} septembre au moyen d'un supplément au *tarif-marchandises suisse-italien*.

Les tarifs *italo-allemands, franco-italiens et italo-belges* ont été modifiés d'une façon analogue.

24. Après de longues négociations, les tarifs directs pour le trafic des *chemins de fer français* situés au delà du Paris-Lyon-Méditerranée avec l'*Italie* ont pu être mis en vigueur le 1^{er} janvier.

25. De nouveaux tarifs ont été établis pour l'*Union des chemins de fer autrichiens-hongrois-sud-français* et un nouveau tarif exceptionnel pour le transport d'*huiles minérales* a été introduit, le 1^{er} août, dans le tarif des marchandises *autrichien-hongrois-français*.

26. Le chemin de fer du Sernfthal, celui de Bremgarten à Dietikon et le régional Saignelégier—La Chaux-de-Fonds ont été soumis à la *convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer*. — Il a paru un III^e supplément à la liste des objets auxquels cette convention n'est pas applicable.

27. Le 1^{er} février a paru une nouvelle édition de la liste des lignes de chemins de fer auxquelles la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer* est applicable.

28. L'explosif de sûreté « ammonal » a été ajouté, à dater du 15 juin 1911, sous le chiffre XXXV c de l'annexe V au *règlement de transport suisse*; il est ainsi admis au transport sur les chemins de fer suisses, aux conditions énoncées sous ce chiffre. Les deux nouveaux explosifs « cheddite B » et « Gamsite » ont été ajoutés au chiffre XXXV d de l'annexe V audit règlement et ils sont aussi admis au transport sur les chemins de fer suisses aux conditions énoncées sous ce chiffre.

29. Des suppléments aux *prescriptions générales de tarif* et à la *classification des marchandises* pour les chemins de fer suisses, du 1^{er} septembre 1910, ont été mis en vigueur. Ils consacrent les modifications et les compléments adoptés par la Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic dans ses deuxième, troisième et quatrième séances. En même temps l'*Instruction* pour l'application des prescriptions générales de tarif et de la classification des marchandises a été modifiée d'une façon correspondante.

30. Nous nous sommes fait représenter aux conférences suivantes:

- a. les 9 et 10 février, à Berlin, à la 103^e séance de la *commission permanente allemande des tarifs*;
- b. le 2 mars, à Gênes, conférence spéciale de l'Union *allemande-italienne*, à laquelle a été continuée la discussion sur la participation de la voie de Pontebba au trafic des marchandises;
- c. le 9 mars, à Stuttgart, conférence de l'Union *allemande-sud française*;
- d. le 15 mars, à Berne, conférence des administrations intéressées au *trafic du Lac de Constance*;
- e. les 13 et 14 juin, à Friedrichshafen, la 104^e séance de la *commission permanente allemande des tarifs*;
- f. les 8 et 9 juillet, à Bordeaux, conférence de l'*union allemande-sud française* (trafic avec les chemins de fer de Paris à Orléans et du Midi);
- g. le 30 août, à Lindau, conférence de l'*union austro-hongroise-serbe-turque*;
- h. du 2 au 10 octobre, à Locarno:
 conférence de l'*union allemande—sud française*,
 conférence de l'*union allemande—Paris-Orléans*,
 conférence de l'*union austro-hongroise—française*,
 conférence de l'*union austro-hongroise—sud française*,
 qui ont discuté des affaires courantes;
- i. le 25 octobre, à Berlin, 31^e *conférence générale* de l'*union italo-allemande*, qui a discuté en particulier les conditions modifiées de la communauté du Gothard, du Brenner et de Pontebba.

31. On a procédé au *contrôle des frais de transport* dans 29 stations (rapport de gestion de 1910, page 109, chiffre 7).

32. Il a été mis en vigueur 46 tarifs et 159 suppléments.

33. Le bureau des tarifs-marchandises a fourni par écrit des renseignements sur des taxes dans 2353 cas.

e. Contrôle des recettes et décomptes.

1. Une innovation d'une importance fondamentale a été introduite par les chemins de fer allemands, en 1911, en matière de décomptes. Lesdits chemins de fer ont adopté le système des *relevés trimestriels du trafic des voyageurs et des bagages*. Ce système produirait de notables simplifications et des économies. Comme cette mesure ne reste pas uniquement limitée au trafic interne allemand, mais doit *succesivement* être étendue aux trafics directs entre l'Allemagne et les autres pays, nous avons été en mesure de nous occuper sérieusement de cette question et de son influence sur nos rapports. Notre enquête a établi que la prolongation du délai de décomptes de 1 mois à 3 mois produit une simplification générale du service, lorsque la comptabilité des stations est également organisée sur la même base. Lorsque les stations fournissent leurs décomptes mensuellement, la simplification n'existe que pour les bureaux centraux de décomptes, tandis que pour les contrôles des diverses administrations la réunion des trois résultats mensuels constitue plutôt un surplus de travail dans l'établissement des relevés. L'innovation fit craindre aussi qu'il ne résultât des reports dans les recettes, de sorte que nos clôtures mensuelles de comptes ne donneraient plus un tableau exact des recettes effectives. Les chemins de fer allemands, tenant compte de nos objections, ont prévu, pour les deux premiers mois de chaque trimestre des versements acomptes déterminés d'après les recettes effectives du trafic. De la sorte on évite de gros reports dans les recettes des divers mois. Nous avons ainsi cru devoir accepter le système des règlements de compte trimestriels avec les garanties qui nous étaient offertes, mais nous nous sommes réservés de revenir sur cette question, au cas où il en résulterait par la suite quelque inconvénient pour notre administration.

2. En ce qui concerne les décomptes avec d'autres chemins de fer, nous mentionnons ce qui suit:

a. L'*instruction sur le décompte et le règlement des soldes du trafic anglo-suisse des voyageurs et des bagages par la France* est entrée en vigueur le 1^{er} juin.

b. La mise en vigueur d'un tarif direct a nécessité l'élaboration de *prescriptions sur la comptabilité et le règlement*

des soldes du trafic direct des voyageurs et des bagages entre des stations suisses, d'une part, et des stations des lacs et chemins de fer secondaires de la Haute-Italie, d'autre part, et une entente à ce sujet avec les administrations intéressées. Ces prescriptions ont été publiées pour l'époque de l'entrée en vigueur du tarif.

3. Sous le titre « Comptabilité des stations et des entrepôts » il y a lieu de mentionner l'établissement de *prescriptions uniformes sur la comptabilité, la tenue des livres et de la caisse des entrepôts* et l'introduction de formulaires uniformes. Ces prescriptions sont entrées en vigueur le 1^{er} juin en même temps que les nouveaux règlements et tarifs des entrepôts.

4. Les prescriptions suivantes ont été adoptées pour le mode d'expédition:

a. une prescription concernant *l'introduction générale du système de décalquer pour l'expédition de bagages et de colis express.*

b. *L'instruction concernant l'établissement, la vérification et la rectification des feuilles de routes et la manipulation des avis de rectification, notes d'affranchissement et bulletins de remboursement par le personnel des stations, du 1^{er} octobre 1889, a été rééditée.*

5. Nous nous sommes fait représenter aux conférences de décomptes suivantes tenues par les chefs de contrôle:

a. *Conférence internationale des décomptes des 13/15 juin à Vienne.*

b. *Conférence des chefs de contrôle des administrations intéressées au trafic alsacien-badois-wurtembergeois-bavarois des voyageurs et des bagages, à Strasbourg, les 14 et 15 décembre, pour arrêter les prescriptions touchant le mode de décompte de ce trafic.*

6. Il a été procédé, pendant l'exercice, à 2012 vérifications de caisses et de livres des stations, entrepôts, bateaux et agences des chemins de fer fédéraux. Elles se répartissent comme suit:

Arrondissements	I	II	III	IV	V	Agences
	554	466	487	363	140	2

Un déficit de fr. 3900 a été constaté, lors de la clôture des comptes de janvier, dans la caisse aux voyageurs d'une station principale. L'enquête instruite a seulement pu établir que le déficit doit être attribué à un vol; les poursuites pénales n'ont pas pu aboutir à la découverte des coupables.

Un agent a soustrait la recette de quelques jours d'une caisse qu'il gérait par intérim et s'est enfui en laissant un déficit de fr. 2445. Il a été révoqué. L'administration subit un dommage de fr. 1772.51.

Deux fonctionnaires de caisse ont été révoqués pour s'être approprié des fonds de leurs caisses de service; deux autres chefs de station ont été dégradés au rang d'aide de bureau aux marchandises, pour des irrégularités de caisse. L'administration n'a pas subi de dommage dans ces cas.

Des vols par effraction ont été commis les 15/16 juin au bureau d'expédition des marchandises de Dietikon et le 13 août dans le bâtiment de la station de Zurzach. Les délinquants n'ont dérobé que des sommes peu importantes; ils n'ont pas pu être découverts. L'auteur d'un vol par effraction commis au bâtiment de la station de Perroy dans la nuit du 13 au 14 janvier a pu être arrêté.

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

	Arrondissements					Total
	I	II	III	IV	V	
Nouveaux crédits ouverts	31	54	54	30	13	182
Crédits existants modifiés	22	68	69	44	13	216
Crédits supprimés . . .	6	18	18	18	6	66
Ensemble	59	140	141	92	32	464

Le nombre des crédits ouverts s'élevait au 31 décembre à 1570 (1910: 1454).

8. Nous faisons suivre ce rapport d'un *tableau comparatif* des recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux pour les années 1910 et 1911, y compris celles de l'expédition 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.

1910		1911		Comparées à 1910	
(Janvier — Septembre == 2738 km.)		(2752 km.)		en plus	en moins
Fr.	%	Fr.	%	Fr.	Fr.
<i>A. Trafic du chemin de fer.</i>					
I. Produit du transport des voyageurs					
75,598,155. 26	42,03	77,855,305. 49	41,31	2,257,150. 23	—
II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises :					
7,682,212. 80	4,27	7,997,021. 06	4,24	314,808. 26	—
3,384,412. 36	1,88	3,200,153. 93	1,70	—	184,258. 43
93,196,971. 66	51,82	99,416,136. 87	52,75	6,219,165. 21	—
104,263,596. 82	57,97	110,613,311. 86	58,69	6,349,715. 04	—
179,861,752. 08	100	188,468,617. 35	100	8,606,865. 27	—
Total					
<i>B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.</i>					
I. Transport des voyageurs . . .					
235,471. 54	26,59	264,061. 97	31,16	28,590. 43	—
16,785. 37	1,89	14,938. 44	1,76	—	1,846. 93
5,029. 44	0,57	3,556. 99	0,42	—	1,472. 45
628,388. 47	70,95	564,937. 32	66,66	—	63,451. 15
885,674. 82	100	847,494. 72	100	—	38,180. 10
Total					

On voit par le tableau qui précède que le *trafic du chemin de fer* (lettre A) accuse, en regard de l'année 1910 qui a été extraordinairement favorable, une plus-value de recettes de fr. 8,606,865.27 = 4,78 %. Ce que nous avons déclaré dans le rapport de gestion de 1910 (page 118) est également applicable à la plus-value de 1911; elle doit être attribuée de nouveau en général au développement du trafic. A l'exception du transport des animaux dont les recettes n'ont pas pu atteindre le montant extraordinairement élevé de l'année dernière, toutes les catégories de trafic participent à cette plus-value qui se répartit de la manière suivante:

Trafic des voyageurs	+ 2,99 0/0	(1910: + 8,27 0/0)
Trafic des bagages	+ 4,09 0/0	(1910: + 9,98 0/0)
Transport des animaux	- 5,44 0/0	(1910: + 18,57 0/0)
Transport des marchandises	+ 6,09 0/0	(1910: + 6,39 0/0)

Nous observons à ce sujet ce qui suit:

Service des voyageurs. Plus-value de recettes fr. 2,257,150.23. Comparativement à l'année précédente, les divers mois présentent les différences suivantes:

Janvier	+ Fr. 189,493
Février	+ " 208,719
Mars	+ " 79,849
Avril	+ " 608,861
Mai	- " 315,084
Juin	+ " 287,508
Juillet	+ " 275,980
Août	+ " 145,588
Septembre	- " 79,921
Octobre	+ " 259,109
Novembre	+ " 77,048
Décembre	+ " 520,000

Pour juger de ces résultats, il faut d'abord prendre en considération le fait que le trafic des jours de Pâques a eu lieu en avril et non en mars comme en 1910, et que les jours de fête de la Pentecôte sont tombés en juin et non en mai. En présence du temps exceptionnellement propice, on pouvait attendre des résultats beaucoup plus favorables de juillet et d'août, qui sont les deux mois où l'intensité du trafic est la plus grande. Si cette attente ne s'est pas réalisée, il faut l'attribuer à la grande chaleur, qui ne poussait guère à faire des voyages en chemin de fer et retenait les étrangers dans les stations de montagnes. La moins-value de septembre s'explique. Après un véritable été de pluie, le mois de septembre 1910 amena quelques jours de beau temps durable et provoqua ainsi une animation du trafic des voya-

geurs, qui se manifesta par une plus-value de ce mois de fr. 656,828. Le mois de septembre 1911 ne put pas atteindre cette plus-value, d'autant moins que le trafic a été défavorablement influencé par la dépression régnant parmi la population de la campagne, par suite de la sécheresse.

La plus-value de fr. 2,257,150.23 répond à une augmentation de 2,39%, tandis que le nombre des personnes transportées s'est accru de 4,37%. La recette moyenne par voyageur est ainsi tombée de 93,7 en 1910 à 92,5 cts. en 1911.

Le transport des voyageurs sur le parcours du tunnel *Brigue-Iselle* a produit en 1911 fr. 774,000 en chiffre rond contre fr. 785,000 en 1910; il y a donc une diminution de fr. 11,000.

Service des marchandises (y compris les bagages et les animaux vivants). Plus-value de recettes : fr. 6,349,715.04.

Les recettes accusent chaque mois une augmentation, savoir :

Janvier . . .	+	Fr. 925,488
Février . . .	+	» 865,613
Mars . . .	+	» 707,814
Avril . . .	+	» 111,269
Mai . . .	+	» 961,486
Juin . . .	+	» 335,186
Juillet . . .	+	» 471,028
Août . . .	+	» 314,864
Septembre . .	+	» 793,518
Octobre . .	+	» 217,782
Novembre . .	+	» 359,667
Décembre . .	+	» 286,000

D'après cet aperçu la plus forte augmentation est celle des cinq premiers mois, tandis que les sept mois suivants, à l'exception du mois de septembre qui a été influencé favorablement par l'important trafic d'automne, restent en dessous de la moyenne de fr. 500,000 en chiffre rond.

Le nombre des tonnes de marchandises transportées n'a augmenté que de 5,18%, tandis que les recettes se sont accrues de 6,10%. En conséquence le produit moyen par tonne s'est élevé de fr. 7,93 à fr. 7,97.

De même que pour le service des voyageurs le produit des transports de marchandises réalisé sur le parcours *Brigue-Iselle* (bagages et animaux non compris) est tombé de 404,989 francs en 1910 à fr. 335,213 en 1911 et n'est ainsi que d'en-

viron fr. 10,000 plus élevé qu'en 1903. Les recettes du transport des bagages ont baissé de fr. 1747, par contre celles du transport des animaux sont montées de fr. 7498 à fr. 12,258.

En ce qui concerne le *service des bateaux du lac de Constance* (lettre B de la récapitulation ci-dessus) les recettes du transport des voyageurs ont augmenté de fr. 28,590.43 ou de 12,14 % tandis que les 3 autres catégories de transport accusent un recul très notable. La moins-value du trafic des bagages est de fr. 1847 ou de 11 % en chiffre rond et les recettes du transport des animaux ont baissé de 29 % et sont de fr. 3557 en dessous du produit défavorable de 1908. Les motifs de cette baisse doivent être attribués aux relations de frontière. La moins-value de fr. 63,451 soit de 10 % en chiffre rond du transport des marchandises s'explique en partie par la grande importation de marchandises en 1910 en suite des mauvaises récoltes de cette époque et par l'absence de ces transports en 1911.

f. Détaxes.

La forte augmentation du trafic en 1911 a eu naturellement comme conséquence d'accroître sensiblement le nombre des affaires traitées par le bureau de détaxe.

Le tableau ci-après donne un aperçu des nouvelles réclamations et demandes de remboursement de taxes traitées en 1911 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. Fr.
a. Réclamations pour fausse application des tarifs, des prescriptions de tarif, etc.	13,421	223,486.02 (marchandises) 75.71 (bagages) 811.38 (bétail)
b. Demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation	1,958	198,586.11
c. Demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères	4,584	375,395.69
d. Demandes de restitution de taxes (détaxes), basées sur des autori- sations de la Direction générale	573	429,251.76
e. Fourvoiements de marchandises (erreurs d'acheminement)	3,149	13,589.46 ¹⁾
f. Réclamations portant sur des billets	6,338	61,079.37
g. Demandes de détaxe concernant des abonnements généraux non entièrement utilisés	543 ²⁾	84,560. — ³⁾
h. Primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'em- ploi abusif d'abonnements généraux	119	595. — ³⁾
Total	30,685	1,387,430.50

¹⁾ En revanche, les chemins de fer fédéraux ont touché fr. 15,146.02.

²⁾ 391 cas en raison de la sortie du titulaire de la maison de commerce;

91 " pour cause de maladie ou de mort;

43 " d'absence prolongée hors du pays;

10 " en raison d'échange d'abonnements contre des abonnements pour 2 per-
sonnes de la même maison de commerce

8 " ensuite de l'arrestation du titulaire.

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

III. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. En remplacement de M. Siegfried, élu membre de la Direction d'arrondissement, nous avons nommé, le 10 janvier, *chef de l'exploitation du V^e arrondissement, à Lucerne*, M. Hermann Jæggi, ingénieur mécanicien, de Balsthal (Soleure), alors adjoint.

2. Le 21 février, nous avons nommé au poste d'*ingénieur en chef de la traction du III^e arrondissement*, en remplacement de M. Haueter, décédé, M. Erwin Egger, ingénieur-mécanicien, d'Aarwangen, jusqu'alors adjoint.

3. Le 4 avril, nous avons nommé *ingénieur en chef de la traction du II^e arrondissement*, en remplacement de M. Sænger, décédé, M. Erwin von Waldkirch, ingénieur-mécanicien, de Schaffhouse, jusqu'alors adjoint.

Ces trois nominations ont été ratifiées par le Conseil d'administration.

4. Nous avons décidé, le 3 février, que les *apprentis à l'administration centrale de la Direction générale et des Directions d'arrondissement*, ou d'autres bureaux centraux devaient être traités, quant à la *rétribution*, sur le même pied que les apprentis des gares, selon le règlement n° 102 (rapport annuel de 1910, p. 129, ch. 17). Les apprentis au service des trains sont soumis à des règles spéciales (règlement n° 103), et il en est de même des apprentis-ouvriers des ateliers.

5. A teneur de l'horaire, les express de l'Engadine nos 481/482 (Calais/Paris-)Delle-Coire et retour, ne devaient circuler, du 18 février au 7 mars, que le mardi, le jeudi et le samedi de chaque semaine, mais vu la persistance du mouvement des étrangers au début de février nous avons décidé, le 14 dudit mois, à la demande de la Société de développement de St. Moritz, de les mettre *quotidiennement en marche jusqu'à fin février*. Pour la même raison, nous avons

consenti, à la demande des intéressés, à *prolonger jusqu'à la même date* le service des trains de saison 92/99 (Boulogne/Paris-)Delle-Bienne-Berne(-Interlaken) et retour; dont l'horaire ne prévoyait la mise en marche que jusqu'au 19 février.

6. Sur la proposition de la compagnie internationale des wagons-lits, provoquée par les nombreuses demandes qui parvenaient à son agence de Berlin, il a été convenu le 3 juin entre cette compagnie, d'une part, et les administrations allemandes intéressées, ainsi que les chemins de fer fédéraux, d'autre part, d'*ajouter, pendant la période de la plus forte circulation des étrangers, un wagon-lits direct Berlin-Bâle-Coire à la composition des express du Gothard et de l'Engadine*. Cette voiture a circulé pendant la période prévue pour la mise en marche de l'Engadine-express, c'est-à-dire du 2 juillet au 15 septembre et du 10 décembre 1911 au 10 mars 1912.

7. Nos efforts persistants pour offrir aux voyageurs qui se rendent de la Riviera en Suisse romande et au delà par le Simplon, ou vice versa, l'agrément de voitures directes jusqu'à Vintimille (rapport de gestion de 1910, p. 122, ch. 5) n'ont encore abouti qu'en partie. Nous n'avons pu obtenir que la circulation quotidienne d'une *voiture directe de Genève à Vintimille*. Au retour, cette voiture doit malheureusement, pour des motifs d'exploitation, être acheminée directement à Paris par Lausanne-Pontarlier. Les chemins de fer italiens de l'Etat ont refusé de prolonger d'autres services jusqu'à Vintimille et Nice, à cause des difficultés que rencontre actuellement la manœuvre des voitures à la gare de Gênes. Nous continuerons à vouer toute notre attention à cette question, afin d'obtenir encore des perfectionnements de ce service.

8. Après de longues négociations, nous avons souscrit, le 31 mars, aux nouvelles conventions entre les administrations de chemins de fer intéressées, d'une part, et la Direction générale de la compagnie internationale des wagons-lits, à Bruxelles, d'autre part, concernant:

a. la *création de trains de luxe* entre Berlin et Milan (Gênes) par Francfort s/M.-Carlsruhe-Bâle-Gothard et vice versa (*Gothard-express*);

b. la *création de trains de luxe* entre Berlin, La Haye,

(Amsterdam), Altona et Vintimille
Milan, Gênes et vice versa (*Lloyd et Riviera-express*).

Ces trains remplacent les anciens Lloyd-express (rapport de gestion de 1908, p. 127, ch. 2). Les Gothard-express circulent du 1^{er} mai au 30 septembre entre Berlin et Milan, et du 1^{er} octobre au 30 novembre entre Berlin et Gênes. Le Lloyd et Riviera-express marche du 1^{er} décembre au 30 avril. Il se compose de divisions venant de Berlin, de La Haye (Amsterdam) et d'Altona, qui se réunissent à Duisbourg et Ludwigshafen, et il se fractionne ensuite en deux parties, qui sont dirigées, l'une par Mulhouse, Bâle, Milan et Gênes, et l'autre par Mulhouse, Belfort, Lyon et Vintimille.

Ces trains se composent de matériel de la compagnie internationale des wagons-lits et circulent quotidiennement dans chaque direction. Les deux contrats sont entrés en vigueur le 1^{er} mai 1911; ils ont été conclus pour une durée de douze ans.

9. La cuisine populaire installée à la *gare aux marchandises de Berne*, en 1903, par une entreprise privée, et exploitée par elle depuis lors a été reprise par les chemins de fer fédéraux le 15 février 1911, avec toutes les installations et tout l'inventaire; ils l'ont transformée en *cuisine économique*, sur le modèle de celles des gares de Bâle et d'Olten. Ils ont ainsi donné satisfaction à un désir exprimé à plusieurs reprises par le personnel.

10. En date du 20 juin, nous avons autorisé la Direction du III^e arrondissement à *installer* dans les nouveaux *ateliers de Zurich*, une *cuisine économique exploitée en régie par les C.F.F.*

11. Depuis qu'existe l'union des fabriques de lainages, fondée il y a quelques années, les *prix des draps employés pour la confection des uniformes du personnel* ont sensiblement augmenté. Des différences notables ayant été constatées, l'année dernière, entre les prix de cette union et ceux d'une commission d'experts que nous avons consultée, nous avons invité les Directions d'arrondissement, en date du 17 février, à faire entrevoir à ladite union que la concurrence étrangère serait désormais admise à soumissionner ces

fournitures de drap si celles de 1911 accusaient de nouveau de fortes différences de prix.

12. Par suite d'une demande d'un de nos fournisseurs de drap, nous avons donné aux Directions d'arrondissement, en date du 15 août, des instructions générales sur la *fourniture à des tiers de draps des chemins de fer fédéraux* munis du timbre des C. F. F., c'est-à-dire contrôlés selon les « prescriptions sur les draps servant à la confection des uniformes du personnel des chemins de fer fédéraux » (rapports de gestion de 1907, p. 134, ch. 9, et de 1908, p. 128, ch. 6). A teneur de ces instructions, il est interdit aux fabricants de vendre à des tiers des draps contrôlés par les chemins de fer fédéraux; en revanche, les Directions d'arrondissement sont autorisées à vendre de ces draps aux administrations de chemins de fer suisses qui leur en font la demande, au prix de revient majoré de 15 % pour frais d'administration (y compris les frais de contrôle et de transport). Sauf cette exception, les draps ne peuvent être vendus à personne.

13. Le règlement n° 23 contient une *disposition qui prolonge la durée des effets d'uniforme des agents qui sont temporairement hors de service*. Interprétant cette disposition en ce qui concerne les effets destinés à n'être portés que pendant l'été ou pendant l'hiver, nous avons décidé, le 21 juillet, que la durée des vêtements ne doit être prolongée que si la suspension de service comprend au moins trois mois de la période allant de mai à octobre (vêtements d'été) ou de celle allant de novembre à avril (vêtements d'hiver).

14. Par arrêté du 10 novembre, le Conseil fédéral a décidé que les marchandises soumises au *contrôle des denrées alimentaires*, adressées par chemin de fer à des commissionnaires-expéditeurs ou à d'autres intermédiaires et sur lesquelles le bureau de dédouanement a prélevé des échantillons, ne peuvent être réexpédiées sur une gare suisse avec une nouvelle lettre de voiture sans que le bureau de douane ait été avisé de cette réexpédition et sans que le prélèvement d'échantillons ait été signalé sur la nouvelle lettre de voiture au moyen d'un timbre apposé par les agents du contrôle. Les bureaux de douane doivent notifier par écrit au bureau d'expédition des marchandises tout prélèvement d'échantillons effectué sur des envois adressés à des commissionnaires-

expéditeurs ou à d'autres intermédiaires. Avant toute réexpédition, les bureaux d'expédition des marchandises doivent vérifier si le prélèvement d'échantillons se trouve signalé sur la nouvelle lettre de voiture. Toute contravention à cet arrêté commise par les expéditeurs sera réprimée selon les dispositions de l'art. 40 de la loi fédérale du 8 décembre 1905 sur le commerce des denrées alimentaires et de divers objets usuels.

15. Par arrêté du 1^{er} décembre, le Conseil fédéral a *modifié son ordonnance du 29 janvier 1909 réglementant le contrôle, à la frontière, des viandes et des préparations de viande importées en Suisse* (v. rapport de gestion de 1909, p. 125, ch. 5). Aux termes de ce nouvel arrêté, il n'est plus exigé désormais la production que d'un seul certificat d'origine et il n'est plus délivré qu'un seul passavant pour les envois composés de diverses sortes de viande, provenant du même expéditeur et adressés au même destinataire. Le certificat et le passavant doivent indiquer exactement le poids et le nombre des diverses sortes de viande. A cette même occasion, la taxe de visite pour la viande et les préparations de viande a été légèrement abaissée à partir du 1^{er} janvier 1912.

16. Par arrêté du 18 février le Conseil fédéral a autorisé sous certaines conditions, à titre d'essai et à bien plaisir, *l'importation de viande congelée provenant de pays d'outre-mer*. Nous avons donné à notre personnel, en date du 1^{er} mars, les instructions nécessaires à ce sujet. Le Conseil fédéral ayant édicté, par arrêté du 17 novembre, de nouvelles prescriptions emportant quelques simplifications pour le chemin de fer, nous avons complété ces instructions en date du 6 décembre.

17. Le 21 février, nous avons *prolongé* pour une nouvelle année, c'est-à-dire jusqu'au 30 avril 1912, 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*.

18. La *conférence des horaires pour le service d'été 1911* a eu lieu à Berne, comme d'habitude, du 22 au 25 février, et

celle pour le *service d'hiver 1911/1912* du 3 au 5 août, sous la présidence du délégué du Département des chemins de fer. Il a été discuté au total 603 objets pour l'horaire d'été et 429 pour celui d'hiver, dont 355 et 252 intéressant les chemins de fer fédéraux. La majeure partie des objets traités consistaient en demandes de création de nouveaux trains ou d'extension de trains existants, et en demandes de nouveaux arrêts de trains express.

19. La *conférence européenne pour la fourniture des voitures directes pour le service d'été 1911* s'est réunie à Stuttgart du 1^{er} au 3 mars; celle pour le *service d'hiver 1911/1912* a eu lieu à Stockholm du 14 au 17 juin, conjointement avec la *conférence européenne* des horaires. Celle pour les *horaires du service d'été 1912* a eu lieu à Trieste les 29 et 30 novembre. Nous nous sommes fait représenter à toutes les trois.

20. La *France*, qui avait jusqu'alors l'heure de Paris (H. P.), en retard de 55 minutes sur celle de l'Europe centrale en vigueur en Suisse, y a légalement subsitué, le 11 mars, l'heure de l'*Europe occidentale* (H. E. O.). Cette dernière retarde exactement d'une heure sur celle de l'Europe centrale. Nous avons pris les mesures que nécessitait ce changement pour assurer les correspondances de trains aux gares frontières.

21. Nous avons décidé, le 12 avril, d'exécuter sur le parcours Lucerne-Göschenen de la ligne du Gothard des *courses d'essai de locomotives et de voitures*, afin de déterminer la résistance à la traction des voitures à deux, trois et quatre essieux, ainsi que le travail et la consommation d'eau et de combustible des locomotives les plus récentes des types C.F.F. comparativement à celles de l'ancien Gothard. Il a été procédé en outre à divers essais de freinage.

22. Afin d'accélérer les transports de rails destinés aux chemins de fer fédéraux et expédiés par les usines de Jœuf, de la maison Wendel & C^{ie}, à Hayange, nous avons loué aux *chemins de fer français de l'Est*, contre paiement des redevances réglementaires, 20 de nos wagons N² munis de flèches d'attelage. Ces wagons lui ont été remis à Delle, du 8 au 13 juin.

23. En date des 18 mars/28 juin, nous avons conclu avec les *chemins de fer français de l'Est et du Nord* une conven-

tion, aux termes de laquelle les chemins de fer fédéraux fournissent à ces compagnies environ 300 *wagons de la série L* pour les transports de combustible pour locomotives expédiés par les mines françaises d'Ostricourt, Aniche, Escarpelle et Meurchin à destination de la Suisse, par la voie de Delle. Sauf disposition ultérieure, ces wagons serviront exclusivement à ces transports jusqu'au 1^{er} juillet 1912; ils sont par conséquent munis d'affiches spéciales. Les chemins de fer français nous paient les redevances kilométriques réglementaires. Cette convention est entrée en vigueur le 15 juillet.

24. Nous avons loué en octobre aux chemins de fer italiens de l'Etat 225 wagons couverts, munis d'affiches spéciales, pour le *transport des céréales des ports italiens de Gênes et de Venise en Suisse*. Lesdits chemins de fer nous ont déjà rendu ce matériel dans le courant du mois de novembre, parce qu'ils n'en avaient plus l'emploi.

25. *Les chemins de fer italiens de l'Etat* nous ont crédités, dans le décompte des *prestations du matériel roulant* du mois d'août 1911, de la seconde annuité de 125,000 Mk. sur les 250,000 Mk. qu'ils avaient à nous verser *en espèces*, suivant convention, pour les 20,000,000 kilomètres-essieux dus aux chemins de fer fédéraux (rapport de gestion de 1910, p. 128, ch. 2). Comme leur dette s'élevait de nouveau en chiffre rond à 17,700,000 kilomètres-essieux à fin septembre 1911, nous les avons derechef invités, conformément à la convention de Trieste, à participer dans une plus forte mesure à la fourniture des voitures et des fourgons pour le service direct, ou à régler cette dette en espèces.

26. Nous avons fait afficher une *carte synoptique des chemins de fer fédéraux dans les voitures de I^{re}, de II^e et de III^e classe* qui peuvent circuler par les trains express.

27. A la demande de l'Union des sociétés suisses de développement nous avons décidé, le 4 juillet, de placer aussi peu à peu des *vues décoratives photochromiques* dans les *voitures de III^e classe à soufflets*, qui sont principalement destinées aux trains directs, comme cela se fait déjà depuis des années dans les voitures de I^{re} et de II^e classe (rapport de gestion de 1903, p. 106, ch. 26).

28. Le 16 juin, nous avons donné aux Directions d'arron-

dissement des *instructions uniformes sur la circulation, par les trains express, de voitures munies du frein double.*

29. Par lettre du 19 juin, le Département fédéral des chemins de fer a approuvé un projet *de Ire annexe au règlement général du télégraphe*, du 1^{er} avril 1900, que nous lui avons soumis. Ce supplément contient de nouvelles dispositions sur les conduites avec appareils en parallèle et sur les postes intermédiaires avec pile commune et résistances de compensation. Il est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1911.

30. Le 27 juin a eu lieu à Berne la première *conférence des directeurs pour les affaires techniques générales*, à laquelle ont pris part les représentants des administrations qui faisaient autrefois partie de l'Association de chemins de fer suisses, dissoute en 1909 (rapport de gestion de 1909, p. 137, ch. 45). Elle a discuté de nombreuses questions techniques du domaine de l'exploitation.

31. Nous étudions depuis longtemps le moyen de réaliser *des économies sur les imprimés relatifs à l'horaire*. Nous avons songé en particulier à remanier les annexes aux livrets de la marche des trains. Jusqu'ici ces annexes, comme les livrets eux-mêmes, étaient éditées à nouveau par les Directions d'arrondissement à chaque changement d'horaire. Nous avons donc ordonné le 15 juillet, à titre d'essai, de maintenir en vigueur pour le service d'hiver 1911/1912 les annexes publiées le 1^{er} mai 1911 pour le service d'été, et de signaler au personnel par circulaire les changements intervenus en regard de ce service d'été. Si l'on peut ainsi, désormais, ne publier les annexes qu'une fois par an, le 1^{er} mai, on réalisera une économie très sensible de travail et de frais d'impression. Nous avons en outre, dans le même but, simplifié les tableaux de formation des trains.

32. Par lettre du 5 avril 1911, la Direction des finances de la ville de Berne nous a fait savoir que la Société bernoise du commerce et de l'industrie et la Société de développement de la ville de Berne avaient adressé une requête au Conseil communal, au sujet de la *création d'un entrepôt de douane pour la gare de Berne*, et nous a priés de lui faire connaître notre avis. Après avoir minutieusement examiné la question sur toutes ses faces, nous avons répondu, le 28 juillet, que nous étions en principe d'accord sur ce projet.

33. A dater du 1^{er} août, nous avons apporté aux gares de Bâle C.F.F. et de Berne, à titre d'essai, divers changements au *mode d'établissement des rapports sur les wagons à marchandises*, de manière à simplifier dans une forte mesure ce service très complexe. Si cette innovation donne de bons résultats, nous l'introduirons à toutes les grandes gares des C.F.F., et il s'ensuivra une économie sensible de travail et de frais.

34. Par arrêtés des 10 et 14 août, le Conseil fédéral, faisant application de l'art. 10 de la loi du 19 décembre 1902 sur la durée du travail dans l'exploitation des entreprises de transport et de communications, a donné suite à une demande de l'Association suisse du matériel roulant et autorisé les administrations à recourir, pendant la période du 1^{er} 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 souffrir d'une pénurie sensible de matériel.

35. Comme l'année dernière, le Conseil fédéral nous a *autorisés à titre exceptionnel* par arrêté du 4 septembre, en application de l'art. 10 de la loi du 19 décembre 1902 sur la durée du travail, à effectuer *le dimanche en cas de besoin*, pendant la période du 3 septembre au 17 décembre, le jour du Jeûne fédéral excepté, le *transport par bac de wagons à marchandises en petite vitesse entre Lindau et Romanshorn et vice versa*, ainsi qu'à *mettre en marche*, lorsque ce serait nécessaire, un *train direct de marchandises de Romanshorn à Genève et retour*. Ces mesures avaient pour but d'éviter les encombrements de matériel le dimanche aux gares de Lindau et de Romanshorn, pendant la période du fort trafic d'automne.

36. De nombreux trains spéciaux ont dû être organisés sur différentes lignes de notre réseau, en août, septembre et octobre, pour la *mobilisation et le retour des troupes prenant part aux exercices d'automne* (cours de répétition). Ces transports, qui se sont effectués sans accidents ni perturbations notables, ont encore nécessité diverses mesures exceptionnelles.

37. Le *chemin de fer transthurgovien* a été admis par

décision de l'*Association suisse du matériel roulant* (lettre aux administrations du 18 août) à faire partie de cette association dès l'époque où ses wagons seraient incorporés dans le parc de cette dernière.

Ses stations ont été rattachées au bureau de répartition de St. Gall.

38. Le *choléra* ayant fait son apparition pendant l'été en *Russie*, en *Italie*, en *Hongrie*, en *Turquie* et en *Tunisie*, les mesures de précaution contre l'épidémie ordonnées par arrêté du Conseil fédéral du 24 août 1910 (rapport de gestion de 1910, p. 127, ch. 20) ont de nouveau été appliquées vis-à-vis des circonscriptions contaminées. Par arrêtés des 23 août et 29 septembre 1911, le Conseil fédéral a encore étendu ces mesures en désignant de nouvelles stations-frontière d'inspection et en augmentant le nombre des stations désignées pour la remise des malades. L'épidémie s'est toutefois éteinte en Italie, en Russie et en Hongrie, aussi les mesures ordonnées ont-elles été rapportées par arrêté du 29 décembre. Elles demeurent cependant partiellement en vigueur à l'égard de certaines contrées de la Turquie et de la Tunisie, qui sont encore considérées comme contaminées par l'épidémie.

39. Du 10 au 17 octobre a eu lieu à Berne une réunion de la commission que la III^e conférence internationale pour l'unité technique des chemins de fer a instituée, en mai 1907, pour *établir un gabarit passe-partout pour les wagons à marchandises* et poser des règles générales déterminant les dimensions transversales des véhicules et chargements de longueur exceptionnelle. Nous y étions représentés.

40. Afin d'éviter que certains voyageurs ne restent trop longtemps dans les *wagons-restaurants*, nous avons cru devoir *étendre aux jeux de toute sorte*, par décision publiée le 13 décembre, *l'interdiction de jouer aux cartes* dans ces voitures (v. rapport de gestion de 1909, p. 134, ch. 34).

41. De même que les années précédentes, nous avons accordé pour 1912 une subvention de fr. 10,000 à la *Commission suisse d'études pour l'exploitation électrique des chemins de fer*. Comme la situation financière le permettait, il n'a été perçu pour 1911 que la cotisation ordinaire de fr. 500. Le nombre des membres de la commission était toujours de 22

à la fin de 1911. Les travaux prévus au programme ont été à peu près terminés pendant l'année.

42. Nous avons de nouveau fait pour 1910 une statistique des *allocations supplémentaires touchées par le personnel des trains et des locomotives* des arrondissements I à IV, selon le règlement n° 22, et par celui du V^e arrondissement en vertu des règlements nos 2 et 4 de l'ancienne compagnie du St. Gothard.

Les sommes totales payées en fait d'allocations supplémentaires s'élèvent aux chiffres ci-dessous. Nous citons aussi à titre de comparaison, pour les arrondissements I à IV, les sommes correspondantes de 1904 et 1907 (rapport de gestion de 1908, p. 139, ch. 31).

	Personnel des trains Fr.	Personnel des locomotives Fr.
Arrond ^{ts} I à IV: en 1904, alloc. suppl.	2,247,281	2,948,130
» I » IV: » 1907, » »	2,702,182	3,497,753
» I » IV: » 1910, » »	2,724,501	3,476,279
» V: » 1910, » »	580,754	697,938

Les huit tableaux qui suivent donnent le détail de nos calculs.

Tableau n° 1.

Classement du personnel des trains d'après les allocations supplémentaires touchées en 1910.

Montant annuel des allocations supplémentaires	Journées de travail											Total
	de 314 à 310	de 309 à 305	de 304 à 300	de 299 à 295	de 294 à 290	de 289 à 280	de 279 à 270	de 269 à 260	de 259 à 250	de 249 à 200	moins de 200	
	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	
A. Chefs de train.												
An-dessus de fr. 1500	—	—	9	7	3	—	1	—	—	2	—	22
fr. 1401—1500	2	2	29	21	13	15	5	1	—	—	—	88
» 1301—1400	—	—	53	23	9	13	11	7	5	5	—	126
» 1201—1300	1	4	90	50	30	40	14	6	2	10	—	247
» 1101—1200	—	—	12	4	10	17	12	19	15	5	3	97
» 1001—1100	—	—	3	2	—	1	—	2	—	9	1	18
An-dessous de fr. 1001	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Total	3	6	196	107	65	86	43	35	22	31	8	602
B. Conducteurs.												
An-dessus de fr. 1500	19	10	12	10	4	2	1	2	—	2	—	62
fr. 1401—1500	9	6	12	5	3	3	1	1	—	—	—	40
» 1301—1400	25	17	10	9	8	3	1	2	—	2	1	78
» 1201—1300	76	44	62	31	11	21	4	7	2	—	—	258
» 1101—1200	128	77	97	50	36	33	19	10	8	9	—	467
» 1001—1100	88	81	114	83	51	71	34	13	6	12	—	553
» 901—1000	4	2	3	2	7	11	15	12	7	17	1	81
» 801—900	2	—	—	—	—	1	—	2	—	6	4	15
» 701—800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	5
» 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Total	351	237	310	190	120	145	75	49	23	50	10	1560
C. Garde-freins.												
An-dessus de fr. 1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1301—1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1201—1300	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
» 1101—1200	11	2	5	3	1	—	—	—	—	—	—	22
» 1001—1100	50	40	58	21	22	17	10	2	1	—	—	221
» 901—1000	27	23	47	39	24	44	13	11	6	1	—	235
» 801—900	10	9	15	11	7	13	4	6	7	11	1	94
» 701—800	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	4	7
» 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
» 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	99	74	125	74	54	74	27	20	14	14	7	582

Tableau n° II.

Classement du personnel des trains d'après les allocations supplémentaires touchées en 1910

Montant annuel des allocations supplémentaires	Journées de travail											
	I ^{er} arr ^t		II ^e arr ^t		III ^e arr ^t		IV ^e arr ^t		V ^e arr ^t		Total	
	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300
A. Chefs de train	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents
Au-dessus de fr. 1500	1	—	—	—	—	—	—	—	8	13	9	13
fr. 1401—1500	21	16	2	—	5	3	1	—	4	36	33	55
» 1301—1400	20	11	4	6	17	8	12	20	—	28	53	73
» 1201—1300	17	21	43	58	34	46	1	21	—	6	95	152
» 1101—1200	—	9	5	31	6	37	1	6	—	2	12	85
» 1001—1100	2	2	—	4	1	6	—	3	—	—	3	15
Au-dessous de fr. 1001	—	1	—	—	—	1	—	1	—	1	—	4
Total	61	60	54	99	63	101	15	51	12	86	205	397
B. Conducteurs.												
Au-dessus de fr. 1500	13	3	—	—	—	—	—	—	28	18	41	21
fr. 1401—1500	18	3	—	—	2	—	—	—	7	10	27	13
» 1301—1400	25	7	—	—	16	6	7	2	4	11	52	26
» 1201—1300	41	9	17	2	44	18	55	22	25	25	182	76
» 1101—1200	52	29	89	40	124	51	35	28	2	17	302	165
» 1001—1100	26	40	123	103	116	100	18	23	—	4	283	270
» 901—1000	2	12	2	36	3	21	2	3	—	—	9	72
» 801—900	2	3	—	4	—	5	—	—	—	1	2	13
» 701—800	—	2	—	2	—	1	—	—	—	—	—	5
» 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501—600	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Total	179	109	231	187	305	202	117	78	66	86	898	662
C. Garde-freins.												
Au-dessus de fr. 1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
fr. 1401—1500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1301—1400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1201—1300	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
» 1101—1200	14	1	—	—	4	3	—	—	—	—	18	4
» 1001—1100	62	10	2	1	35	16	7	19	42	27	148	73
» 901—1000	17	19	9	36	14	38	—	3	57	42	97	138
» 801—900	2	1	—	4	—	6	—	2	32	47	34	60
» 701—800	—	—	—	1	—	1	—	—	—	5	—	7
» 601—700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
» 501—600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	96	31	11	42	53	64	7	24	131	123	298	284

Tableau n° III.

**Tableau comparatif des allocations supplémentaires touchées
par le personnel des trains en 1904, 1907 et 1910.**

Arrondissements et catégories d'agents	Nombre des agents compris dans les calculs en 1910		Somme des allocations supplémentaires touchées par ces agents en 1910		Moyenne annuelle par agent					
	Agents ayant 300 jours de travail et plus	Tous agents compris	Somme versée aux agents ayant 300 jours de travail et plus	Somme versée à l'ensemble des agents compris dans les calculs	1910		1907		1904	
					Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I^{er} arrond^t										
Chefs de train . . .	61	121	82,981	160,143	1361	1324	1360	1335	1340	1313
Conducteurs . . .	179	288	222,089	343,222	1242	1192	1242	1202	1171	1152
Garde-freins . . .	96	127	100,094	130,791	1043	1030	1030	1013	1023	996
II^e arrond^t										
Chefs de train . . .	54	153	67,784	188,202	1255	1230	1276	1254	1287	1260
Conducteurs . . .	231	418	255,516	451,823	1106	1080	1116	1118	1102	1081
Garde-freins . . .	11	53	10,681	49,908	971	941	967	961	993	969
III^e arrond^t										
Chefs de train . . .	63	164	80,720	203,320	1282	1240	1302	1261	1276	1246
Conducteurs . . .	305	507	348,045	567,711	1141	1120	1163	1135	1157	1130
Garde-freins . . .	53	117	54,222	116,857	1023	999	1032	1008	1019	993
IV^e arrond^t										
Chefs de train . . .	15	66	19,755	83,754	1317	1269	1313	1269	1337	1310
Conducteurs . . .	117	195	139,717	228,776	1194	1173	1228	1202	1221	1193
Garde-freins . . .	7	31	7,299	31,579	1043	1018	1044	1005	1030	1021
V^e arrond^t										
Chefs de train . . .	12	98	19,765	145,168	1647	1481	1583	1438	—	—
Conducteurs . . .	66	152	94,595	208,221	1433	1370	1456	1362	—	—
Garde-freins . . .	131	254	125,634	239,243	959	942	982	957	—	—
Réseau ent^{ier}									Arr ^{ts} I à IV	
Chefs de train . . .	205	602	271,005	780,587	1372	1308	1366	1311	1307	1282
Conducteurs . . .	898	1560	1,059,962	1,799,753	1223	1187	1241	1203	1157	1139
Garde-freins . . .	298	582	297,930	568,378	1007	986	1011	988	1018	994

Tableau comparatif du montant moyen des diverses allocations supplé-

Arrondissement et catégories d'agents ayant 300 jours de travail et plus	Nombre des agents compris dans les calculs			Kilomètres parcourus		
	1904	1907	1910	1904	1907	1910
I^{er} arrond.				km	km	km
Chefs de train . . .	52	38	61	55,186	60,629	60,154
Conducteurs . . .	170	149	179	56,786	62,497	60,701
Garde-freins . . .	31	56	96	47,335	49,891	47,540
II^e arrond.						
Chefs de train . . .	45	59	54	47,805	49,382	49,396
Conducteurs . . .	128	218	231	49,660	48,535	48,392
Garde-freins . . .	25	21	11	42,441	40,654	41,768
III^e arrond.						
Chefs de train . . .	50	54	63	51,034	54,570	53,590
Conducteurs . . .	202	245	305	52,798	54,811	52,106
Garde-freins . . .	79	57	53	51,735	53,219	49,438
IV^e arrond.						
Chefs de train . . .	25	16	15	55,527	57,237	57,846
Conducteurs . . .	75	76	117	56,899	55,299	53,926
Garde-freins . . .	28	15	7	50,151	50,953	47,888
Arrondts. I—IV						
Chefs de train . . .	172	167	193	52,098	54,371	55,246
Conducteurs . . .	575	688	832	53,814	54,657	53,781
Garde-freins . . .	163	149	167	49,201	49,969	46,658
V^e arrond.						
Chefs de train . . .	—	16	12	—	51,034	55,654
Conducteurs . . .	—	53	63	—	58,173	60,403
Garde-freins . . .	—	60	130	—	38,532	37,443
Réseau entier						
Chefs de train . . .	—	183	205	—	54,570	55,328
Conducteurs . . .	—	741	895	—	55,863	55,105
Garde-freins . . .	—	209	297	—	46,649	44,815

(Les allocations supplémentaires des agents du V^e arrondissement C. F. F., leur montant ne peut être

Tableau n° IV.

mentaires touchées par chaque agent des trains en 1904, 1907 et 1910

Indemnités kilométriques			Service de manœuvre			Service de réserve			Trains de matériaux		
1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
622	675	675	41	45	55	17	18	13	—	—	—
508	554	540	36	33	36	23	24	29	1	1	—
397	424	416	64	63	93	32	30	21	—	—	—
556	576	570	44	46	47	25	11	10	1	1	1
458	452	450	53	54	56	18	14	17	—	1	1
398	389	409	106	93	80	7	4	2	—	—	—
581	636	614	56	54	58	5	4	4	—	1	1
481	504	477	58	61	72	9	7	8	—	2	—
465	481	454	57	66	83	4	2	3	—	—	—
627	637	641	61	60	61	10	2	2	—	—	—
513	494	483	58	75	68	9	5	9	—	—	—
450	457	438	96	100	124	3	1	1	—	—	—
594	624	625	48	50	55	15	9	7	—	1	—
488	498	487	51	54	58	15	13	16	1	1	—
440	445	429	73	72	95	9	13	7	—	—	—
—	1192	1262	—	42	27	—	1	3	—	—	—
—	965	987	—	6	11	—	7	18	—	1	—
—	674	644	—	44	35	—	43	23	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

n'étant pas fixées de la même manière que sur le reste du réseau compris qu'en bloc dans le total.)

Tableau comparatif du montant moyen des diverses allocations supplé-

Arrondissements et catégories d'agents ayant 300 jours de travail et plus.	Service de station			Service auxi- liaire hors du domicile			Indemnités de découcher		
	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
I^{er} arrondissement	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Chefs de train	—	—	—	1	—	—	37	20	18
Conducteurs	—	—	—	2	1	2	41	45	42
Garde-freins	—	—	—	3	2	2	14	8	7
II^e arrondissement									
Chefs de train	—	—	—	—	—	—	39	40	26
Conducteurs	—	—	—	2	7	1	23	34	20
Garde-freins	—	—	—	—	—	—	1	1	—
III^e arrondissement									
Chefs de train	—	—	—	2	2	1	12	4	3
Conducteurs	1	—	—	19	9	9	34	17	9
Garde-freins	—	—	—	5	—	2	8	—	1
IV^e arrondissement									
Chefs de train	—	—	—	1	2	—	12	11	13
Conducteurs	—	—	1	13	15	14	34	39	20
Garde-freins	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Arrondissements I à IV									
Chefs de train	—	—	—	1	1	—	27	21	15
Conducteurs	—	—	—	9	7	7	34	30	23
Garde-freins	—	—	—	3	1	1	7	3	2
V^e arrondissement									
Chefs de train	—	—	—	—	—	1	—	78	92
Conducteurs	—	—	—	—	20	12	—	147	133
Garde-freins	—	1	3	—	—	1	—	10	5
Réseau entier									
Chefs de train	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Conducteurs	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Garde-freins	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(Les allocations supplémentaires des agents du V^e arrondissement
C. F. F., leur montant ne peut être

Primes pour les billets retirés			Allocation fixe					TOTAL		
1904	1907	1910	1904	1907	1910			1904	1907	1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.			Fr.	Fr.	Fr.
22 80 33	2 104 23	— 113 24	600 480 480	600 480 480	600 480 480			1340 1171 1023	1360 1242 1030	1361 1242 1043
22 68 1	2 74 —	1 81 —	600 480 480	600 480 480	600 480 480			1287 1102 993	1276 1116 967	1255 1106 971
20 75 —	1 83 —	1 86 —	600 480 480	600 480 480	600 480 480			1276 1157 1019	1302 1163 1032	1282 1141 1023
26 114	1 120 6	1 119 —	600 480 480	600 480 480	600 480 480			1337 1221 1030	1313 1228 1044	1317 1194 1043
2 7 6	1 89 10	1 99 6	600 480 480	600 480 480	600 480 480			1307 1157 1018	1307 1172 1024	1303 1170 1020
Allocation fixe pour Erstfeld et Goldau		Allocation pour jours de maladie et de repos		Allocation supplémentaire aux conducteurs faisant le service de chefs de train		Indemnité pour service de nuit		Minimum garanti		
1907	1910	1907	1910	1907	1910	1907	1910	1907	1910	
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
62 16 9	10 2 15	26 13 9	25 10 8	— 50 3	— 23 —	73 64 79	80 57 84	110 168 113	145 165 141	— — —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1367
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1241
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1011
										1645
										1418
										959
										1372
										1220
										1007

n'étant pas fixées de la même manière que sur le reste du réseau compris qu'en bloc dans le total.)

Classement du personnel des locomotives d'après Mécaniciens.

Montant annuel des allocations supplé- mentaires	Journées de travail												Total
	de 314 à 310	de 309 à 305	de 304 à 300	de 299 à 295	de 294 à 290	de 289 à 280	de 279 à 270	de 269 à 260	de 259 à 250	de 249 à 200	de 199 à 150	de 149 à 100	
	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	
I^{re} classe													
Lignes principales :													
fr. 900													
d'allocations fixes.													
Au-dessus de fr. 2400	—	—	23	7	3	7	1	1	1	—	—	—	43
fr. 2301—2400 . .	—	1	14	6	5	1	1	—	1	—	—	—	29
» 2201—2300 . .	—	—	13	9	6	8	1	—	—	—	—	—	37
» 2101—2200 . .	—	1	12	14	11	11	4	1	1	—	—	—	55
» 2001—2100 . .	—	4	30	26	9	14	6	3	2	—	—	—	94
» 1901—2000 . .	—	—	68	29	24	23	6	2	1	6	—	—	159
» 1801—1900 . .	—	1	69	49	18	31	10	10	3	9	—	—	200
» 1701—1800 . .	—	1	67	14	18	24	14	8	13	7	1	—	167
» 1601—1700 . .	—	2	35	7	9	10	4	3	1	11	—	—	82
» 1501—1600 . .	—	—	21	6	5	7	5	1	—	5	—	—	50
» 1401—1500 . .	—	—	—	—	—	1	1	2	—	2	1	—	7
» 1301—1400 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
» 1201—1300 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1101—1200 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
» 1001—1100 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1000 et moins .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	—	10	352	167	108	137	53	31	23	40	2	2	925
II^e classe,													
Lignes secondaires :													
fr. 720													
d'allocations fixes													
Au-dessus de fr. 2000	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
fr. 1901—2000 . .	—	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
» 1801—1900 . .	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
» 1701—1800 . .	—	4	12	5	—	1	—	—	—	—	—	—	22
» 1601—1700 . .	—	4	12	2	2	1	—	1	1	—	—	—	23
» 1501—1600 . .	—	4	17	9	3	—	2	—	—	—	—	—	35
» 1401—1500 . .	1	11	23	5	8	—	1	—	—	1	—	—	50
» 1301—1400 . .	—	10	31	18	13	11	9	6	—	2	—	—	100
» 1201—1300 . .	—	—	1	—	—	—	—	2	—	9	—	—	12
» 1101—1200 . .	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	2
» 1001—1100 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 901—1000 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 801—900 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 800 et moins .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	1	38	103	39	26	13	12	10	1	12	1	—	256

Tableau n° V.

les allocations supplémentaires touchées en 1910.

Chauffeurs.

Montant annuel des allocations supplé- mentaires	Journées de travail												Total
	de 314 à 310	de 309 à 305	de 304 à 300	de 299 à 295	de 294 à 290	de 289 à 280	de 279 à 270	de 269 à 260	de 259 à 250	de 249 à 200	de 199 à 150	de 149 à 100	
	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	
I^{re} classe.													
Lignes principales: fr. 600 d'allocations fixes.													
Au-dessus de fr. 1800	7	14	18	6	5	5	1	—	—	—	—	—	56
fr. 1701—1800. . .	2	4	8	5	2	3	2	1	—	—	—	—	27
» 1601—1700. . .	6	15	10	10	5	5	2	1	—	—	—	—	54
» 1501—1600. . .	4	11	11	9	8	5	2	4	—	—	—	—	54
» 1401—1500. . .	11	5	10	7	6	6	2	1	2	—	—	—	50
» 1301—1400. . .	15	11	17	12	1	4	5	1	2	1	—	—	69
» 1201—1300. . .	19	27	53	43	33	19	11	2	3	5	—	—	215
» 1101—1200. . .	3	21	11	11	16	15	12	11	6	9	1	—	116
» 1001—1100. . .	1	5	14	2	3	6	5	2	—	5	2	—	45
» 901—1000. . .	—	—	3	2	2	2	4	—	2	3	1	—	19
» 801—900. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
» 701—800. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
» 601—700. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501—600. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 500 et moins .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	68	113	155	107	81	70	46	23	15	23	5	1	707
II^e classe													
Lignes secondaires: fr. 480 d'allocations fixes.													
Au-dessus de fr. 1600	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
fr. 1501—1600. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1401—1500. . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
» 1301—1400. . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
» 1201—1300. . .	4	3	2	2	—	1	—	—	—	—	—	—	12
» 1101—1200. . .	13	5	4	3	1	3	1	—	—	—	—	—	30
» 1001—1100. . .	36	20	18	7	8	3	5	1	—	—	—	—	98
» 901—1000. . .	23	23	37	14	6	14	6	3	—	4	—	—	130
» 801—900. . .	2	2	5	9	1	7	3	5	1	4	—	—	39
» 701—800. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2
» 601—700. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501—600. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 500 et moins .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	79	54	66	35	16	29	15	9	2	8	1	—	314

Classement du personnel des locomotives d'après Mécaniciens.

Montant annuel des allocations supplémentaires	Journées de travail											
	I ^{er} arr ^t		II ^e arr ^t		III ^e arr ^t		IV ^e arr ^t		V ^e arr ^t		Total	
	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300
I^{re} classe.	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents
Lignes principales : fr. 900 d'allocations fixes.												
Au-dessus de fr. 2400	—	—	—	—	—	—	—	—	23	20	23	20
fr. 2301—2400	7	3	—	—	—	—	—	—	8	11	15	14
» 2201—2300	4	5	—	—	—	—	4	2	5	17	13	24
» 2101—2200	3	7	2	2	1	9	3	16	4	8	13	42
» 2001—2100	14	15	3	10	9	19	3	5	5	11	34	60
» 1901—2000	19	16	20	28	14	25	9	10	6	12	68	91
» 1801—1900	12	29	21	32	22	42	8	8	7	19	70	130
» 1701—1800	—	7	38	25	19	32	11	13	—	22	68	99
» 1601—1700	—	2	28	20	—	10	9	10	—	3	37	45
» 1501—1600	—	1	21	24	—	—	—	2	—	2	21	29
» 1401—1500	—	—	—	5	—	1	—	1	—	—	—	7
» 1301—1400	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
» 1201—1300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1101—1200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
» 1001—1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1000 et moins	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	59	86	133	146	65	138	47	67	58	126	362	563
II^e classe.												
Lignes secondaires : fr. 720 d'allocations fixes.												
Au dessus de fr. 2000	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
fr. 1901—2000	4	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5	—
» 1801—1900	4	—	—	—	2	—	—	—	—	—	6	—
» 1701—1800	12	4	1	1	3	—	—	1	—	—	16	6
» 1601—1700	8	5	1	1	6	1	1	—	—	—	16	7
» 1501—1600	4	4	8	3	7	7	2	—	—	—	21	14
» 1401—1500	11	5	16	3	1	2	7	5	—	—	35	15
» 1301—1400	2	6	29	36	7	15	3	2	—	—	41	59
» 1201—1300	—	2	1	6	—	1	—	2	—	—	1	11
» 1101—1200	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2
» 1001—1100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 901—1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 801—900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 800 et moins	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	46	27	56	51	27	26	13	10	—	—	142	114

Tableau n° VI.

les allocations supplémentaires touchées en 1910.
Chauffeurs.

Montant annuel des allocations supplémentaires	Journées de travail											
	I ^{er} arr ^t		II ^e arr ^t		III ^e arr ^t		IV ^e arr ^t		V ^e arr ^t		Total	
	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300	300 et plus	moins de 300
I^{re} classe.	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents	Agents
Lignes principales : fr. 600 d'allocations fixes.												
An-dessus de fr. 1800	—	—	1	—	11	4	14	1	13	12	39	17
fr. 1701 - 1800	—	—	—	—	3	3	6	4	5	6	14	13
» 1601 - 1700	—	—	1	—	6	6	5	3	19	14	31	23
» 1501 - 1600	5	1	1	—	3	1	4	—	13	26	26	28
» 1401 - 1500	12	3	—	—	3	2	2	2	9	17	26	24
» 1301 - 1400	18	6	5	—	4	6	8	3	8	11	43	26
» 1201 - 1300	14	12	39	27	26	39	9	7	11	31	99	116
» 1101 - 1200	2	7	17	28	16	32	—	5	—	9	35	81
» 1001 - 1100	—	2	20	14	—	6	—	—	—	3	20	25
» 901 - 1000	—	—	3	15	—	—	—	—	—	1	3	16
» 801 - 900	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
» 701 - 800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
» 601 - 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501 - 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 500 et moins	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	51	32	87	84	72	99	48	25	78	131	336	371
II^e classe.												
Lignes secondaires : fr. 480 d'allocations fixes.												
An-dessus de fr. 1600	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
fr. 1501 - 1600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 1401 - 1500	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—
» 1301 - 1400	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
» 1201 - 1300	6	2	—	—	3	1	—	—	—	—	9	3
» 1101 - 1200	14	3	5	—	2	5	1	—	—	—	22	8
» 1001 - 1100	10	5	31	5	13	12	20	2	—	—	74	24
» 901 - 1000	5	3	49	17	10	16	19	11	—	—	83	47
» 801 - 900	—	1	9	20	—	7	—	2	—	—	9	30
» 701 - 800	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
» 601 - 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 501 - 600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» 500 et moins	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	36	14	94	43	29	43	40	15	—	—	199	115

Tableau comparatif des allocations supplémentaires touchées par le personnel des locomotives en 1904, 1907 et 1910.

Arrondissements et catégories d'agents	Nombres des agents compris dans les calculs en 1910		Somme des allocations supplémentaires touchées par ces agents en 1910		Moyenne annuelle par agent					
					1904		1907		1910	
	Agents ayant 300 jours de tra- vail et plus	Tous agents compris	Somme versée aux agents ayant 300 jours de travail et plus	Somme versée à l'ensemble des agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs
<i>I^{er} arrondissement</i>			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Mécaniciens de 1 ^{re} classe	59	145	120,002	287,231	2048	2016	2072	2015	2034	1981
» II ^e »	46	73	76,573	116,946	1725	1571	1746	1682	1665	1602
Chauffeurs I ^{re} »	51	83	69,058	109,028	1377	1348	1455	1367	1374	1314
» II ^e »	36	50	40,203	55,281	1161	1155	1219	1190	1117	1106
<i>II^e arrondissement</i>										
Mécaniciens de 1 ^{re} classe	133	279	233,659	493,742	1870	1853	1865	1830	1757	1770
» II ^e »	56	107	79,724	149,008	1426	1355	1479	1438	1424	1393
Chauffeurs I ^{re} »	87	171	104,042	198,697	1266	1212	1218	1159	1196	1162
» II ^e »	94	137	92,511	131,919	940	913	1059	1031	984	963
<i>III^e arrondissement</i>										
Mécaniciens de 1 ^{re} classe	65	203	122,023	381,508	2032	1998	1945	1929	1877	1879
» II ^e »	27	53	42,636	79,525	1427	1391	1661	1599	1579	1500
Chauffeurs I ^{re} »	72	171	101,046	228,312	1378	1346	1217	1182	1403	1335
» II ^e »	29	72	30,122	73,139	1115	1063	1128	1100	1039	1016

Arrondissements et catégories d'agents	Nombres des agents compris dans les calculs en 1910		Somme des alloca- tions supplémentaires touchées par ces agents en 1910		Moyenne annuelle par agent					
					1904		1907		1910	
	Agents ayant 300 jours de tra- vail et plus	Tous agents compris	Somme versée aux agents ayant 300 jours de travail et plus	Somme versée à l'ensemble des agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs	Pour les agents ayant 300 jours de travail et plus	Pour tous les agents compris dans les calculs
<i>IV^e arrondissement</i>					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Mécaniciens de 1 ^{re} classe	47	114	87,834	214,980	1923	1950	1869	1886	1869	1886
» 1 ^{re} »	13	23	19,091	33,151	1590	1562	1493	1438	1469	1441
Chaudfeurs » 1 ^{re} »	48	73	76,444	111,832	1684	1606	1370	1328	1593	1532
» 1 ^{re} »	40	55	40,404	54,626	1112	1092	1057	1029	1010	993
<i>Arrondissements I à IV ensemble</i>										
Mécaniciens de 1 ^{re} classe	304	741	563,518	1,377,461	1964	1943	1924	1898	1854	1859
» 1 ^{re} »	142	256	218,024	378,630	1572	1466	1590	1543	1535	1479
Chaudfeurs » 1 ^{re} »	258	498	350,590	647,869	1400	1336	1274	1201	1359	1301
» 1 ^{re} »	199	314	203,240	314,965	1108	1072	1115	1086	1021	1003
<i>V^e arrondissement</i>										
Mécaniciens	58	184	132,913	395,243	—	—	—	—	2292	2148
Chaudfeurs	78	209	122,731	313,221	—	—	—	—	1573	1499
<i>Réseau entier</i>										
Mécaniciens de 1 ^{re} classe	362	925	696,431	1,772,704	1964	1943	1924	1898	1924	1916
» 1 ^{re} »	142	256	218,024	378,630	1572	1466	1590	1543	1535	1479
Chaudfeurs » 1 ^{re} »	336	707	473,321	961,090	1400	1336	1274	1201	1409	1360
» 1 ^{re} »	199	314	203,240	314,965	1108	1072	1115	1086	1021	1003

Tableau comparatif du montant moyen des diverses allocations supplémentaires

Arrondissements et catégories d'agents ayant 300 jours de travail et plus	Nombre des agents compris dans les calculs			Kilomètres parcourus			Indemnités kilométriques			Service de manœuvre		
	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
I^{er} arrondissement		*		km	km	km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Mécaniciens de I ^{re} classe . .	61	41	59	37,252	43,379	41,318	585	655	635	83	56	68
» » II ^e » . .	11	25	46	24,839	29,985	23,206	402	499	398	155	89	188
Chauffeurs » I ^{re} » . .	49	7	51	40,462	51,879	42,544	364	431	377	53	14	57
» » II ^e » . .	32	54	36	25,828	38,122	23,934	255	344	240	110	44	110
II^e arrondissement												
Mécaniciens de I ^{re} classe . .	94	83	133	29,376	30,290	26,647	487	505	443	66	68	80
» » II ^e » . .	11	51	56	7,313	9,485	5,092	99	165	93	454	401	493
Chauffeurs » I ^{re} » . .	66	22	87	32,877	32,990	32,402	317	323	304	46	47	69
» » II ^e » . .	11	88	94	1,283	24,395	11,406	12	237	112	372	126	265
III^e arrondissement												
Mécaniciens de I ^{re} classe . .	71	42	65	38,280	37,291	32,838	606	602	544	62	73	99
» » II ^e » . .	3	39	27	63	27,779	20,888	1	449	339	702	133	255
Chauffeurs » I ^{re} » . .	35	4	72	43,468	48,748	26,906	384	412	280	36	18	147
» » II ^e » . .	12	64	29	25,068	34,405	20,443	218	314	215	174	98	187
IV^e arrondissement												
Mécaniciens de I ^{re} classe . .	26	37	47	29,966	32,815	34,714	461	528	542	152	93	76
» » II ^e » . .	18	10	13	19,402	17,271	9,794	319	278	153	173	226	460
Chauffeurs » I ^{re} » . .	11	2	48	42,875	52,237	26,381	377	433	262	53	14	268
» » II ^e » . .	18	27	40	22,707	20,032	18,338	208	194	165	172	201	204
Arrondissements I à IV ensemble												
Mécaniciens de I ^{re} classe . .	252	203	304	33,852	34,842	32,065	542	559	517	78	71	81
» » II ^e » . .	43	125	142	16,351	19,916	14,394	262	329	244	277	241	346
Chauffeurs » I ^{re} » . .	161	35	258	38,171	39,669	31,753	350	351	304	46	35	125
» » II ^e » . .	73	233	199	21,235	29,820	16,383	201	278	161	175	108	213
V^e arrondissement												
Mécaniciens	—	—	58	—	—	34,241	—	—	1709	—	—	177
Chauffeurs	—	—	78	—	—	30,553	—	—	1009	—	—	195
Réseau entier												
Mécaniciens de I ^{re} classe . .	252	203	362	33,852	34,842	32,414	542	559	708	78	71	97
» » II ^e » . .	43	125	142	16,351	19,916	14,394	262	329	244	277	241	346
Chauffeurs » I ^{re} » . .	161	35	336	38,171	39,669	31,475	350	361	468	46	35	142
» » II ^e » . .	73	233	199	21,235	29,820	16,383	201	278	161	175	108	213

* Les aspirants-mécaniciens ne sont pas compris dans les calculs en 1907.

Tableau n° VIII.

touchées par chaque agent des locomotives en 1904, 1907 et 1910.

Réserve, travail au dépôt, etc.			Trains de matériaux			Primes pour économie de combustible et d'huile			Indemnités de déoucher			Allocations diverses			Allocations fixes			Total		
1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910	1904	1907	1910
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
82	69	82	4	3	2	224	233	208	170	152	135	—	4	3	900	900	900	2,048	2,072	2,033
96	107	139	19	6	7	202	195	130	132	116	73	—	13	10	720	720	720	1,725	1,746	1,655
51	48	58	4	—	1	129	132	126	175	144	133	1	—	3	600	600	600	1,377	1,369	1,355
68	61	98	16	4	7	101	131	84	131	150	92	—	5	6	480	480	480	1,161	1,219	1,117
117	88	78	1	5	3	199	209	183	95	87	62	—	3	8	900	900	900	1,866	1,865	1,757
64	78	44	4	3	2	54	74	39	30	32	21	—	6	13	720	720	720	1,426	1,479	1,425
66	47	38	1	1	2	127	130	120	108	70	46	1	1	17	600	600	600	1,266	1,218	1,196
50	48	35	3	4	1	6	98	46	18	63	39	—	3	5	480	480	480	940	1,059	983
38	38	38	—	—	—	249	245	223	171	83	66	5	5	7	900	900	900	2,032	1,945	1,877
2	60	45	—	—	—	—	177	149	—	88	35	2	32	36	720	720	720	1,427	1,661	1,579
27	25	47	—	—	—	157	145	121	168	13	55	8	3	153	600	600	600	1,378	1,217	1,403
17	26	26	—	—	—	78	128	91	106	73	23	42	9	17	480	480	480	1,115	1,128	1,039
63	67	65	2	6	3	178	174	182	161	101	95	5	—	5	900	900	900	1,923	1,869	1,868
115	93	45	4	—	3	129	100	59	127	75	29	3	—	1	720	720	720	1,591	1,493	1,470
29	21	35	—	—	5	128	116	88	164	185	87	—	—	247	600	600	600	1,350	1,370	1,592
40	33	46	1	2	3	84	72	58	128	74	50	—	—	4	480	480	480	1,112	1,057	1,010
81	70	68	1	4	2	217	215	196	142	102	82	2	3	6	900	900	900	1,962	1,924	1,852
89	79	75	7	3	3	120	133	91	95	70	41	1	15	15	720	720	720	1,572	1,590	1,535
50	43	44	2	—	2	134	132	115	145	85	73	3	1	95	600	600	600	1,330	1,257	1,358
50	43	47	8	3	2	79	111	62	109	87	49	7	5	7	480	480	480	1,108	1,115	1,021
—	—	101	—	—	3	—	—	—	—	—	31	—	—	270	—	—	—	—	—	2,291
—	—	63	—	—	2	—	—	—	—	—	30	—	—	274	—	—	—	—	—	1,573
81	70	73	1	4	2	217	215	†196	142	102	74	2	3	48	900	900	†900	1,962	1,924	2,098
89	79	75	7	3	3	120	133	91	95	70	41	1	15	15	720	720	720	1,572	1,590	1,535
50	43	48	2	—	2	134	132	†115	145	85	63	3	1	136	600	600	†600	1,330	1,257	1,574
50	43	47	8	3	2	79	111	62	109	87	49	7	5	7	480	480	480	1,108	1,115	1,021

† Arrondissements I à IV seulement.

43. La Direction générale et les Directions d'arrondissement ont délivré en tout, en 1911, 354,105 *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 1910 de 358,184.

44. Grâce à la persistance du beau temps, le *mouvement des étrangers* a de nouveau été très satisfaisant. Le nombre des touristes et des amateurs de sports a aussi été assez élevé pendant l'hiver 1911/12, bien que la température clémente qui a caractérisé cette saison n'ait guère été favorable aux exercices sportifs.

En fait de circonstances extraordinaires ayant nécessité des mesures spéciales dans le domaine de l'exploitation, nous citerons la fête fédérale de musique, à Lausanne, et les grandes manœuvres habituelles d'automne. D'une manière générale, la circulation des trains s'est effectuée sans perturbations notables. Les retards de trains n'ont pas augmenté en regard de 1910, et l'on peut dire que le service des trains a été normal.

45. Les *types pour le matériel roulant* ont encore été perfectionnés en 1911.

46. Les études entreprises pour l'*exécution de l'article 44 de la loi sur le rachat* (écoles de chemins de fer) n'étant pas achevées, les postulats adoptés à ce sujet par l'Assemblée fédérale ne sont pas encore liquidés.

b. Service de l'expédition et des trains.

L'*horaire d'été*, entré en vigueur le 1^{er} mai et valable jusqu'au 30 septembre, a introduit les modifications qu'il contient régulièrement en regard de l'horaire d'hiver, ainsi que diverses améliorations. Par rapport au service d'été de 1910, ces divers changements se traduisent, pour les cinq arrondissements, par une augmentation de 162,408 kilomètres-trains pour les cinq mois compris entre le 1^{er} mai et le 30 septembre. La ligne du Ricken (Wattwil-Uznach), ouverte à l'exploitation le 1^{er} octobre 1910, et les nouvelles correspondances qu'elle a nécessitées sur la ligne du Toggenbourg

et le tronçon Uznach-Rapperswil contribuent à cette augmentation pour 71,299 kilomètres-trains.

Pour le service d'hiver, qui va du 1^{er} octobre au 30 avril 1912, diverses améliorations ont également été apportées à l'horaire, à côté des changements qu'il accuse toujours vis-à-vis de celui du service d'été. Il en résulte pour les cinq arrondissements, en regard du service d'hiver 1910/11, une augmentation de 341,046 kilomètres-trains pour les sept mois.

Les améliorations apportées en 1911 au service des voyageurs se traduisent par une augmentation des parcours. Les nouveaux trains créés le 1^{er} mai et le 1^{er} octobre 1910 et maintenus pendant toute l'année 1911 représentent 374,763 kilomètres-trains de plus qu'en 1910. La ligne du Ricken (Wattwil-Uznach), ouverte à l'exploitation le 1^{er} octobre 1910, y contribue pour 93,594 kilomètres-trains.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Nous avons publié, pour les besoins du service, une *nomenclature des circuits et des stations télégraphiques des chemins de fer fédéraux*.

2. Par suite d'entente avec le Département fédéral des postes et des chemins de fer, le *bureau public du télégraphe de Gümligen est séparé*, depuis le 1^{er} janvier 1912, de la *station du chemin de fer*.

3. Nous avons donné aux Directions d'arrondissement, le 3 novembre, des instructions sur l'*application du système de la télégraphie double*.

4. Nous avons adopté, le 8 décembre, des *prescriptions sur la transmission et la remise aux destinataires, pendant les heures de nuit, de télégrammes soumis aux taxes*.

5. D'entente avec l'administration fédérale des télégraphes, nous avons *supprimé les bureaux publics du télégraphe des stations de Palézieux et de Dietfurt*.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Nous avons fait, en 1911, les *commandes suivantes de matériel roulant*:

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

par marché du 10 avril:

- 10 locomotives compound à vapeur surchauffée, à quatre cylindres, avec tenders à trois essieux, série A^{3/5};
- 4 locomotives à simple expansion et à vapeur surchauffée, avec tenders à trois essieux, série C^{4/5};
- 4 locomotives-tender à simple expansion, à vapeur surchauffée, série E^{b3/5};
- 3 locomotives-tender à vapeur saturée, à simple expansion, pour la ligne du Brunig, série G^{3/4};

à la Société industrielle suisse, à Neuhausen:

par marché du 10 avril:

- 25 voitures à trois essieux, série C³;
- 10 fourgons à trois essieux, série F^{3ü};
- 50 wagons couverts, série J^{2d};
- 100 wagons ouverts, série M⁶;

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

par marché du 10 avril:

- 25 voitures à trois essieux, série C³;
- 70 wagons couverts, série J^{2d};

aux ateliers C. F. F., à Coire:

- 30 wagons couverts, série J^{2d}.

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

- 3 chaudières de rechange pour locomotives à la Fabrique suisse de locomotives, à Winterthour;
- 21 matelas d'asbeste pour locomotives à la maison Tschudi & Cie, à Glaris;
- 39,000 lampes à incandescence pour l'éclairage électrique des trains, des bateaux et des ateliers à la Fabrique suisse de lampes à incandescence, à Zoug, à la Fabrique zurichoise de lampes à incandescence, à Birmensdorf, à

- la Société anonyme Westinghouse, à Aarau, et à la
« Deutsche Gasglühlicht-A. G. », à Berlin;
- 140 dynamos pour l'éclairage des trains à la S. A. Brown,
Boveri & Cie, à Baden;
- 140 poulies pour dynamos à la fabrique Wanner & Cie, à
Horgen;
- 180 batteries pour l'éclairage des trains à la Fabrique d'ac-
cumulateurs d'Oerlikon;
- 50 garnitures de lampes à la fabrique « Elektra », à Wæ-
denswil, et
diverses pièces de réserve pour les appareils d'éclai-
rage des trains à la maison Brown, Boveri & Cie, à
Baden;
- 8,400 m. de courroies pour dynamos servant à l'éclairage
des trains à la maison Stapfer, Hünerwadel & Cie, à
Horgen;
- 320 moitiés d'accouplements pour le chauffage à la vapeur
à la maison Schæffer & Budenberg, à Oerlikon, et à
nos ateliers de Bienne;
- 25 réservoirs à air principaux pour frein Westinghouse,
destinés à des locomotives neuves, aux maisons Rie-
dinger, à Augsbourg, et Jules Pintsch, à Berlin;
- 21 fumivores, système Langer/C. F. F., destinés à des loco-
motives neuves, à nos ateliers d'Yverdon;
- 18 vérins à chariot et
- 18 crics à crémaillère pour l'équipement de locomotives
neuves à MM. Dickertmann frères, à Bielefeld;
- 90 lanternes pour locomotives aux maisons Mottaz, à Yver-
don, Ræmi, à Berne, Lang-Bachmann, à Zurich, et
Egloff à Nieder-Rohrdorf, près Baden;
- 710 crochets de traction pour locomotives et wagons, et
- 2,106 tiges de tampons, aux Usines de L. de Roll, à Gerla-
fingen, et à nos ateliers d'Olten;
- 5,065 essieux de locomotive et de wagon aux Usines de Gute-
hoffnung, à Oberhausen, au Bochumer Verein, à Bochum,
à la S. A. F. Krupp, à Essen, aux Aciéries rhénanes, à
Duisbourg, aux Aciéries westphaliennes, à Bochum, à
la maison van der Zypen, à Cologne, et à la S. A. Phé-
nix, à Duisbourg;
- 3,374 bandages de roue pour locomotives et wagons au
Bochumer Verein, à Bochum, aux Aciéries rhénanes,
à Duisbourg-Meiderich, aux Aciéries d'Oberbilk, à Düs-

- seldorf, à la maison van der Zypen, à Cologne, aux Usines de Gutehoffnung, à Oberhausen, et à la maison Cockerill, à Seraing (Belgique);
- 1,774 roues pleines aux S. A. Phénix, à Duisbourg-Ruhrort, et Krupp, à Essen;
- 60 corps de roues à rayons pour locomotives et tenders à la S. A. Fischer, à Schaffhouse;
- 200 écrous de tendeurs et
- 2,100 vis de tendeurs à nos ateliers d'Olten;
- 80 tendeurs à vis aux Usines de L. de Roll, à Gerlafingen;
- 500 crochets à fourche à la Société industrielle suisse, à Neuhausen;
- 1,477 faux tampons à la Société industrielle suisse, à Neuhausen, aux Usines de L. de Roll, à Gerlafingen, et à la maison C. Steinhaus & C^{ie}, à Kabel;
- 310 fourreaux pour tampons à la Société industrielle suisse, à Neuhausen, et à nos ateliers d'Olten;
- 40 pièces d'acier à ressorts, aux Usines de Poldi, à Kladno;
- 1,288 ressorts de suspension, sans brides, au Bochumer Verein, à Bochum, aux Fonderies d'acier saxonnes, à Döhlen, et aux Usines de Poldi, à Kladno;
- 9,946 ressorts divers à la S. A. Krupp, à Essen, aux Aciéries westphaliennes et au Bochumer Verein, à Bochum, aux Fonderies d'acier saxonnes, à Döhlen, et à la S. A. Cockerill, à Seraing (Belgique);
- 300 brides de tendeurs et
- 600 menottes de tendeurs à nos ateliers d'Olten;
- 1,430 boîtes à huile ou parties de boîtes à huile à la S. A. Fischer, à Schaffhouse, et à la maison Léonard-Giot, à Marchienne au Pont;
- 1,460 t. de sabots de frein et
- 155 t. de barreaux de grille à la maison E. Crétin, à Liestal, à la Fonderie de L. de Roll, à Olten, à la maison J. Weber, à Uster, à la S. A. des Usines de Cornol (Jura bernois), à la Société suisse pour la fabrication de machines Lentz, à Giubiasco (Tessin), aux maisons Adolphe Saurer, à Arbon, Aemmer & C^{ie}, à Bâle, Hægi & Sieber, à Rapperswil, et Walch & Feune, à Courgenay.

3. Aux dates des 10 et 19 janvier, nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions uniformes sur la *désinfection des nouvelles voitures à quatre essieux pour malades* et sur la *délégation d'un agent technicien chargé d'accompagner ces voitures lorsqu'elles circulent à l'étranger*.

4. Le 9 février, nous avons uniformément fixé à fr. 1 le *prix des dessins-types* remis à d'autres administrations de chemins de fer ou à des particuliers.

5. En date du 4 avril, nous avons chargé nos ateliers d'Olten de *transformer 2 à 3 locomotives de la série B³/₄ en locomotives à vapeur surchauffée* avec surchauffeur Schmidt et distribution par soupapes de Lentz.

Nous avons en outre décidé de munir, en 1912, cinq nouvelles locomotives compound à quatre cylindres, série C⁴/₅, de surchauffeurs Schmidt à l'occasion du remplacement des foyers et des plaques tubulaires.

6. Nous avons procédé, en application de l'article 7 du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat des chemins de fer, à la *répartition du nouveau matériel roulant entre les arrondissements*.

7. Le 30 novembre, nous avons donné aux Directions des cinq arrondissements des *instructions uniformes* pour l'*engagement à poste fixe de chauffeurs de locomotives*.

8. Les résultats des *essais comparatifs* auxquels nous avons soumis, dans le courant de l'année 1910, les *huiles pour le graissage des locomotives* fournies par les maisons Bareiss, Wieland & Cie, à Zurich, et Wakefield, à Londres (rapport de gestion de 1910, p. 142, ch. 10) ont été définitivement arrêtés pendant l'année. Au vu de ces résultats, nous n'avons aucune raison de remplacer les huiles Bareiss par celles de la maison Wakefield.

9. Le *contrôle de la qualité des huiles pour le graissage des locomotives* livrées selon le contrat par la maison Bareiss, Wieland & Cie a donné, en 1911, les résultats moyens suivants:

Nombre d'épreuves	Poids spécifique			Degré de viscosité d'après Engler						Point d'inflammabilité à vase ouvert (° C.)			Point de combustion à vase ouvert (° C.)			Degré d'acidité en ‰ (par rapport à SO ₃)		
	à 15 ° C.			à 50 ° C.			à 100 ° C.			ouvert (° C.)			ouvert (° C.)					
	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne
a. Huile pour mécanisme.																		
35	0,921	0,920	0,920	10,03	10,05	10,04	2,05	2,06	2,05	157,0	157,0	157,0	205,4	205,3	205,3	0,146	0,148	0,147
b. Huile pour cylindres.																		
20	0,904	0,905	0,904	36,2	36,2	36,2	4,5	4,5	4,5	290,7	291,0	290,8	345,3	345,4	345,3	0,038	0,039	0,038
c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.																		
11	0,902	0,902	0,902	46,3	46,4	46,3	5,5	5,5	5,5	309,0	309,0	309,0	361,0	361,6	361,3	0,018	0,018	0,018
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.																		
	0,903			—			6,38			332			371			0		

10. Le contrôle de la qualité du combustible pour locomotives livré en 1911 a donné les résultats moyens suivants:

Combustible	Nombre d'é- preuves	Teneur en cendre	Puissance calorifique	Matières volatiles
		Moyenne en pour-cent	Moyenne en calories (combustible sé- ché à l'air)	Moyenne en pour-cent des subs- tances com- bustibles
Houille de la Sarre des puits de :				
Dudweiler	169	6,7	7477	36,5
Altenwald	79	6,0	7488	37,0
Sulzbach	73	7,1	7419	37,6
Kœnig	30	5,1	7436	37,5
Maybach	49	6,1	7610	36,1
Brefeld	22	7,3	7424	37,5
Somme et moyenne	422	6,5	7485	36,8
Houille de la Ruhr	114	9,4	7383	28,2
Briquettes de la Ruhr :				
Marque H St, de Rheinau . .	375	7,3	7672	20,3
"  de Rheinau . .	11	7,2	7655	19,5
" H St, de Strasbourg . .	455	7,3	7657	20,7
" M St, de Mannheim . .	253	7,5	7664	20,1
" S + B, de Mannheim . .	196	7,2	7676	21,1
" H, de Mannheim . .	404	7,5	7664	20,3
Somme et moyenne	1694	7,4	7665	20,5
Briquettes fabriquées à la mine de :				
Friedlicher Nachbar	169	9,7	7552	20,7
Rosenblumendelle	43	8,6	7603	18,0
Oberhausen	99	8,6	7622	20,5
Reine Elisabeth	53	7,3	7751	19,8
Hélène et Amélie	52	7,2	7744	24,5
von der Heydt	31	8,1	7662	25,0
Somme et moyenne	447	8,7	7626	21,0
Briquettes françaises :				
Mines d'Ostricourt	70	8,4	7616	17,9
" d'Aniche	174	8,4	7673	18,9
" d'Escarpelle	34	7,7	7747	17,6
" de Meurchin	3	7,3	7748	18,4
" d'Anzin	27	8,4	7658	18,0
" de Lens	18	8,7	7605	22,5
Somme et moyenne	326	8,3	7664	18,7

Ces résultats moyens des contrôles, ainsi que les expériences faites, peuvent être considérés comme satisfaisants. Il nous est cependant de nouveau arrivé de devoir formuler des réclamations au sujet de quelques livraisons de combustible de qualité défectueuse.

11. L'état du matériel roulant à fin 1911, comparé à celui de fin 1910, est indiqué dans les tableaux statistiques joints au rapport de gestion. Nous extrayons de ces tableaux les renseignements suivants:

A. Matériel pour les lignes à voie normale.

I. Locomotives.

Série	1911				1910			
	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	267	701	1383	2084	264	692	1368	2060
B	324	942	1184	2126	317	921	1156	2077
C	101	347	337	684	113	374	355	729
D	162	539	343	882	166	551	351	902
E	332	898	212	1110	328	880	202	1082
F	4	14	4	18	4	14	4	18
Total	1190	3441	3463	6904	1192	3432	3436	6868

II. Voitures.

Série	1911					1910						
	Voitures	Essieux	Places assises			Voitures	Essieux	Places assises				
			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.			Ire cl.	Ile cl.	IIIe cl.		
											Total	
A	58	152	1326	—	—	1326	66	182	1596	—	—	1596
AB	660	1991	6615	17290	—	23905	656	1969	6577	17096	—	23673
B	422	1049	—	15072	—	15072	412	1019	—	14626	—	14626
BC	299	856	—	4488	10371	14859	303	870	—	4557	10499	15056
C	1832	5407	—	—	109332	109332	1741	5112	—	—	103361	103361
CF	6	12	—	—	188	188	6	12	—	—	188	188
D*	12	32	49	19	21	89	13	34	49	19	30	98
Voitures automotrices.	1	2	—	—	54	54	1	2	—	—	54	54
Total	3290	9501	7990	36869	119966	164825	3198	9200	8222	36298	114132	158652
0.0			4,85	22,37	72,78	100			5,18	22,87	71,95	100

III. Fourgons et wagons.

Série	1911			1910		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F .	728	1676	6550,5	726	1662	6510,5
J .	711	1422	8567,5	621	1242	7067,5
K .	7673	15346	92686,5	7745	15490	93445,0
L .	3381	6762	42783,5	3391	6782	42890,5
M .	2237	4474	31307,0	2194	4388	30639,0
N .	298	596	3640,0	314	628	3800,0
O .	62	126	778,5	68	138	838,5
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux .	15090	30402	186313,5	15059	30330	185191,0
P (Wagons appartenant à des tiers) .	462	926	5922,5	410	822	2208,4
Total des fourgons et wagons .	15552	31328	192236,0	15469	31152	190394,4
à 2 essieux .	9270	6068	15338	9226	6039	15265
à 3 "	202	2	204	192	2	194
à 4 "	9	1	10	9	1	10
Total	9481	6071	15552	9427	6042	5469

IV. Wagons de service.

<i>Désignation.</i>	1911	1910
Série S Ballastières	809	791
> X Wagons affectés au transport de gaz	9	9
> X Wagons affectés au transport d'accumulateurs	9	8
> X Wagons d'outillage (wagons de secours)	22	19
> X Echafaudages roulants pour l'entretien de la voie	17	16
> X Grues roulantes	16	16
> X Wagons-tampons pour grues roulantes	15	15
> X Wagons affectés à divers autres buts .	71	72
> — Chasse-neige	54	54
Total	1022	1000

B. Matériel pour les lignes à voie étroite.

I. Locomotives.

Série	1911				1910			
	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 $\frac{3}{3}$	8	24	—	24	10	30	—	30
G $\frac{3}{4}$	2	6	2	8	2	6	2	8
HG $\frac{2}{2}$	4	8	4	12	7	14	7	21
HG $\frac{3}{3}$	17	51	—	51	17	51	—	51
Total	31	89	6	95	36	101	9	110

II. Voitures.

Série	1911						1910									
	Voitures		Essieux		Places assises		Voitures		Essieux		Places assises					
	Nombre		Nombre		Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total	Nombre		Nombre		Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total
A ³	.	20	60	460	—	—	—	460	Nombre	20	60	460	—	—	—	460
AB ³	.	8	24	66	190	—	—	256		8	24	66	190	—	—	256
B ³	.	24	72	—	912	—	—	912		24	72	—	912	—	—	912
BC ³	.	6	18	—	48	168	—	216		6	18	—	48	168	—	216
C ³	.	35	105	—	—	1360	—	1360		35	105	—	—	1360	—	1360
Total		93	279	526	1150	1528	—	3204		93	279	526	1150	1528	—	3204

III. Fourgons et wagons.

Série	1911			1910		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F ³ . . .	13	39	104,0	13	39	104,0
K. . . .	60	120	600,0	60	120	600,0
L. . . .	20	40	200,0	20	40	200,0
M. . . .	27	54	270,0	27	54	270,0
M ⁴ . . .	4	12	60,0	4	12	60,0
M ⁶ . . .	5	20	75,0	5	20	75,0
Total	129	285	1,309,0	129	285	1,309,0

IV. Wagons de service.

Désignation	1911	1910
Série S Ballastières	6	6
» — Chasse-neige	1	1
Total	7	7

12. D'après les tableaux statistiques, les *parcours kilométriques* des locomotives C. F. F. et des locomotives étrangères (y compris la voiture automotrice) se répartissent comme suit sur les divers arrondissements:

	km
I ^{er} arrondissement (non compris Vevey-Chexbres)	8,886,606
II ^e »	11,170,312
III ^e »	11,208,607
IV ^e »	5,962,160
V ^e »	6,998,704
Total des kilomètres-locomotives sur les C. F. F. en 1911	44,226,389
Total des kilomètres-locomotives sur les C. F. F. en 1910	43,005,606
Augmentation en 1911 (2,84 %)	1,220,783
Augmentation en 1911 (sans le V ^e arrondissement) 2,31 %	839,315

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 1 ^{er} arrondissement	9,549,315
» » II ^e »	11,243,182
» » III ^e »	11,260,646
» » IV ^e »	5,916,994
» » V ^e »	7,018,413
Total des kilomètres-locomotives de toutes les locomotives des C. F. F. en 1911	44,988,550
Total des kilomètres-locomotives de toutes les locomotives des C. F. F. en 1910	43,833,835
Augmentation en 1911 2,83 (°/°)	1,154,715
Augmentation en 1911 (sans le V ^e arrondissement) 2,09 °/°	776,566

13. L'état du matériel d'exploitation des C.F.F. sur le lac de Constance était le suivant à la fin de l'année 1911:

7 bateaux à vapeur à roues,	
3 gabares en fer,	
2 bacs transporteurs en fer,	
1 bac transporteur à vapeur	} en commun avec la Bavière.
1 gabare en fer	

Les parcours effectués par les bateaux à vapeur et le bac transporteur (ce dernier par moitié) sont:

en 1911: 146,632 km
 » 1910: 150,019 »

Parcours effectués par les gabares:

en 1911: 138,035 km
 » 1910: 138,014 »

Ateliers.

14. 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, exceptionnellement, pour des services publics. En outre, pour que les ateliers soient occupés d'une manière régulière, ceux d'Oltén

ont été chargés, comme l'année précédente, de construire une partie du nouveau matériel (wagons), savoir 30 J^{2d}, nos 22771 à 22800.

Ce matériel sera livré en 1912.

15. 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 1911 et au 31 mars 1910, date à laquelle les Directions d'arrondissement doivent fournir, conformément à l'article 12 du règlement n° 15, un état des ouvriers et de leurs salaires:

IV. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Nous avons adopté les prescriptions uniformes suivantes:

a. sur l'allocation de *suppléments pour travail de nuit extraordinaire* au personnel du service d'entretien de la voie et du service des télégraphes;

b. sur la *perception de redevances* pour l'établissement de *conduites électriques* publiques ou privées le long ou au travers de la voie, et pour la pose de canalisations de gaz, d'eau, etc. dans le domaine du chemin de fer.

2. La Société des chefs d'équipe du service de la voie nous a demandé, par l'intermédiaire du comité central de la Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur, de rétablir les *signaux donnés au moyen du sifflet* des locomotives. Comme le règlement général des signaux prescrit à l'art. 11, lettre c du 2^e alinéa, que le signal « attention » doit être employé dans tous les cas où il s'agit d'attirer l'attention du personnel de service ou de tierces personnes, nous avons répondu que nous ne jugions pas nécessaire d'édicter encore des prescriptions spéciales à ce sujet.

b. Travaux.

1. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis, pour préavis, le projet du *chemin de fer de la Furka* pour sa jonction à notre *station de Brigue* et pour le croisement de nos travaux hydrauliques entre Moerel et Brigue. Nous lui avons fait part de nos observations.

2. L'administration du chemin de fer Viège-Zermatt nous a fait savoir que les administrations des chemins de fer de la Furka, du Lötschberg et du Gornergrat l'avaient priée de faire dresser un projet de voie étroite reliant Brigue et Viège, en vue d'établir une communication directe entre les

Grisons et Zermatt. Elle nous demandait en même temps notre avis sur ce point. Nous lui avons répondu que la construction d'une ligne spéciale à voie étroite ne se justifierait pas. Par contre, nous nous sommes déclarés disposés à prévoir, dans un prochain budget, l'établissement de la double voie entre Brigue et Viège, et, en cas de besoin, à mettre en circulation pendant l'été des trains locaux assurant de bonnes communications entre les lignes de la Furka, du Lötschberg et de Viège à Zermatt.

3. A la demande du gouvernement vaudois, le Département fédéral des chemins de fer nous a priés de lui remettre une étude comparative du projet de déviation et de mise en tunnel du tronçon Montreux-Veytaux. Nous lui avons soumis notre rapport vers la fin de décembre.

4. La Direction du 1^{er} arrondissement a été autorisée à conclure les deux conventions suivantes:

a. convention avec le Conseil d'Etat du canton de Vaud au sujet *du transfert de la route cantonale* entre Lausanne et Renens au nord de la voie de raccordement projetée entre Renens et la gare aux marchandises du vallon du Flon; les travaux seront exécutés par nous, et le canton fournira une subvention convenable;

b. convention avec la commune de Pully pour la *suppression de deux passages à niveau* sur son territoire; nous paierons à la commune une subvention aux frais de la construction d'une route parallèle, nécessité par cette suppression.

5. Nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer, qui nous l'avait demandé, un rapport technique sur le projet de *ligne de raccordement* entre Genève-Cornavin et les Eaux-Vives élaboré par le gouvernement genevois.

6. Le comité d'initiative pour la construction d'un *entrepôt à Vallorbe*, à qui nous avons offert de louer le terrain nécessaire sur le domaine de ladite gare (v. rapport de gestion de 1910, p. 156), nous a répondu qu'il ne pouvait pas ériger cette construction sur un terrain loué et nous a demandé de lui communiquer les conditions auxquelles nous autoriserions l'installation d'un entrepôt près de la halte du Day, où il possède déjà le terrain nécessaire. Pour faire une installation de ce genre à cet endroit, il faudrait au préalable transformer la halte en une station affectée au service complet des marchandises, ce qui coûterait environ

fr. 300,000. Indépendamment de cette forte dépense, il faut considérer que le service d'un entrepôt situé au Day entraînerait des complications excessives, tant pour le chemin de fer que pour la douane, et qu'il serait très coûteux pour les négociants. Au vu de ces motifs, nous avons fait savoir au Comité requérant que nous ne pouvions pas entrer en matière sur sa demande.

7. Des habitants de la commune de Cudrefin nous ont proposé de construire une *ligne sur la rive droite des lacs de Neuchâtel et de Bienne*, au lieu de la double voie de Neuchâtel à Bienne. Nous avons répondu que c'était à l'Assemblée fédérale à décider la construction de nouvelles lignes, et qu'au surplus nous ne pouvions pas nous ranger à la proposition, attendu que la construction d'un nouveau chemin de fer sur la rive droite n'équivaldrait en aucune façon à l'établissement de la double voie sur la ligne existante.

8. Le Département fédéral des chemins de fer nous a communiqué un projet de la compagnie des *Omnibus électriques Fribourg-Farvagny*, en nous invitant à nous prononcer sur les questions du croisement de notre ligne au passage à niveau de la Glâne, de l'établissement de la ligne de contact sous notre pont de la route de Fribourg à Romont, et de l'entrée dans la gare aux marchandises de Fribourg. Nous avons fait part au Département des chemins de fer des conditions auxquelles nous pourrions approuver ce projet.

9. Le Conseil fédéral a approuvé le projet général de construction du *chemin de fer du lac de Brienz*, à l'exclusion de la station de Brienz et de la section allant de la rive droite de l'Aar à l'entrée de la station d'Interlaken. Il subsiste encore, au sujet de ces deux points, des difficultés créées par la société de navigation des lacs de Thoune et de Brienz, qui entravent l'approbation des projets. De ce fait, la mise en œuvre des travaux subit un retard regrettable.

10. Le projet de jonction du *chemin de fer électrique routier Berne-Zollikofen* à notre *station de Zollikofen* prévoyait en particulier, vis-à-vis de la halle aux marchandises, une voie de garage de 121 m., située sur le domaine des chemins de fer fédéraux, en bordure de la route cantonale. Nous nous sommes opposés au projet, sur ce point, attendu que cette voie aurait fortement rétréci la place de chargement.

Le Département des chemins de fer ayant jugé notre opposition mal fondée et l'ayant écartée, nous nous sommes vus obligés de recourir au Conseil fédéral, tout en nous déclarant disposés à nous prêter à l'établissement d'une voie de ce genre à un autre endroit. Lors d'une visite des lieux convoquée par le Département des chemins de fer, il a été convenu de renoncer à la voie projetée, mais de construire en revanche deux voies en cul-de-sac le long de la route, entre les dépendances et le jardin de la station. Le Département des chemins de fer s'est aussi déclaré d'accord.

11. Conformément à un mandat reçu du Grand Conseil, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville nous a priés d'accélérer les travaux de parachèvement de la *gare aux marchandises du Wolf*, à Bâle, et de les exécuter de manière que cette gare puisse satisfaire, de façon normale, à l'accroissement du trafic qui résultera du développement de la navigation sur le Rhin et d'autres facteurs encore. Il nous a demandé, à cette occasion, de lui faire connaître le délai dans lequel nous serions à même de soumettre un projet aux autorités. Nous avons répondu que l'extension de la gare se heurtait à de grosses difficultés en raison de la configuration du terrain, qu'elle exigerait dès lors de fortes dépenses, et qu'il était par conséquent nécessaire d'étudier la question très à fond, avant de prendre une décision. Nous avons ajouté que nous ne pouvions toutefois pas indiquer pour le moment l'époque à laquelle nous serions en mesure de soumettre notre projet aux autorités, mais que nous vouerions toute notre attention à cette affaire et chercherions à lui donner une solution le plus tôt possible.

12. Le comité d'initiative du *chemin de fer à voie étroite Delémont-Mervelier* nous a soumis un projet pour l'entrée de sa ligne à la *gare de Delémont*, en nous priant de lui communiquer les conditions auxquelles nous en permettrions l'exécution. Le projet prévoit un passage supérieur pour route à l'est de la gare et la suppression des deux passages à niveau des routes de Berne et de Bâle. Nous avons l'intention de profiter des travaux d'établissement de ce passage supérieur pour agrandir la gare à l'est. Le chemin de fer Delémont-Mervelier doit fournir une contribution convenable aux frais du passage supérieur. Des négociations sont encore en cours à ce sujet.

13. La Direction des *tramways de Lucerne*, qui a l'intention de prolonger sa ligne à Emmenbrücke, nous a demandé l'autorisation de traverser les terrains de la *station d'Emmenbrücke*. Nous n'avons pas pu donner notre consentement.

14. Des négociants du IV^e arrondissement de la ville de Zurich nous ont demandé d'aménager la *station de Zurich-Letten* pour le service des marchandises. Nous leur avons répondu que l'installation d'un tel service nécessiterait des travaux d'extension dont les frais seraient tout à fait excessifs. La distance de deux kilomètres qui sépare Zurich-Letten de la gare aux marchandises n'a d'ailleurs rien d'extraordinaire. Les chemins de fer fédéraux seraient entraînés trop loin s'ils devaient installer des gares à marchandises dans tous les quartiers extérieurs des villes.

15. Au cours de l'enquête publique sur le projet de déplacement de la *station de Gossau*, nous avons consenti à transférer la ligne de Bischofszell plus à l'ouest que dans le plan approuvé par le Conseil d'administration, afin de pouvoir supprimer les passages à niveau et de faciliter le développement du village. La commune se charge de la majeure partie des frais supplémentaires qui en résulteront.

16. La Direction générale des chemins de fer de l'Etat de Bade nous a communiqué un projet de transformation de la *gare de Constance*, transférant à Petershausen le service des marchandises, et nous a priés de lui dire quelle était, en principe, notre opinion à ce sujet. Nous avons soumis cette question à un examen minutieux.

17. Le Conseil du V^e arrondissement nous a communiqué qu'à son avis le *budget de construction* de 1912 tenait insuffisamment compte des *besoins de cet arrondissement*, et que les budgets ultérieurs devraient prévoir des crédits plus élevés.

Nous avons répondu ce qui suit:

« Pour se rendre compte du peu de fondement des critiques du Conseil d'arrondissement, il suffit de comparer les dépenses de construction budgétées pour 1912 aux sommes dépensées par la compagnie du St. Gothard pendant les quatorze dernières années:

« Le budget de construction de 1912 de l'arrondissement prévoit une somme de fr. 2 604 400 pour travaux de parachè-

vement du chemin de fer et des installations fixes, tandis que la compagnie du St. Gothard a affecté à ces travaux:

1895	fr.	630 283	
1896	»	1 829 399	
1897	»	1 393 483	
1898	»	747 121	
1899	»	375 375	
1900	»	264 846	
1901	»	1 071 551	
1902	»	1 154 632	
1903	»	4 768 480	(Part à l'extension de la gare de Lucerne.)
1904	»	741 384	
1905	»	3 695 483	(Double voie Immensee-Brunnen.)
1906	»	1 022 502	
1907	»	1 391 702	
1908	»	987 929	

Total fr. 20 074 000 en chiffre rond,

soit environ fr. 1 433 860 par an, ce qui est une moyenne bien inférieure aux prévisions budgétaires pour 1912.

« Une comparaison des sommes budgétées pour les divers arrondissements démontre qu'il n'est pas exact qu'il n'ait pas été tenu suffisamment compte du Ve en regard des autres.

« Nous faisons remarquer à ce propos que non seulement les personnalités dirigeantes de l'entreprise du St. Gothard, mais encore toutes les autres personnes tenant de près à cette entreprise ont toujours prétendu que l'administration avait en tout temps largement tenu compte de tous les besoins du trafic, et s'est constamment efforcée de faire de la ligne une ligne exemplaire sous tous les rapports.

« Nous savons parfaitement que l'extension de la gare de Chiasso, la double voie de la ligne du Monte Cenere et bien d'autres travaux sont très désirables et nécessaires, aussi ces perfectionnements seront-ils exécutés le plus tôt possible. Il ne faut toutefois pas oublier que d'autres travaux tout aussi urgents restent encore à effectuer à maint endroit du réseau fédéral, et que les ressources financières et les travaux de l'administration ne permettent pas de trop entreprendre à la fois. Il est aussi nécessaire de modérer l'augmentation du capital d'établissement des lignes en exploitation, si l'on ne veut pas risquer de détruire l'équilibre financier de l'entreprise. »

18. Le Conseil communal de *Bellinzzone* nous a priés de construire une passerelle à la gare de cette ville, au lieu du passage sous voies passablement coûteux prévu au début (v. rapport de gestion de 1909, p. 174), ce qui réduirait sensiblement les frais en général et la contribution de la ville. Le projet que nous avons élaboré et soumis à la commune a été accepté par elle, et une entente a été conclue au sujet de la subvention qu'elle aura à fournir.

19. Le Conseil d'administration du chemin de fer routier Schwyz-Seewen nous a demandé l'autorisation de croiser à niveau la ligne du St. Gothard à la *station de Brunnen*, à cause des frais supplémentaires importants qu'entraînerait la construction d'un passage supérieur ou inférieur. Nous avons répondu que nous ne consentirions jamais à un croisement à niveau de cette ligne principale, et qu'un passage inférieur n'était pas recommandable. La compagnie nous a alors soumis un projet prévoyant pour sa ligne un passage supérieur. Nous l'avons accepté sous quelques réserves, en nous déclarant prêts à supporter une part assez élevée des frais d'exécution. A cette occasion, nous avons en outre fait remarquer à la compagnie qu'il serait indubitablement utile, dans l'intérêt général, de faire passer non seulement sa ligne, mais en même temps la route cantonale par-dessus le chemin de fer, afin de supprimer le passage à niveau de celle-ci. Les chemins de fer fédéraux devraient prendre à leur charge la majeure partie des frais supplémentaires.

20. Nous avons de nouveau été requis d'établir des haltes aux *Evouettes*, entre Bouveret et Vouvry, à *Pontenet*, entre Malleray et Reconvilier, à *Buix*, entre Courtemaîche et Delle, et à *Leuggelbach*, entre Nidfurn-Haslen et Luchsingen-Hætzingen. Nous avons déjà repoussé précédemment des demandes semblables. Les circonstances ne s'étant pas sensiblement modifiées depuis lors, nous n'avons pas non plus pu faire droit à ces nouvelles pétitions.

De même, les intéressés nous ont de nouveau demandé de construire une halte à *Niederwangen*, entre Bümpliz et Thörishaus, bien que des demandes analogues eussent déjà été repoussées à deux reprises. A la même époque, nous avons en outre été sollicités d'installer des haltes à *Wünnewil* et à *Garmiswil*, localités situées aussi sur la ligne de Berne à Fribourg. Comme ces trois demandes peuvent être appré-

ciées à peu près à l'égal l'une de l'autre, nous ne pourrions pas, logiquement, faire droit à l'une sans accueillir les autres favorablement, ce qui, toutefois, augmenterait trop le nombre des haltes sur le parcours Berne-Fribourg. En outre, le trafic probable ne justifierait pas les frais élevés qu'entraîneraient la construction et l'exploitation. Nous avons par conséquent répondu négativement aux pétitionnaires.

Le Département des travaux publics du canton de Vaud nous a demandé de construire une *halte à Brétonnières*, sur la ligne de Daillens à Vallorbe. Nous avons répondu négativement, parce que cette halte devrait être établie en rampe de 20 ‰, ce qui présenterait trop d'inconvénients.

Nous sommes convenus avec la commune d'Oftringen (Argovie), qui nous avait demandé une halte en 1902 déjà, d'en construire une au Birchenfeld, entre Zofingue et Safenwil. La commune paie une subvention en espèces, met le terrain gratuitement à notre disposition et livre à bon marché l'eau nécessaire.

21. Travaux exécutés.

a. Travaux exécutés sous la surveillance de la Direction générale.

Correction de la ligne du Hauenstein.

Le projet général du tronçon Sissach-Olten a été approuvé par le Département fédéral des chemins de fer.

Les terrains nécessaires ont été expropriés dans les communes de Trimbach et de Tecknau, et dans une partie de celle de Gelterkinden. Les prix demandés pour ces terrains étant tous surfaits, nous avons dû faire intervenir la commission fédérale d'estimation.

Une entente a été conclue avec le Conseil d'Etat du canton de Soleure, la commune d'Olten et l'usine électrique d'Olten-Aarbourg, concessionnaire des forces hydrauliques entre Olten et Gœsgen, au sujet de la correction de l'Aar au lieu dit « Hasli », en aval d'Olten, pour laquelle on utilisera les déblais du tunnel et à laquelle nous sommes intéressés par la protection du tronçon Olten-Aarau, près de la ferme du Hasli. D'après cette entente, nous sommes chargés de la direction des travaux pour le compte du consortium. Le projet, devisé à fr. 295 000, a été soumis au Département fédéral de l'intérieur par l'entremise du gouvernement soleurois, en vue de l'obtention d'une subvention fédérale.

Le 31 juillet 1911 expirait le délai de soumission des travaux de construction du tunnel, long de 8135 m., et de l'infrastructure des lignes d'accès nord et sud, de 3255 et 920 m. de longueur. Comme les offres reçues n'étaient pas en tous points satisfaisantes, une deuxième mise en adjudication a été publiée, avec délai de soumission expirant le 11 novembre. L'offre la plus basse a été faite par la maison Jules Berger, Tiefbau-Aktiengesellschaft, à Berlin, à laquelle nous avons adjugé les travaux, d'accord avec le Conseil d'administration. Le premier coup de pioche a été donné le 31 janvier 1912, du côté sud. Dès lors, les travaux ont été poussés activement.

b. Travaux exécutés sous la surveillance des Directions d'arrondissement.

I^{er} arrondissement.

Travaux achevés.

Remplacement des 18 passages à niveau ci-après: 1 à Lausanne (chemin de Villard, km. 0,77) par un passage inférieur; 1 à Prangins, km. 36,413, par un passage inférieur; 1 à Versoix, km. 51,990, par un passage inférieur; 1 à Veytaux par un passage inférieur; 3 à Aigle par 3 passages inférieurs; 1 près de la station de Gampel par un passage supérieur; 3 entre Cossonay et Daillens par un chemin parallèle; 2 entre Puidoux et Palézieux par un passage inférieur; 1 à Siviriez par un passage inférieur; 2 à St. Aubin par une passerelle et un passage supérieur; 2 à Morat par un passage supérieur. Assèchement du passage inférieur de Bümpliz; remplacement du tablier métallique du pont sur la Vièze, à Monthey; nouveau dépôt de Lausanne et place de débord au sud de la Razude à Lausanne également; double voie Vauderens-Siviriez (ouverture à l'exploitation le 1^{er} mai); extension des voies de Vièze et de Cossonay; cul-de-sac à Ecublens=Rue; prolongement de la voie d'évitement de Douane et voie d'évitement à Champ-du-Moulin; fosse à piquer et grue hydraulique à Yverdon; locaux de service et bureau de poste dans l'ancienne remise aux voitures à Morges; agrandissement du bâtiment aux voyageurs des stations de Roche et de Serrières; remise à l'usage des postes à Aigle; halle aux marchandises à Tourtemagne; nouvelle maison de garde à Etoy; grue de chargement à Ecublens=Rue; ponts à bascule à la Sarraz et à Frasses; installations pour le lavage des wagons à Bouveret, Bümpliz et Kallnach;

installation de l'éclairage électrique à Ardon, St. Léonard, Viège et Boudry; alimentation d'eau des stations de Charrat-Fully, Chénens, Cugy et de cinq maisons de garde.

Travaux en cours.

Morges. Remplacement de cinq passages à niveau par trois passages inférieurs. Les travaux sont en pleine activité.

Renens. Extension. On a continué l'extension des voies.

Lausanne. Extension. On a commencé à élever les façades du nouveau bâtiment aux voyageurs, et le montage de la toiture de la halle est à peu près achevé.

Villeneuve. Les travaux d'extension touchent à leur fin.

Vallorbe. Sur les 528 500 m³ de déblais, 221 000 m³ ont été enlevés; une partie des murs de soutènement et des murs de revêtement des routes sont achevés, et la plate-forme des deux vois principales a été rehaussée entre les km. 44,₆ et 44,₉; le bâtiment de service pour la traction C. F. F. est à peu près achevé, et on a commencé la construction du nouveau bâtiment aux voyageurs.

Céligny, Rolle, Roche et Daillens. Les travaux d'agrandissement ou de reconstruction des bâtiments aux voyageurs ont été mis en œuvre.

Payerne. Extension. Les deux ailes du bâtiment aux voyageurs ont été rehaussées et sont couvertes; les autres travaux n'étaient pas encore commencés à la fin de l'exercice.

Les travaux suivants sont en outre en cours: passage inférieur de Maillefer à Serrières; assainissement au-dessus de la station de la Conversion, sur le parcours Grandvaux-Puidoux, et entre Schmitten et Flamatt; endiguement de la Singine à Thœrishaus.

II^e arrondissement.

Travaux achevés.

Revêtement en maçonnerie du tunnel de la Combe, à la Chaux-de-Fonds; passerelle à Reconvilier; remplacement du tablier métallique du pont sur le Lauelibach, entre Trubschachen et Wiggen; remplacement d'un passage à niveau à Wolhusen par un passage supérieur; élargissement du passage de la nouvelle route à Hergiswil; agrandissement de la place de chargement à Rothenburg; voies de débord à Delé-

mont; voie de tiroir à Delle, sur territoire suisse; extension de la station de Reconvilier; prolongement de deux fosses à piquer à Lucerne; construction de caves sous une partie de la halle aux marchandises, rélargissement du quai à bestiaux et nouvel enclos à bétail à la gare aux marchandises de Bâle-St. Jean; rélargissement des avant-quais des entrepôts de la gare aux marchandises de Bâle et construction de deux petits ateliers pour menues réparations à l'usage des visiteurs, y compris l'extension des voies affectées aux réparations du matériel dans le groupe de voies K de la même gare; agrandissement de la halle G. V. et marquise du bâtiment aux voyageurs, à Lucerne; installation pour le service des marchandises à Zwingen; remise pour locomotives à Laufon; agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Sonvilier; nouvelle halle aux marchandises à Vieux-Soleure, à la place de celle qui a été incendiée; abris pour le personnel de la voie à Wynigen et Trubschachen; quatre nouvelles maisons de garde et agrandissement de sept maisons semblables; pont à bascule à Mâche-Boujean; installation pour le lavage des wagons et fosses à fumier à neuf stations; nouveau quai pour le bétail d'importation et installations pour le lavage des wagons, etc., à Porrentruy; éclairage électrique à Courgenay; alimentation d'eau à Kerns-Kägiswil; installations téléphoniques sur les parcours Ostermundigen-Münsingen, Wichtrach-Thoune et Delémont-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds.

Travaux en cours.

Introduction de la ligne du Jura dans la gare aux voyageurs de Bâle. Les travaux d'infrastructure sont à peu près achevés.

Double voie Bâle-Aesch. Les travaux d'infrastructure sont prêts. La seconde voie est posée entre Münchenstein et Aesch, et les stations d'Aesch et de Dornach ont été transformées. Il ne reste plus que quelques constructions à exécuter.

Double voie Aarbourg-Lucerne. La double voie Aarbourg-Zofingue a été livrée à l'exploitation le 1^{er} mai; le tronçon Aarbourg-Sursee se trouve ainsi exploité en double voie sur toute sa longueur. On procède encore à l'extension des stations de Zofingue et de Sursee. Le projet de la double voie Sursee-Rothenburg a été soumis à l'approbation du Département fédéral des chemins de fer.

Gare aux gros matériaux et gare de triage à Weier-

mannshaus et dépôt de locomotives sur l'ancienne *propriété Aebi*, à *Berne*. Les nouvelles installations pour le service des marchandises à *Weiermannshaus* ont été livrées à l'exploitation le 13 septembre; les bâtiments ne sont pas encore tous construits. Au dépôt érigé sur les terrains *Aebi*, les voies, les installations mécaniques et les bâtiments manquent encore.

Double voie Wilerfeld-Gümligen et nouvelle *station d'Ostermundigen*. Les travaux d'infrastructure sont à peu près achevés. On a commencé la pose des rails, et les bâtiments sont couverts. On prévoit la mise en service pour le 1^{er} mai 1912.

Les projets de nouvelle *gare de Bienne* et de *gare unique de Thoun* ont été soumis à l'approbation du Département fédéral des chemins de fer. On a entrepris différents agrandissements dans la gare aux marchandises de *Bâle*; une station de ravitaillement a été installée au dépôt des locomotives de la *Nauenstrasse*, à *Bâle*; extension des stations de *Pratteln*, *Derendingen*, *Schüpfen* et *Konolfingen*; nouvelle station de *Boncourt*.

III^e arrondissement.

Travaux achevés.

Revêtement en maçonnerie d'un tronçon du tunnel du *Staudenhorn*; chemins parallèles et chemins d'accès des deux côtés de la voie, entre *Brougg* et *Schinznach*, en remplacement de quatre passages à niveau; déviation d'un chemin parallèle entre *Laufenbourg* et *Sisseln*; passages inférieurs parallèle entre *Laufenbourg* et *Sisseln*; passages inférieur pour route et pour piétons à *Thalwil*; nouveau pont métallique km. 95,793 près d'*Oberrüti* en remplacement du pont emporté par les hautes eaux en juin 1910; quatre nouvelles voies de garage à la gare principale et extension des voies pour le dépôt extérieur des locomotives, à *Zurich*; prolongement du cul-de-sac à *Töss*; extension des voies à *Bülach*, *Rümlang*, *Rümikon-Mellikon*, à *Niederurnen* et à *Oberurnen*; agrandissement de la place et du quai de chargement à cette dernière station; aménagement d'un magasin pour la douane dans l'ancien entrepôt à *Zurich*; reconstruction de la halle aux marchandises de *Wallisellen*, en partie incendiée; magasin pour le chef de district à *Bülach*; prolongement de la halle aux marchandises et du quai de chargement de *Dübendorf*; nouvelle marquise à *Töss*; nouveaux ateliers de *Zurich*:

toutes les sections sont maintenant en service; deux nouvelles maisons de garde; grue de chargement à Steinmaur; pont à bascule à Dübendorf; installation pour le lavage des wagons et fosses à fumier à six stations; éclairage électrique complémentaire de la gare principale de Zurich; installation de l'éclairage électrique à Schinznach-Bad, Cham, Laufenbourg, Zurzach, Dättwil et Netstal; appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Turgi, Au (Zurich), Siebnen-Wangen, Rumikon-Mellikon (complément); signal de manœuvres dans le groupe IV de manœuvres, à Zurich; deux signaux de manœuvres à Brougg; transformation des stations de bloc I, II et III de la ligne Zurich-Wallisellen; signaux avancés, de protection et de passage à différentes stations; alimentation d'eau de la nouvelle remise aux locomotives à la gare principale de Zurich (complément); installation de bouches à eau dans la remise aux locomotives à Brougg, aux stations de Laufenbourg, Stein-Säckingen, Eiken, Schinznach-Dorf et Benken, ainsi qu'à trois maisons de garde; installations téléphoniques Richterswil-Ziegelbrücke-Näfels-Mollis et Rapperswil-Wohlen.

Travaux en cours.

Travaux de protection contre les chutes de pierre entre Weesen et Mühlehorn, et revêtement en maçonnerie du tunnel de la Weisswand; extension des installations des stations de Töss, Urdorf et Oberrieden-Dorf; reconstruction du bâtiment aux voyageurs de Baden; bâtiment de service et canalisation à Brougg; construction d'un nouveau bâtiment à voyageurs et de W.C., déplacement de la halle aux marchandises et rélargissement du quai de chargement à Unterzen; nouveau bâtiment aux voyageurs à Pfungen-Neftenbach; appareil de manœuvre centrale à Rothkreuz.

Reconstruction de la *ligne de la rive gauche du lac de Zurich* sur le territoire de la ville de Zurich: On n'a pas encore pu se mettre d'accord sur le projet. Des sondages et des mesurages du niveau de l'eau ont été pratiqués dans le domaine de la station de Zurich-Enge, sur le tracé actuel, afin de voir s'il est possible d'établir une ligne souterraine.

IV^e arrondissement.

Travaux achevés.

Parapluie sous la construction métallique du pont de la Gürtelstrasse, à Coire; nouveau pont sur la Landquart;

agrandissement de la place de déchargement à Au (St. Gall); voies de garage à la gare de St. Gall; jonction définitive du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg à Romanshorn et prolongement de la voie de débord de cette gare; travaux d'extension à Wil, Weinfelden et Emmishofen, pour le raccordement du chemin de fer transthurgovien; extension des voies à Uttwil et Dinhard et prolongement de la voie II vers l'est, à Etzwilen; agrandissement de la remise aux locomotives de St. Gall; marquises sur les trois quais en cul-de-sac à Romanshorn; reconstruction du bâtiment aux voyageurs et de la halle aux marchandises, y compris de nouveaux W. C., à Dietfurt; installation de la lumière électrique à Coire (intérieur du bâtiment aux voyageurs, bâtiment de service, halle aux marchandises et passage sous voie), à Arbon (voies), et à Ossingen, Hemmishofen, Ramsen et Dietfurt; appareils de manœuvre centrale à Arbon, Güttingen, Stammheim et Wattwil; téléphone de ligne Romanshorn-Kreuzlingen; seconde ligne télégraphique locale Altstätten-Buchs.

Travaux en cours.

Gare de Winterthour: La dérivation et la couverture de l'Eulach sont achevées, et la construction du passage inférieur de la Zürcherstrasse est poussée très activement.

Gare de Wil: On a commencé les travaux de l'extension générale de cette station.

Station de Gossau: Les travaux de terrassement et de maçonnerie pour le déplacement de cette station sont commencés.

Gare de St. Gall: Le passage pour piétons, à l'est de la gare, et le tunnel pour la poste sont en cours d'exécution; la construction du bâtiment aux voyageurs et d'administration est commencée.

Station de St. Fiden: Les travaux d'extension était près d'être achevés à la fin de l'année; il ne restait plus à construire que le passage sous voies et les quais pour voyageurs, ainsi qu'à poser quelques voies et l'appareil de manœuvre centrale.

Double voie Winterthour-Ste. Marguerite.

a. *Tunnel à double voie du Rosenberg, entre St. Gall et St. Fiden.* Le tunnel est terminé, et l'on a commencé à ré-

partir le ballast, de sorte que la mise en service pourra avoir lieu en avril 1912.

b. Tronçon Winterthour-Wil. Entre Wil et Aadorf, les travaux sont menés très énergiquement et touchent à leur fin. Le projet pour le tronçon Aadorf-Räterschen est approuvé et les travaux ont été mis en soumission. Le projet se rapportant au parcours Räterschen-Winterthour n'a pas encore pu être approuvé, parce que la question de l'établissement d'une plus grande station à Grüze, demandé par la commune de Winterthour, n'a pas encore été tranchée.

c. Tronçon St. Gall-Bruggen. Les terrassements sont prêts et le ballastage de la voie très avancé.

d. Tronçon Winkeln-Gossau. Le projet sera prochainement soumis au Département fédéral des chemins de fer.

En outre, les travaux ci-après étaient en voie d'exécution:

une passerelle métallique et une deuxième conduite d'eau, partant de celle de la « corporation » et destinée à l'alimentation des locomotives, en gare de Romanshorn; une place de chargement à Uzwil; un quai aux bestiaux en gare de Buchs et divers menus travaux neufs et installations à cette gare.

V^e arrondissement.

Travaux achevés.

Assèchement et consolidation d'une tranchée entre Immensee et Goldau; murs de soutènement et de revêtement pour soutenir des roches détachées, sur le flanc du Righi (Bösegg); murs de soutènement et de revêtement le long d'un talus rocheux entre Zoug et Walchwil; parois de protection contre les chutes de pierres au portail nord du tunnel de Stutzeck, entre Sisikon et Flüelen; endiguement du Ghiirschbach; extension de la canalisation de Göschenen; mur de protection entre Rodi-Fiesco et Faido; endiguement du Travi (torrent) entre Lavorgo et Giornico; murs de revêtement sur le parcours Nazzaro-Ranzo-Gerra-Pino; renforcement du pont sur l'Evibach, entre Erstfeld et Amsteg; passage supérieur pour la route cantonale, entre Amsteg et Gurtellen; renforcement du pont inférieur de la Meienreuss; transformation du pont à travée métallique, entre Airolo et Bodio; reconstruction du tablier métallique des ponts sur la Nala (Biasca-Osogna) et sur la Savaglia (Maroggia-Capolago); reconstruction du pont sur la Dirinella à la frontière, près de Pino; place de débord à Sisikon; voie

de dépassement à Lavorgo; agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Lugano et nouvelle distribution des locaux; nouveau quai de chargement pour la pierre à Lavorgo; corps de garde, magasin et logement pour la garde à l'entrée du tunnel à Göschenen, et installation de bains et de douches pour les ouvriers du tunnel au même endroit; nouveaux W.C. à Sisikon; corps de garde pour le personnel de la voie à Schwyz, Sisikon, Osogna, Claro et Castione; éclairage électrique à Steinen, Bodio, Melide, Maroggia et Capolago, et modification des installations d'éclairage de la gare de Chiasso (substitution du courant alternatif au courant continu); installation de bouches à eau de réserve pour l'alimentation des locomotives, à Goldau, et alimentation d'eau de deux maisons de garde; installation pour le lavage des wagons et fosses à fumier à quatre stations; signaux de passage à quatre stations; câble pour le télégraphe et les signaux dans les tunnels de Paradiso et de San-Martino.

Travaux en cours.

Double voie Giubiasco-Chiasso.

Tronçon Lugano-Maroggia: Les travaux d'agrandissement de la station de Melide sont commencés.

Tronçon Maroggia-Mendrisio: Le projet a été soumis à l'approbation du Département fédéral des chemins de fer.

Tronçon Mendrisio-Balerna: L'infrastructure est à peu près terminée, il reste à déplacer une route et à construire un passage inférieur; la pose des voies est commencée.

Tronçon Balerna-Chiasso: La seconde voie est achevée, et tous les trains l'utilisent pour permettre de prolonger les passages inférieurs sous l'ancienne voie. Les deux voies seront probablement mises en service le 1^{er} mai 1912.

Tronçon Giubiasco-Lugano: Les études ont été continuées et plusieurs projets achevés.

Les travaux ci-après sont en outre en voie d'exécution:

Prolongement de 262 m. de la voie d'évitement à Sisikon, pose d'une nouvelle marquise et revêtement du quai; travaux de consolidation dans le bassin de réception de la Laubkehle (glissoir), entre Erstfeld et Amsteg; passage inférieur pour le chemin de fer Lugano-Ponte-Tresa, à Lugano; extension des voies à Gordola; chariot transbordeur à commande électrique aux ateliers de Bellinzona.

c. Entretien de la voie.

Nous donnons ci-après un aperçu des travaux d'entretien les plus importants:

Ier arrondissement. Réfection de la voûte et des piédroits du grand tunnel de Jougne (les travaux sont suspendus; 420 m. de voûte et de piédroits ont été reconstruits), même travail au petit tunnel sur 46 m. de longueur (le travail est achevé) et reconstruction de la maçonnerie du pont du Doubs pour le compte du P. L. M.; construction de 259 m. de voûtes et maçonnerie et de 80 m. de piédroits dans le tunnel de Mühlethal, entre Schmitten et Flamatt (le travail est achevé); réfection de la maçonnerie du tunnel de St. Blaise; fossé collecteur des eaux dans la tranchée de Chambésy; reconstruction des culées du pont de la Venoge, en amont de Cossonay; puits de sondage et galeries collectrices pour l'assèchement du remblai instable en amont de la Conversion; prolongement de la voûte du passage supérieur à Oron, à frais communs avec le canton de Vaud; assèchement du remblai de la Taferna, près Flamatt; galerie collectrice dans le grand remblai de la Sonnaz, près Belfaux; construction d'un mur et travaux de drainage entre Ecublens et Bressonaz, pour protéger la ligne contre les glissements; nouveau curage du lit du Mauvoisin près de St. Maurice, à la suite des hautes eaux des 31 août et 17 septembre; remplacement du passage supérieur en bois, près de Salquenen, par un dit en béton armé; reconstruction des tabliers de sept ponceaux, entre Viège et Brigue; aménagement de deux nouveaux logements et de sept locaux pour le personnel, dans le bâtiment aux voyageurs de Brigue; parapluie en éternit dans le tunnel du Simplon, sur 62 m. de longueur, pour protéger la voie contre le suintement de l'eau.

IIe arrondissement. Réfection des culées du pont de la Gellerstrasse, sur la ligne des trains de marchandises Birsbrücke-gare de triage de Bâle; construction de digues le long de la Suze, entre Bienne et Sonceboz; agrandissement du ponceau pour le Schwendigraben, entre Zäziwil et Signau; traveau de protection au confluent de l'Emme et de l'Ilfis, à Emmenmatt; construction de digues le long de l'Ilfis, près de Langnau, et le long de la rive droite de l'Emme; reconstruction des digues endommagées sur la rive droite de la petite Emme, entre Wolhusen et Malters; construction d'un

éperon et d'une digue provisoire près du Renggbach, entre Malters et Littau, et de trois éperons sur la rive droite de la petite Emme, près d'Emmenbrücke; travaux de protection de rives le long de la Wigger, entre Dagmersellen et Nebikon.

III^e arrondissement. Réfection de la maçonnerie des tunnels de Koblenz, du Bœtzberg et de l'Albis; reconstruction de la voûte du tunnel du Dettenberg (23 m. étaient achevés à fin 1911); revêtement en maçonnerie d'une partie du portail est du tunnel de la Weisswand; travaux de protection contre les éboulis, entre Weesen et Mühlehorn; assèchement des terrains instables près de Stein-Säckingen (les travaux sont terminés et les mouvements de terrains sont arrêtés; même opération le long de la Seehalde à Zurzach, sur les parcours d'Altstetten à Urdorf et d'Ebikon à Lucerne, ainsi qu'à Uznach; travaux de protection dans les terrains instables, entre Oberrüti et Rothkreuz; réfection du remblai de la voie détérioré par les éboulis entraînés par le Rüfiruns, entre Luchsingen et Diesbach, le 19 mai, lesquels ont occasionné une interruption de service jusqu'au 2 juin, curage du lit de la Linth et travaux de protection provisoire à cet endroit et près de Mitlœdi; réfection des travaux de protection près du pont de la Limmat, entre Baden et Turgi, et de ceux près du pont de la Reuss, entre Turgi et Brugg; réfection des digues de protection le long du Bünzbach, près d'Othmarsingen, et du Riedgraben entre Altstetten et Schlieren; endiguement du Rhin entre Schwaderloch et Etzgen, du Haslebach entre Mettmenstetten et Knonau, et de la Sihl, près de Sihlbrugg; transfert d'un château d'eau de Seebach à Uznach.

IV^e arrondissement. Consolidation de la tranchée en aval de St. Fiden; construction de rigoles dans les terrains instables du Steinachtobel; reconstruction du mur de soutènement près de la propriété Scholastika, en gare de Rorschach; rélargissement du remblai effondré, entre Staad et Rheineck; curage du Mühlebach près de Coire et de la Zizerserrüfe, et amélioration des travaux de protection; dragages dans le port de Romanshorn; consolidation des terrains instables entre Etzwilen et Schaffhouse; travaux de protection le long des rives de la Thour, près de Kradolf; drainages complémentaires aux alentours de la ferme d'Oberkirch (Kaltbrunn); construction de contreforts pour soutenir des rochers en surplomb, entre Dietfurt et Lichtensteig; nou-

veaux sommiers du pont du Trübbach et réfection de maçonnerie; réfection de maçonnerie du pont d'Etwilen et du viaduc de Feuertalen; transformations dans l'ancien bâtiment aux voyageurs de St. Gall; déplacement de l'ancienne halle aux marchandises de St. Fiden et aménagement de cette construction en magasin pour le chef de district; reconstruction du toit de la remise de Rorschach, incendié le 9 avril; transfert de Wil à Ste. Marguerite de l'ancienne remise aux locomotives, et aménagement de celle-ci en magasin pour le matériel de la voie; installation de ponts à bascule dans les voies industrielles des tuileries de Diessenhofen et de Schlatt (Paradies).

V^e arrondissement. Elargissement du remblai de la voie sur un parcours de 450 m., entre Zoug et Walchwil, ainsi qu'entre Steinen et Schwyz; asséchement du sol à la station de Küssnacht; purge des tranchées rocheuses sur les parcours de montagne, ainsi qu'entre Immensee et Goldau, entre Zoug et Goldau et entre Brunnen et Flüelen; amélioration des travaux de protection le long du lac des Quatre-Cantons, entre Brunnen et Sisikon; détournement des eaux suintant à travers la voûte du tunnel de Stutzeck; complément de l'enrochement près du pont de la Reuss à Göschenen; détournement des eaux au portail nord du tunnel de Meggiagra, pour parer à la formation de glace; reconstruction de la culée nord du pont sur le Dornibach, près de Sisikon, et des culées du pont sur la Nala près d'Osogna; ripage du pont de Magadino pour établir un profil d'espace libre normal; sonnerie aux maisons de garde de la ligne Lucerne-Chiasso; construction de quais pour enwagonner les automobiles, à Göschenen, Airolo et Faido; reconstruction et complément des murs de protection sur la rive droit de la Boggera, entre Biasca et Osogna.

Réfection de voie.

Ont été réfectionnés :	Mètres de voie
en matériel nouveau type C. F. F. pour lignes principales	94 072
en matériel nouveau type C. F. F. pour lignes secondaires	12 751
en matériel type G. B.	—
sur territoire français en matériel type P. L. M.	78
en matériel ancien type S. E. II, mi-valeur	24 708
renouvellement des rails seulement, type G. B.	7 464
renouvellement des traverses seulement	3 406
renforcement des voies par l'augmentation du nombre des traverses	54 578

remplacement de branchements par des branchements nouveaux types	Pièces	170
remplacement de branchements par des branchements anciens types		170
La longueur totale des voies à entretenir, tronçon Vevey-Chexbres compris (7850 m.), se chiffrait à fin 1911 à	Mètres	4 907 710
dont 35 989 m. sur territoire français, appartenant au P.L.M.; il reste donc pour notre réseau, déduction faite des 8790 m. de voie loués au E.L.B. entre Bâle et la frontière		4 863 899
Les rails, d'acier, branchements et croisements non compris, ont une longueur totale de		4 426 863
Les rails de fer, branchements et croisements non compris, ont une longueur totale de		268 075
Longueur totale des branchements et des croisements sur le réseau C.F.F.		168 961
Les rails d'acier des nouveaux profils C.F.F. sont posés sur une longueur de		1 316 077
Les rails d'acier des profils G.B. sont posés sur une longueur de		463 732
Longueur des voies avec traverses métalliques		3 157 302
Longueur des voies avec traverses de bois		1 680 417
Longueur des voies avec selles spéciales (dont 713 sur traverses en béton armé)		26 180
Nombre de rails cassés		171
dont: rails de fer		2
rails d'acier		175
rails de moins de 36 kg.		80
» » 36 à 42 kg.		80
» » 42 kg. et plus		17

d. Travaux préliminaires pour la traction électrique.

1. Nous avons déjà dit dans le chapitre « Département de l'exploitation », sous chiffre 41, que la Commission d'études pour l'*exploitation électrique* des chemins de fer a presque achevé ses travaux durant l'exercice. Nous ajoutons que ces travaux portent sur les sujets généraux ci-après: somme d'énergie nécessaire, normes et principes d'un service de traction, système de courant, etc., ainsi que sur les projets et les calculs spéciaux se rapportant à l'exploitation électrique de la ligne du Gothard et du II^e arrondissement. Ces calculs ont démontré que sur la ligne du

Gothard la traction électrique aurait coûté, en 1904, 5 % de moins que celle à la vapeur, tandis qu'avec le trafic actuel, qui est d'environ 40 % plus élevé, on réaliserait une économie en exploitant à l'électricité. Cette économie s'accentuerait encore davantage au fur et à mesure du développement du trafic. La situation n'est pas aussi favorable au II^e arrondissement; la traction électrique y reviendrait environ à 15 % de plus que la traction à la vapeur en 1910.

Lorsque la Commission nous aura remis son rapport final, que M. le professeur Wyssling est chargé de rédiger, nous soumettrons au Conseil d'administration un rapport sur l'équipement électrique de la ligne du Gothard, et nous lui demanderons en même temps un premier crédit pour la construction d'une usine hydro-électrique sur la Reuss, à Amsteg, et l'équipement du premier tronçon Erstfeld-Airolo.

Nous ajoutons ce qui suit au sujet des études que nous avons faites sur l'exploitation électrique de la ligne du Gothard.

Lors du rachat du Gothard, nous sommes entrés en possession des concessions et des avant-projets d'utilisation des forces hydrauliques de la Reuss et du Tessin. Nous avons poursuivi l'étude de ces avant-projets et avons constaté qu'il était nécessaire de faire procéder à des relevés détaillés de terrain et d'installer quelques stations de jaugeages pour pouvoir étudier la question des usines à construire. Ces travaux ont été exécutés en 1910. Nous avons ensuite prévu trois usines sur le versant nord du Gothard, où nous disposons de la chute de la Reuss d'Andermatt à Amsteg en vertu de la convention avec le gouvernement uranais des 29 novembre/7 décembre 1907. La première de ces usines sera installée à Göschenen, la seconde à Wassen et la troisième à Amsteg. Sur le versant sud, le gouvernement tessinois nous a concédé par convention des 2/6 mars 1909 l'utilisation des forces hydrauliques du Tessin et de ses affluents d'Airolo à Lavorgo. Nous projetons de construire une usine sur le lac de Ritom et une autre sur le Tessin, entre Rodi et Lavorgo. Deux ou trois de ces usines suffiront pour assurer l'exploitation de la ligne du Gothard, de sorte qu'une surproduction considérable d'énergie pourra être utilisée pour les lignes situées plus au nord.

Sur la ligne du St. Gothard même, nous avons l'intention d'appliquer la traction électrique en premier lieu entre Erstfeld et Biasca, parce que c'est là que la fumée présente

le plus d'inconvénients et que la traction électrique sera le plus économique, en regard de la traction à la vapeur. La transformation de ce parcours (90 km.) se fera en deux étapes. Le premier tronçon que l'on se propose d'équiper va d'Erstfeld à Airolo et représente à peu près la moitié de la longueur totale. Cette combinaison a l'avantage de faire rentrer le grand tunnel dans la première section transformée.

Pour produire l'énergie nécessaire à l'exploitation électrique du tronçon Erstfeld-Biasca, nous avons prévu la construction d'une usine sur la Reuss près d'Amsteg, parce qu'elle sera capable de produire suffisamment d'énergie pour l'exploitation du tronçon Erstfeld-Biasca tout entier, dans les conditions de trafic actuel. Nous avons encore donné la préférence à cette usine plutôt qu'à celle du lac de Ritom, au sud du Gothard, parce que le rapport élaboré au cours de l'exercice par M. le professeur Dr Heim, de Zurich, en collaboration avec MM. les Drs Arbenz et Staub, conclut que les conditions géologiques de l'emplacement où sera édifiée l'usine d'Amsteg sont simples et claires, tandis que celles du lac de Ritom sont très complexes. Il manifeste des craintes sérieuses au sujet de l'endiguement et de la galerie d'amenée. Nous sommes donc contraints de faire de nouvelles études avant de pouvoir envisager la construction de cette usine. Pour des raisons économiques, il ne serait pas recommandable de construire en premier lieu celle de Lavorgo.

Au vu des motifs qui précèdent, nous avons entrepris de dresser un projet d'usine sur la Reuss, près d'Amsteg, laquelle serait destinée à fournir l'énergie nécessaire à la traction sur le parcours Erstfeld-Airolo. Ce projet pourra être présenté dans quelques mois.

2. Nous avons dit dans notre rapport sur l'exercice de 1910 que nous avons acheté des Ateliers de construction d'Øerlikon les plans de l'*usine projetée à l'Etzel*, avec le dossier s'y rapportant, et que nous avons présenté aux gouvernements des cantons de Zurich, Schwyz et Zoug des demandes de concession pour l'utilisation de la Sihl et pour sa dérivation dans le lac de Zurich.

Il n'a pas encore été engagé de négociations au sujet de ces concessions, parce qu'il s'agit de bien déterminer préalablement les droits des cantons intéressés.

3. La maison Zoller & Cie ayant demandé, sur la base

d'une étude faite par M. le directeur Nizzola, une concession pour une *usine hydro-électrique sur le lac d'Ægeri*, nous avons aussi cru devoir adresser une demande semblable au gouvernement du canton de Zoug.

4. M. le Dr en droit H. Biggel, à Rorschach, mandataire de la maison Seeger & Cie, à St. Gall, nous a proposé de nous transférer une concession pour l'utilisation des *forces du Schmuèrbach, du Ladrabach et du Flembach*, dans la vallée du Rhin antérieur (Grisons); nous lui avons répondu négativement, attendu que l'établissement et l'exploitation de l'usine projetée reviendraient trop cher pour le service d'un chemin de fer.

5. Les Ateliers de construction d'Øerlikon nous ont demandé de maintenir les *installations électriques* établies sur le parcours *Seebach-Affoltern*, pour lui permettre d'effectuer des courses d'essais. Nous y avons consenti, à bien plaisir, aux conditions de la convention de novembre 1904.

6. Notre Conseil d'administration a approuvé, en séance du 6 mai 1911, la convention conclue le 29 octobre 1910 par la Direction du I^{er} arrondissement et le Conseil d'Etat du canton du Valais pour la *concession des forces motrices du Rhône* entre Fiesch et Mœrel. Le contrat est ainsi devenu parfait.

7. Le Département fédéral de l'intérieur nous a priés de nous prononcer, eu égard à l'adoption future de la traction électrique, sur une demande d'autorisation d'exporter en France l'énergie produite par une usine à construire sur l'Aar. Nous avons répondu que nous n'avions rien à objecter, en principe, contre une exportation d'une durée limitée. Nous avons proposé au Conseil fédéral de subordonner son autorisation à diverses conditions.

8. Une enquête a été faite, durant un an et demi, sur l'*usure anormale du champignon des rails* constatée par endroits dans le *tunnel du Simplon* et sur la forte altération, par la rouille, des rails et de leurs accessoires métalliques (selles, crampons, éclisses et boulons). Il résulte de cette enquête que cette altération est principalement causée par l'eau qui s'égoutte directement sur la voie, par l'humidité relativement considérable de l'air et par la température élevée de

l'atmosphère. Il n'a pas été démontré que le *courant électrique* exerce une *influence notable sur l'usure et la rouille*. Des observations ont aussi été ordonnées dans les tunnels du Gothard et du Hauenstein sur les effets de l'humidité relative et de la température de l'air.

9. Les travaux d'*achèvement du II^e tunnel du Simplon* et, plus tard, l'exploitation des deux tunnels nécessiteront, aussi bien sur la rampe sud que sur la rampe nord, une consommation d'énergie à laquelle les *usines* existantes ne suffiront pas. Sur la rampe sud, l'énergie qui nous manque nous est assurée par l'usine de la Cairasca, en vertu du contrat passé les 23/25 mars 1909 avec la société Dinamo, à Milan. Cette usine est à peu près terminée. Sur la rampe nord, il sera possible d'accroître sensiblement, par une transformation, la capacité de l'usine du Rhône. La Direction du I^{er} arrondissement a élaboré pour cela un projet en commun avec notre bureau d'études pour la traction électrique.

10. Il n'y a pas eu, au cours de l'exercice, de pourparlers avec les chemins de fer italiens de l'Etat au sujet de l'adoption de la *traction électrique* sur le tronçon *Iselle-Domodossola*.

11. Une *concession d'eau* nous ayant été offerte sur le *torrent de la Reschy, dans le canton du Valais*, nous avons répondu que ces forces ne feraient pas notre affaire, et que nous renoncions par conséquent à acquérir la concession.

12. M. Marc Calvi, à Roveredo, nous a offert sa propriété près de Roveredo et la *concession des forces hydrauliques de la Calancasca* s'y rattachant. Nous lui avons répondu négativement, en l'informant que nous possédions au Tessin des forces hydrauliques suffisantes pour l'exploitation électrique de nos lignes au sud des Alpes.

e. Administration du matériel de la voie.

1. Des instructions ont été données aux Directions d'arrondissement pour régler les rapports de l'administration du matériel de la voie avec les ateliers, en ce qui concerne la fabrication et la mise en état des aiguilles.

2. Le marché conclu les 15/17 septembre 1909 avec l'Union des aciéries pour la fourniture de rails d'acier et de traverses métalliques en 1910, 1911 et 1912 prévoit que nous pourrons nous faire livrer en 1913 ce qui ne l'aura pas encore été au cours de ces trois années. Sur notre désir, l'Union des aciéries nous a fait la même concession pour les rails.

3. Il a été vendu, en fait de matériel de rebut :

a. par voie de soumission	fr. 727 220
b. de gré à gré, par postes de plus de fr. 2000 »	134 200
c. par petits postes	» 244 634
soit au total	<u>fr. 1 106 054</u>

4. La fourniture des traverses nécessaires pour 1912 a été adjugée, par contrat, à 51 maisons différentes; elle comprend : 111 950 traverses ordinaires et 1500 m³ de traverses spéciales pour branchements et pour ponts, d'une valeur de fr. 686 675. L'injection de ces traverses a été adjugée à 6 maisons, pour fr. 293 300. La fourniture des attaches de rails, qui représente une valeur de fr. 1 125 700, a été confiée à 16 maisons, et celle des parties détachées pour la construction d'aiguilles et de croisements, qui se chiffre à fr. 135 400, à 10 maisons.

5. Matériel acheté pendant l'exercice :

		Poids par mètre courant			
Types C. F. F. I.	.	45,9 kg.	acier Bessemer	1 108 tonnes	
» I.	.	45,9 kg.	» Thomas	10 031 »	
» II.	.	48,9 kg.	» »	696 »	
» V.	.	36,2 kg.	» »	1 630 »	
» G. B. II	.	37 kg.	» »	529 »	
Total				<u>13 894 tonnes</u>	

Traverses de fer.

	Tonnes
traverses ordinaires C. F. F. I de 2,70 m. pour lignes principales	8 543
traverses pour branchements C. F. F. I. »	» 446
Total	<u>8 989</u>

Accessoires de rails 1 855 tonnes.

Branchements et croisements.

branchements simples	130 pièces
branchements pour aiguilles anglaises	370 »
croisements simples	373 »
» doubles	193 »
plaques de support en tôle	503 tonnes
cœurs en fonte en coquille, 79 pièces.	38 »
pointes de cœur en acier Martin, 647 pièces	111 »
rails pleins pour lames d'aiguilles, 1384 pièces.	403 »
contre-rails en cornière normaux	880 pièces
cornières pour contre-rails	99 tonnes

Traverses en béton.

Traverses ordinaires en béton armé, brevet suisse n° 40 418	1000 »
---	--------

*Traverses de bois.**a. Traverses ordinaires :*

<i>chêne</i>	59 884 pièces
de provenance suisse	53 140 pièces
» » française	6 621 »
» » allemande	123 »
<i>hêtre</i>	30 224 »
de provenance suisse	30 024 pièces
» » autrichienne	200 »
<i>mélèze</i> , toutes de provenance suisse	2 843 »
<i>pin</i> » » » »	9 380 »

Total 102 331 pièces

b. Traverses pour branchements et ponts :

<i>chêne</i>	942 m ³
de provenance suisse	834 m ³
» » française	101 »
» » allemande	7 »

Ont été injectées :

A. Traverses ordinaires :

1. Au chlorure de zinc, d'après le procédé Burnett:

traverses de chêne	1911 pièces	} 2 116 pièces
» mélèze	147 »	
» pin	58 »	

d'après le procédé Straschun:

pin	2 136 »
---------------	---------

2. A la créosote (imprégnation complète) :

soit: traverses de chêne	53 173 pièces	} 93 292 »
» hêtre	30 417 »	
» mélèze	2 716 »	
» pin	6 986 »	

Total 97 544 pièces

b. Traverses pour branchements et ponts :

Au chlorure de zinc, procédé Burnett	112 m ³
A la créosote (imprégnation complète)	943 »

Total 1055 m³

V. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. *L'entreprise de construction du tunnel du Simplon, Brandt, Brandau & Cie*, a déposé au greffe du Tribunal fédéral, le 28 avril, la demande qu'elle nous avait annoncée (v. rapport de gestion de 1910, page 178).

Les *points litigieux* sont énoncés comme suit dans la demande :

« I. Y a-t-il lieu de reconnaître que les contrats conclus aux dates des 15 avril 1898, 9 novembre 1898 et 9 octobre 1903 (ce dernier avec ratification du Conseil fédéral) entre la société d'entreprise du Simplon Brandt, Brandau & Cie, à Winterthour, d'une part, et la compagnie du chemin de fer Jura-Simplon, d'autre part, ont cessé de déployer leurs effets en tant qu'ils concernent l'achèvement de la II^e galerie du tunnel, et l'administration défenderesse est-elle par conséquent tenue de verser à la société demanderesse le cautionnement retenu sur le prix du I^{er} tunnel au montant de fr. 1,710,100, la différence de fr. 155,200 portant sur le décompte relatif au I^{er} tunnel demeurant réservée ?

« II. *Subsidiairement* :

« Doit-il être reconnu que le procédé suivi par les chemins de fer fédéraux, selon leurs lettres des 14 juin et 6 août 1910, contre la société d'entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & Cie, est dénué de base légale, et que par conséquent les chemins de fer fédéraux ne possèdent contre la société d'entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & Cie, du chef de la résiliation unilatérale du contrat, aucun droit quelconque à des dommages-intérêts relativement à l'achèvement du II^e tunnel ?

« Les chemins de fer fédéraux sont-ils par conséquent tenus de verser à la société demanderesse le cautionnement retenu de fr. 1,710,100, la différence de fr. 155,200 portant sur le décompte relatif au I^{er} tunnel demeurant réservée ?

« III. *Sous-subsidiairement* :

« La société d'entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & Cie est-elle en droit, en vertu de la disposition

du 3^e alinéa de l'article 364 du code fédéral des obligations, de demander soit la résiliation du contrat en ce qui concerne l'achèvement de la II^e galerie du tunnel, soit, éventuellement, l'augmentation du prix stipulé, dans la mesure fixée selon l'appréciation du tribunal au vu d'une expertise, et s'il en est ainsi les chemins de fer fédéraux sont-ils tenus de verser à l'entreprise, — sous réserve de la différence de fr. 155,200 portant sur le décompte relatif au I^{er} tunnel, — dans la première éventualité le montant intégral incontesté de fr. 1,710,100 du cautionnement, dans la deuxième éventualité une fraction de ce cautionnement arrêtée à fr. 960,000? »

D'accord avec le Département fédéral des chemins de fer, nous avons chargé M. le Dr P. Scherrer, avocat et conseiller aux Etats, à Bâle, de la défense de nos intérêts dans cette affaire.

Dans notre réponse du 5 décembre 1911 nous concluons au rejet de toutes les fins de la demande; nous avons pris en outre les conclusions reconventionnelles suivantes :

I. Déclarer les demandeurs et défendeurs à la demande reconventionnelle responsables vis-à-vis des défendeurs et demandeurs à l'action reconventionnelle de tous les dommages qui ont été occasionnés ou qui seront occasionnés par l'inexécution du deuxième tunnel du Simplon sur la base du contrat conclu entre parties.

Condamner en conséquence les demandeurs et défendeurs à la demande reconventionnelle à rembourser aux défendeurs et demandeurs à l'action reconventionnelle l'excédent des frais qui résulteront ou qui seraient résultés de l'exécution de ces travaux par des tiers sur la base du contrat conclu entre les parties.

II. Allouer aux demandeurs à l'action reconventionnelle une indemnité calculée avec intérêt au 5 % dès le jour de cette action.

III. Condamner en outre les demandeurs et défendeurs à la demande reconventionnelle au paiement de fr. 181,270 au 5 % dès le jour de l'action reconventionnelle; éventuellement obliger les défendeurs à la demande reconventionnelle d'exécuter à leurs frais les travaux de reconstruction du canal d'écoulement des eaux de la galerie parallèle et de payer aux demandeurs à l'action reconventionnelle une somme de fr. 10,000 avec intérêt au 5 % dès le jour de cette action.

IV. Condamner les demandeurs et défendeurs à la demande reconventionnelle à payer fr. 2,300,000 aux demandeurs à l'action reconventionnelle dans le cas où la construction du 2^e tunnel ne serait pas effectuée prochainement ou dans celui où les travaux de maçonnerie de la galerie, reconnus nécessaires par les experts, devraient être entrepris. Eventuellement imposer aux défendeurs à la demande reconventionnelle l'exécution, à leurs propres frais, des travaux de protection reconnus nécessaires par les experts.

V. Condamner les demandeurs et défendeurs à la demande reconventionnelle à rembourser aux défendeurs et demandeurs à l'action reconventionnelle toutes les dépenses nécessitées par la galerie parallèle, dès le jour de la demande, pour éviter les conséquences dommageables sur le tunnel I, en tant que ces dépenses ne sont pas déjà comprises dans les autres montants des indemnités à allouer aux demandeurs à la demande reconventionnelle.

VI. Condamner les demandeurs et défendeurs à la demande reconventionnelle au paiement de tous les frais du procès, y compris les frais de tribunal et d'avocat.

2. Par demande du 3 avril, la compagnie du *chemin de fer régional du Val-de-Travers* a conclu devant le Tribunal fédéral à ce qu'il soit prononcé :

« 1^o que les chemins de fer fédéraux doivent tenir compte à la compagnie du chemin de fer régional du Val-de-Travers d'une somme de fr. 23,435, en application de l'arrêté du Conseil fédéral du 11 octobre 1910, pour différences sur les taxes des transports Presta-Travers du 1^{er} juillet 1909 au 31 décembre 1910, avec intérêts au taux de 5 % dès le 31 décembre 1910, subsidiairement dès la notification de la demande;

« 2^o que le principe en vertu duquel la conclusion qui précède est adoptée — application des taxes de la station Couvet R. V. T. aux transports de la Presta — fera règle entre la compagnie du Régional du Val-de-Travers et les chemins de fer fédéraux jusqu'à l'expiration du contrat d'exploitation, soit jusqu'au 31 décembre 1914. »

Nous avons conclu à libération de cette demande, que nous considérons comme incontestablement mal fondée.

3. Par demande datée du 1^{er} septembre, la *commune de Brigue* a pris devant le Tribunal fédéral les conclusions suivantes contre les chemins de fer fédéraux :

« Plaise au Tribunal :

« 1^o Condamner l'administration défenderesse à payer à la demanderesse la somme de fr. 40,000, avec intérêts au 5 % dès le 1^{er} juin 1906.

« 2^o Condamner en outre l'administration défenderesse:

- a. à rétrocéder à la demanderesse le terrain d'une superficie d'environ 24,000 m² qui lui a été abandonné par cette dernière en 1877, lors de la construction de la ligne Viège-Brigue, pour l'établissement de l'ancienne gare, et à vider les lieux dans un délai convenable, fixé par le Tribunal;
- b. à payer à la demanderesse pour l'utilisation de ce terrain depuis le 1^{er} juin 1906 une indemnité calculée à raison de fr. 5000 par an (appréciation du Tribunal réservée) jusqu'au jour où elle aura vidé les lieux.

« 3^o Mettre tous les frais à la charge de la défenderesse ».

Nous avons conclu à libération de ces demandes, que nous estimons mal fondées.

4. Le *Conseil fédéral* a pris, le 13 janvier, l'arrêté suivant :

« Les frais de déplacement ou de protection des lignes télégraphiques ou téléphoniques qui se trouvent sur le territoire des chemins de fer fédéraux, lorsque ce déplacement ou cette protection sont nécessités par l'établissement de *conduites électriques à fort courant* du chemin de fer, sont à supporter pour les deux tiers par les chemins de fer fédéraux et pour un tiers par l'administration des télégraphes. »

5. Le Département fédéral des chemins de fer nous a communiqué, en nous priant de lui faire part de nos observations, une requête de l'Union des chemins de fer secondaires tendant à la *revision de certaines dispositions de la loi fédérale* du 24 juin 1902 *concernant les installations électriques à faible et à fort courant*. Nous avons appuyé en substance cette requête.

6. Dans le procès d'expropriation que la Société anonyme des usines électriques de Beznau-Löentsch nous a intenté à cause de certaines clauses de notre projet de contrat pour l'établissement de *lignes électriques à fort courant sur le domaine du chemin de fer* (v. rapport de gestion de 1910, page 178, chiffre 2), le Tribunal fédéral a refusé d'entrer en matière sur les questions litigieuses, estimant qu'elles

devaient être portées devant le juge ordinaire puisqu'il s'agissait d'un cas concret. Nous avons en conséquence chargé la Direction du III^e arrondissement de s'entendre avec la société de Beznau-Lœntsch sur un projet de formule de contrat modifié et réservant les points contestés.

7. Le nouveau code civil suisse prévoit, au 3^e alinéa de l'art. 944, l'établissement d'un *registre foncier spécial pour les chemins de fer*. Nous avons demandé au Département fédéral des postes et des chemins de fer des directions sur la manière de l'établir. Cette autorité nous a transmis, le 5 décembre, une consultation du Département fédéral de justice et police qui répond aux questions que nous avons posées. Cette consultation a été communiquée aux Directions d'arrondissement.

Nous avons invité les Directions d'arrondissement à prendre toutes les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits des chemins de fer fédéraux à l'occasion de l'introduction du *registre foncier*. Nous avons fait nous-mêmes les démarches requises en ce qui concerne les immeubles dont nous avons l'administration.

8. Par arrêté du 8 août 1911, concernant la route d'accès à la station de Kaltbrunn, le Conseil fédéral, confirmant sa pratique antérieure, a décidé que les administrations de chemins de fer avaient, dans la règle, l'obligation d'établir à leurs frais les *routes donnant accès aux stations*, mais que l'*entretien* de ces routes ne pouvait être mis à leur charge.

9. Comme l'indique le rapport de gestion de 1908 (p. 57, ch. 19), notre créance privilégiée contre la *masse en liquidation de la compagnie du chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier* s'élevait à fr. 36,197.24. Cette somme nous a été payée par le liquidateur, le 5 février 1909, avec les intérêts. Quant à la partie de notre créance colloquée en dernier rang et s'élevant à fr. 12,774.96, nous avons reçu, le 17 février 1911, un dividende de 2 % (fr. 255.50).

10. En vertu des pouvoirs qui nous ont été conférés par la V^e résolution de l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie J. S. du 29 novembre 1905, nous avons désigné la Société mutuelle et volontaire de secours en cas de décès du personnel des services de la Direction générale et des I^{er} et II^e arrondissements des C. F. F. pour recueillir, à la place de la Caisse de secours des ouvriers du Jura-Simplon,

qui a cessé d'exister, la moitié de la somme de fr. 10,354. 50, constituant le *solde disponible*, au 1^{er} janvier 1911, des *intérêts des actions Jura-Simplon*.

11. La Chambre syndicale des agents de change, à Paris, nous a suggéré l'idée d'engager les propriétaires d'*obligations perdues des chemins de fer fédéraux* dont ils demandent l'*annulation* en Suisse à publier les *interdictions de paiement*, à leurs frais, dans le Bulletin des oppositions édité par la Chambre syndicale. Nous avons répondu qu'il n'était pas en notre pouvoir d'imposer cette obligation aux propriétaires des titres.

Nous attirerons désormais l'attention des propriétaires d'obligations perdues des chemins de fer fédéraux, domiciliés en France, sur le fait que les interdictions de paiement publiées dans ce pays sont sans effet en Suisse, et que l'annulation de ces titres doit être opérée selon les dispositions du droit suisse.

12. Des contestations ayant été soulevées au sujet des *droits d'entrée sur les transports de vins* provenant de l'Italie, nous avons prié les chemins de fer italiens de l'Etat de pourvoir à ce que les expéditeurs emploient dans les *déclarations de douane*, à côté des désignations « vino comune » ou « vino artificiale » correspondants aux tarifs italiens, les expressions « vin naturel (Naturwein) » ou « vin artificiel (Kunstwein) » exigées par la douane suisse. Les stations italiennes ont reçu des instructions dans ce sens.

13. A l'initiative du Département fédéral des chemins de fer, une commission préconsultative a été instituée pour examiner le projet de revision de la *loi sur les transports*; cette commission comprend des fonctionnaires du Département des chemins de fer, d'une part, du bureau du contentieux, du service commercial et du service de l'exploitation de la Direction générale, d'autre part. Nous avons eu le 30 août une conférence avec les départements du contentieux des Directions d'arrondissement, pour discuter l'avant-projet en vue des instructions à donner à nos délégués.

14. Nous nous sommes fait représenter à une séance d'une commission instituée par le *Comité international des transports*, qui a eu lieu à Nuremberg les 10 et 11 janvier, ainsi qu'à une séance de ce comité à Berne, les 10 et 11 mai.

Les chemins de fer fédéraux ont été chargés, comme jusqu'ici, de représenter les chemins de fer suisses pour la IV^e période administrative du Comité international des transports par chemins de fer, et l'administration des chemins de fer rhétiques a été désignée, avec eux, comme déléguée.

Nous nous sommes fait représenter à la conférence de l'union allemande-néerlandaise-russe, qui a eu lieu à Munich en octobre 1911 et à laquelle a été discutée la création d'un *service direct de voyageurs et de bagages entre la Suisse et la Russie par l'Allemagne*.

b. Assurances.

1. La revision annuelle des valeurs comprise dans notre *contrat général d'assurance contre l'incendie* a donné les résultats suivants :

a. Approvisionnements . . .	fr. 21,100,000
b. Matériel roulant . . .	» 182,400,000
c. Mobilier et ustensiles . . .	» 19,300,000
d. Marchandises et bagages . . .	» 50,600,000
e. Bâtiments . . .	» 20,800,000
Total	<u>fr. 294,200,000</u>

Par rapport aux chiffres de l'année dernière, ces résultats représentent une augmentation de la somme assurée de fr. 7,800,000, qui provient de nouveau principalement de l'accroissement du matériel roulant.

2. Il a été payé au consortium des sociétés d'assurance fr. 144,999.80 en *primes*, pour l'assurance du réseau des C.F.F. du 30 juin 1911 au 30 juin 1912, dont fr. 23,911.66 pour le V^e arrondissement.

3. Les *indemnités* suivantes nous ont été payées:

a) par le *consortium d'assurance* fr. 31,019.81 pour 88 sinistres;

b) par les *établissements d'assurance obligatoire des cantons* fr. 12,154.85 pour 17 sinistres;

c) par des *établissements privés d'assurance* (IV^e arrondissement) fr. 776.10 pour 3 sinistres.

c. Cautionnements.

1. La *revision générale des cautionnements fournis en garantie des crédits pour frais de transport* n'était pas encore terminée à fin 1911.

2. Au 31 décembre 1911, l'état des cautionnements était le suivant :

Cautionnements fournis en espèces :

Direction générale	301	cautionnements	pour	fr.	290,980. --
I ^{er} arrondissement	228	»	»	»	164,065. --
II ^e arrondissement	312	»	»	»	86,819. 50
III ^e arrondissement	92	»	»	»	25,045. --
IV ^e arrondissement	170	»	»	»	36,415. --
V ^e arrondissement	178	»	»	»	50,536. 20

Cautionnements fournis en titres :

Direction générale	581	cautionnements	p ^r	fr.	5,477,255. 13
I ^{er} arrondissement	51	»	»	»	185,293. 85
II ^e arrondissement	78	»	»	»	705,474. 63
III ^e arrondissement	137	»	»	»	226,906. 10
IV ^e arrondissement	82	»	»	»	347,348. 35
V ^e arrondissement	36	»	»	»	286,626. 65

Cautionnements par signatures :

Direction générale	721	cautionnements	p ^r	fr.	6,028,242. --
I ^{er} arrondissement	44	»	»	»	175,150. --
II ^e arrondissement	68	»	»	»	273,820. --
III ^e arrondissement	151	»	»	»	209,410. --
IV ^e arrondissement	71	»	»	»	200,756. 50
V ^e arrondissement	15	»	»	»	55,600. --

Au total 3316 cautionnements pour . . fr. 14,825,743. 91

Dans cette somme sont compris 19 cautionnements généraux s'élevant à fr. 1,423,500.

3. Les motifs pour lesquels l'Assemblée fédérale a décidé de supprimer pour les fonctionnaires de l'administration fédérale l'obligation de fournir caution s'appliquant aussi à notre personnel, nous avons également proposé au Conseil d'administration d'*abroger le règlement n° 26 concernant les cautionnements à fournir par des fonctionnaires des chemins de fer fédéraux*.

Le Conseil d'administration a pris une décision dans ce sens dans sa séance du 13 janvier 1912, et nous avons pourvu à son exécution.

d. Impôts.

1. Plusieurs correspondances ont été échangées au sujet d'une contestation avec le *Ministère italien des finances*, qui prétend prélever un impôt sur l'énergie électrique nécessaire à l'éclairage des trains de la ligne du Simplon. (Rapport de gestion de 1909, page 194, chiffre 6). Nous avons reconnue fondée cette prétention pour autant qu'il s'agit de l'imposition de l'énergie électrique nécessaire à l'éclairage des trains; par contre les tractations concernant l'imposition de l'éclairage des tunnels ne sont pas encore terminées.

2. Le Département des finances du canton du Valais s'estimant en droit de frapper de l'impôt du timbre les lettres de voitures accompagnant les envois de munitions effectués par le dépôt fédéral de Thoune à l'adresse d'un vendeur de munitions patenté, nous avons demandé des instructions au Département fédéral des chemins de fer. Le Département fédéral de justice et police, appelé à donner son avis sur la question, s'est prononcé en ce sens que la Confédération est en principe soumise à l'impôt cantonal du timbre lorsqu'elle agit en tant que fisc, mais non dans les autres cas. En l'espèce, elle n'est pas astreinte à cet impôt.

e. Accidents.

1. Nous nous référons, quant au nombre des accidents donnant lieu à responsabilité civile et aux indemnités payées en 1911, aux tableaux statistiques et aux comptes publiés comme annexes au présent rapport.

Il a été réglé pendant l'exercice les cas de responsabilité suivants:

par la Direction du	I ^{er}	arrondissement	.	.	.	.	25
» » » »	II ^e	»	.	.	.	.	26
» » » »	III ^e	»	.	.	.	.	40
» » » »	IV ^e	»	.	.	.	.	22
» » » »	V ^e	»	.	.	.	.	17
Total							130

5 arrangements conclus par la Direction du II^e arrondissement ont dû être soumis à notre ratification.

5 des 17 cas réglés par la Direction du V^e arrondissement sont à la charge du chemin de fer du St. Gothard en liquidation.

2. Aux termes de l'art. 2 de ses statuts, la *caisse de secours des fonctionnaires et employés de la compagnie du St. Gothard* n'assume aucune prestation en cas d'accidents arrivés à ses membres et engageant la responsabilité civile de la compagnie. En pareil cas, la victime ou ses ayants droit reçoivent l'indemnité prévue par la loi.

Mais il arrive parfois que cette indemnité est inférieure à la valeur des prestations auxquelles la caisse de secours aurait été tenue, si l'invalidité ou la mort avait été la conséquence d'une maladie, et non d'un accident. Lorsque cette situation se produisait, la compagnie du St. Gothard augmentait le chiffre de l'indemnité légale jusqu'à concurrence de la valeur des prestations de la caisse de secours.

Nous savons autorisé la Direction du V^e arrondissement à continuer à procéder de la même manière.

3. Nous avons recommandé aux Directions d'arrondissement, par une lettre circulaire, de s'en tenir autant que possible, dans les *cas de responsabilité civile*, à la règle d'après laquelle les indemnités aux veuves et aux orphelins doivent être allouées sous forme de rente. Ce mode d'indemnité répond le mieux aux intentions du législateur et aux intérêts des ayants droit.

4. Nous sommes occupés à reviser les *installations* édictées par les chemins de fer actuellement nationalisés sur les *premiers secours en cas d'accidents*. Nous les fondrons en une instruction unique, valable pour tout le réseau des chemins de fer fédéraux.

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 m ²	Prix d'achat fr.
I ^{er} arrondissement .	92	90,197,5	364,785.47
II ^e » .	203	381,845	2,453,522.30
III ^e » .	122	65,960,3	479,348.65
IV ^e » .	225	264,658,2	595,682.87
V ^e » .	86	436,147	592,210.27
Total . .	728	1,238,808	4,485,549.56

Ventes de terrain.

	Parcelles	Superficie m ²	Prix de vente fr.
I ^{er} arrondissement .	13	3,303,5	9,602.70
II ^e » .	14	7,469,5	6,108.95
III ^e » .	35	19,086,7	7,512.20
IV ^e » .	38	14,139,9	70,753.90
V ^e » .	1	65	—.—
Total . .	101	44,064,6	93,977.75

Parmi les *achats* les plus importants, nous citerons:

16 parcelles d'une superficie totale de 38,013 m², acquises au prix de fr. 141,453.85 pour l'extension de la gare internationale de Vallorbe; y sont compris 5 bâtiments situés sur ce terrain au montant de fr. 51,000; 1 propriété située sur la commune de Renens, « au Perrelet », d'une superficie totale de 31,764 m² au prix de fr. 135,000 pour la construction de la voie d'accès à la gare aux marchandises en Sébeillon et pour l'extension future de cette dernière;

27 parcelles d'une superficie totale de 4772 m² acquises au prix de fr. 53,428.50 pour remplacer, à la gare de Morges, 5 passages à niveau par 3 passages inférieurs;

12 parcelles d'une superficie de 13,312 m², acquises au prix de fr. 81,094.65 pour la construction de la II^e voie Aarbourg-Lucerne;

11 parcelles d'une superficie de 80,018 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 1,040,371.50 pour les transformations de la gare à Weiermannshaus près Berne;

7 parcelles d'une superficie de 54,991 m², acquises au prix de fr. 183,872 sur le territoire de la commune de Berne, pour la construction de la II^e voie Wilerfeld-Gümligen;

25 parcelles d'une superficie de 88,314 m², acquises au prix de fr. 318,555.60 sur le territoire de la commune de Bolligen, pour la construction de la II^e voie de Wilerfeld-Gümligen;

36 parcelles d'une superficie de 28,852 m², avec les bâtiments, acquises au prix de fr. 118,153.50 pour la construction du chemin de fer du lac de Brienz;

10 parcelles d'une superficie de 29,376 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 309,911 sur le territoire de la commune de Madretsch, pour la transformation de la gare de Bienne;

3 parcelles d'une superficie de 2928 m², y compris les bâtiments, acquises au prix de fr. 60,720 sur le territoire de la commune de Bienne, pour la transformation de la gare de Bienne;

5 parcelles d'une superficie de 8925,8 m², acquises au prix de fr. 190,379.85 en prévision de l'agrandissement de la gare de Zurich;

4 parcelles d'une superficie de 10,803 m², acquises au prix de fr. 64,848 en prévision de l'extension de la gare de Schlieren;

12 parcelles d'une superficie de 4950 m² acquises au prix de fr. 17,829.50 pour l'agrandissement de la station d'Oberrieden-village;

11 parcelles d'une superficie de 1866 m², acquises au prix de fr. 18,448.60 pour l'extension de la station de Bäch;

1 parcelle de 809,7 m² avec bâtiments, acquise au prix de fr. 122,754 en prévision de l'agrandissement de la gare de Schaffhouse;

13 parcelles d'une superficie de 8579 m², acquises au prix de fr. 21,025.10 en prévision de l'agrandissement de la station de Lenzbourg;

23 parcelles d'une superficie de 161,220 m², acquises au prix de fr. 286,700.60 pour le déplacement de la station de Gossau et de la ligne de Sulgen;

2 parcelles d'une superficie de 3300 m², acquises au prix de fr. 44,155.60 pour l'agrandissement de la station de St.Fiden;

6 parcelles d'une superficie de 1754 m², acquises au prix de fr. 28,443.70 pour l'agrandissement de la gare de Coire;

22 parcelles d'une superficie de 10,167 m², acquises au prix de fr. 38,489.71 pour l'agrandissement de la gare de Romanshorn;

121 parcelles d'une superficie de 53,338 m², acquises au prix de fr. 81,442.10 pour la construction de la double voie Winterthour-Wil (à fin 1911 ont été acquises pour la double voie Winterthour-Wil, 333 parcelles d'une superficie de 144,684 m², acquises au prix de fr. 205,327.80);

4 parcelles d'une superficie totale de 15,814 m² avec bâtiments, acquises au prix de fr. 33,481.32 pour l'extension de la station de Flüelen;

7 parcelles (biens alpestres et forêts) d'une superficie

totale de 377,101 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 113,438.39 pour la sécurité de l'exploitation (route du Gothard);

9 parcelles d'une superficie totale de 703 m², avec bâtiments, acquises au prix de 6439.85, pour l'extension de la station de Bodio;

2 parcelles d'une superficie totale de 19,738 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 324,257.25 en prévision de l'extension de la gare de Lugano;

26 parcelles d'une superficie totale de 3252 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 14,165.31 pour l'agrandissement de la station de Melide;

2 parcelles d'une superficie totale de 1548 m², acquises au prix de fr. 14,000 pour l'extension de la gare internationale de Chiasso.

Il n'a été opéré, au cours de l'exercice, aucune *vente de terrains* de quelque importance.

Conformément à la loi sur le rachat, la Direction générale a été appelée à ratifier 38 contrats d'achat, 36 contrats de vente et 17 contrats d'échange de terrain.

Nous n'avons toujours pas été dans la possibilité, cette année, de 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 aux voyageurs (postulat de l'Assemblée fédérale du 22 décembre 1909).

g. Réclamations.

Réclamations et irrégularités.

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 1910	2,995	1,408	4,403
Réclamations reçues en 1911	7,905	3,441	11,346
Total des réclamations traitées pendant l'exercice de 1911	10,900	4,849	15,749
(En 1910:)	12,265	5,686	17,951)

dont :

Réclamations liquidées par paiement des indemnités	5,519	1,680	7,199
Réclamations non fondées et repoussées	3,694	1,821	5,515
Réclamations non liquidées à fin 1911	1,687	1,348	3,035
<i>b. Montant des indem- nités :</i>	Fr.	Fr.	Fr.
Montant total des nou- velles réclamations re- çues en 1911	949,844.26	241,562.97	1,190,907.23
(En 1910:)	1,028,464.55	276,944.18	1,305,408.73)
Total des indemnités payées en 1911	469,407.12	95,770.33	565,177.45
(En 1910:)	438,449.15	74,439.47	512,888.62)
<i>c. Répartitions avec d'autres entreprises :</i>			
Répartitions effectuées .	5,586	1,730	7,316
Part à la charge des C. F. F. fr.	121,091.29	22,990.48	144,081.77
(En 1910: »	120,132.51	20,799.87	140,932.38)
Répartitions non encore ef- fectuées à la fin de l'exer- cice	991	172	1,163
(En 1910:)	1,058	222	1,280)
<i>d. Irrégularités :</i>			
Rapports d'irrégularités pour avaries ou perte partielle			1,768
Rapports d'irrégularités pour empêchements à la livraison			1,350
Total des rapports			3,118
(En 1910:)			6,736)

B. Trafic interne.

(Affaires traitées par les Directions d'arrondissement.)

Réclamations :Le 1^{er} janvier 1911, il restait encore à liquider :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	246	16,198. 36	65	4,147. 15
II ^e »	126	6,418. 20	11	583. 95
III ^e »	67	2,576. —	11	408. 15
IV ^e »	104	5,533. 40	26	1,596. 15
Ve »	49	1,194. 15	—	—
Total	592	31,920. 11	113	6,735. 40
En 1910 :	518	34,377. 21	90	10,035. 72

Il a été reçu pendant l'année :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes à la charge des C. F. F.	Nombre	Sommes à la charge des C. F. F.
I ^{er} arrondissement	893	43,129. 45	253	11,062. 73
II ^e »	2349	64,144. 20	266	8,567. 37
III ^e »	2543	83,287. 47	329	23,132. 95
IV ^e »	600	35,238. 61	231	9,753. —
Ve »	655	29,708. 69	76	8,243. 10
Total	7040	255,508. 42	1155	60,759. 15
En 1910 :	8742	259,992. 41	979	51,176. 07

De ce nombre ont été :

a. admises :

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	591	16,259. 80	129	1,433. 95
II ^e »	1508	29,874. 74	126	1,131. 02
III ^e »	2163	44,185. 59	184	3,665. 90
IV ^e »	469	17,777. 70	180	2,793. 68
Ve »	456	8,792. 23	22	548. 01
Total	5187	116,890. 06	641	9,572. 56
En 1910 :	5887	112,844. 24	476	10,137. 30

b. écartées :

			Réclamations pour perte, etc. Nombre	Réclamations pour retard Nombre
I ^{er} arrondissement	.	.	442	159
II ^e »	.	.	892	124
III ^e »	.	.	396	133
IV ^e »	.	.	233	70
V ^e »	.	.	231	52
Total			2194	538
En 1910:			2781	480

c. Réclamations non liquidées à la fin de l'année.

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
I ^{er} arrondissement	106	11,888. 37	30	5,336. 55
II ^e »	92	5,607. 05	10	402. 80
III ^e »	51	4,057. 05	23	1,609. 10
IV ^e »	12	861. 98	7	1,450. 10
V ^e »	17	872. 41	2	268. 20
Total	278	23,286. 86	72	9,066. 75
En 1910:	592	31,920. 11	113	6,735. 40

Irrégularités.

Le nombre des rapports pour irrégularités reçus en 1911 s'élève à 3,718 (9,235 en 1910), se répartissant comme suit :

I ^{er} arrondissement	.	.	648
II ^e »	.	.	838
III ^e »	.	.	1,336
IV ^e »	.	.	788
V ^e »	.	.	108
Total			<u>3,718</u>

215

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

1. *L'assemblée des délégués des commissions de la caisse de pensions et de secours* qui devait être convoquée en 1910 a eu lieu le 4 février 1911. Nous avons fait droit aux propositions suggérées par cette assemblée au sujet de l'administration de la caisse, en tant qu'il nous a paru qu'elles pouvaient être prises en considération.

2. Nous avons en outre élaboré notre *rapport sur l'exercice de 1909 de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe*, qui a été présenté au Conseil fédéral pour être soumis à l'Assemblée fédérale (cfr. rapport de gestion de 1910, p. 192, ch. 2).

3. La clôture du *compte annuel* et du *bilan* de 1910 de la *caisse de pensions et de secours* accuse, pour la caisse, une perte nette de fr. 262,621.97, provenant surtout du fait que les cas d'invalidité ont dépassé les prévisions. Le compte des profits et pertes de cette caisse en 1910, le bilan de cette dernière au 31 décembre 1910, ainsi que les comptes et bilans de nos diverses caisses des malades et de secours ont été compris dans les comptes des chemins de fer fédéraux. Ces comptes, approuvés par le Conseil d'administration le 28 avril 1911, ont été présentés au Conseil fédéral pour être soumis à l'Assemblée fédérale.

L'Assemblée des délégués des commissions de la caisse de pensions et de secours a eu lieu le 2 septembre. Elle a pris connaissance du projet de *rapport sur l'exercice de 1910 de la caisse des pensions des fonctionnaires* (annexe au rapport de gestion) élaboré par l'administration des caisses de secours. Aucun changement n'a été proposé. Ce rapport, approuvé par le Conseil d'administration le 23 septembre 1911, a été adressé au Conseil fédéral, à l'intention de l'Assemblée fédérale.

4. La clôture, au 31 décembre 1910, du *compte* et du *bilan* de la *caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents*, qui a commencé à fonctionner le 1^{er} juillet 1910, accuse pour la *branche assurance-maladie* (art. 13 à 28 des statuts du 7 mars 1910) un *excédent de recettes* de fr. 78,317.55. Aux termes des statuts (art. 7, 6^e alinéa, et art. 35), cet excé-

dent doit être affecté à l'alimentation d'un fonds spécial pour secours extraordinaires à des pères de famille malades. Le *rapport pour la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1910* sur la gestion de cette caisse a été approuvé par le Conseil d'administration le 2 décembre 1911.

5. Par lettre du 29 septembre, le Département fédéral des chemins de fer nous a fait savoir que le Conseil fédéral avait approuvé, en date du 25 septembre, les *comptes et bilans des diverses caisses de secours joints à notre rapport de gestion, ainsi que le relevé des cautions, pour 1910, avec justification de leur placement, à l'exception du compte annuel et du bilan de la caisse de secours des fonctionnaires et employés de l'ancien chemin de fer du St. Gothard.*

6. Par lettre du 2 mai, nous avons adressé au Département fédéral des chemins de fer le *rapport de notre administration des caisses de secours relatif au mémoire d'expertise portant sur le bilan de la caisse de secours du chemin de fer du St. Gothard au 31 décembre 1908.* Selon ce rapport, le déficit technique de cette caisse est en chiffre rond de fr. 9,856,000, tandis que les experts ne l'estiment qu'à environ fr. 4,004,000.

7. Par lettre du 15 décembre, nous avons prié le *Conseil-Exécutif du canton de Berne* d'autoriser les *débiteurs hypothécaire de notre caisse de pensions et de secours* à défalquer du capital soumis à l'impôt foncier le montant des emprunts garantis par des hypothèques sur des immeubles sis dans le canton de Berne.

8. L'assurance-maladie ayant donné lieu à des difficultés, nous avons jugé à propos d'élaborer un projet de « *règles interprétatives pour l'application des statuts de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents* », que nous avons soumis à la conférence des directeurs du 5 avril.

9. Nous avons communiqué à la section de Bâle de la société suisse des mécaniciens par lettre du 17 février 1911 la décision du Conseil d'administration mentionnée ci-dessus sous A, chiffre 9, p. 13, et relative à l'interprétation de l'art. 10 des statuts de la caisse de pensions et de secours. Cette société nous avait adressé une pétition sur ce point.

10. Par lettre du 13 mai, nous avons communiqué au comité central de l'Union ouvrière des entreprises de transport suisses les décisions prises par le Conseil d'administration le 6 mai 1911 au sujet du *recours contre l'entrée en vigueur des statuts de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents*, du 21 août 1910. Ce recours a été écarté.

11. Le 16 août a eu lieu une *conférence avec une délégation de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport* et des commissions de la caisse des malades des ateliers de Bienne, pour discuter certains points des statuts de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers dont l'application était soi-disant préjudiciable aux assurés. L'examen des réclamations formulées a démontré qu'elles étaient, en substance, mal fondées.

12. Nous avons informé les Directions d'arrondissement, par lettre du 18 août, que nous autorisions les commissions de la *caisse des malades* à allouer exceptionnellement des *secours extraordinaire dans le sens de l'art. 35 des statuts* avant que les comptes des chemins de fer fédéraux fussent définitivement approuvés, pourvu que l'octroi de ce secours répondît à une nécessité urgente et fût approuvé par la Direction d'arrondissement compétente.

13. Nous avons fait savoir à une Direction d'arrondissement, qui nous avait demandé des renseignements à ce sujet, que nous devions attendre de réglementer à nouveau le *service médical* jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur l'assurance contre la maladie et les accidents, avec laquelle nous devons mettre nos prescriptions en harmonie.

14. Nous avons délégué le chef de l'administration des caisses de pensions et de secours à la *conférence du Congrès international de l'assurance ouvrière*, qui a eu lieu à Dresde, les 15 et 16 septembre 1911, à l'occasion de l'*exposition de l'hygiène*.

15. Au cours de l'exercice, l'administration de la caisse de secours a eu à régler les cas ci-après conformément aux statuts.

Mises en invalidité et décès.	Direction générale	Arrondissements					Total
		I	II	III	IV	V	
<i>Invalides:</i>	5	57	51	50	27	—	190
invalides ayant moins de 5 ans de service	—	1	1	2	2	—	6
invalides ayant 5 ans de service ou plus .	5	56	50	48	25	—	184
<i>Assurés actifs décédés: .</i>	6	28	24	23	9	2	92
indemnités à forfait al- louées à des veuves	—	2	—	—	1	—	3
indemnités à forfait al- louées à des orphelins	—	6	—	—	3	—	9
indemnités à forfait al- louées à des orphe- lins de père et de mère	—	—	—	—	—	—	—
veuves pensionnées .	5	19	20	16	6	—	66
orphelins pensionnés .	5	30	44	26	7	—	112
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	2	2	3	—	—	7
<i>Invalides décédés: . .</i>	1	25	31	34	28	—	119
veuves pensionnées .	—	17	21	19	16	—	73
orphelins pensionnés .	—	17	8	10	2	—	37
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	—	—	3	2	—	5
<i>Veuves décédées: . . .</i>	—	18	17	22	11	—	68
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	9	—	2	1	—	12
<i>Veuves remariées: . .</i>	—	4	6	—	4	—	14
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	3	10	—	5	—	18

L'administration a reçu en outre 153 *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. 24,026. 85.

Il a été porté à notre connaissance 12 cas d'*invalidité* et 13 décès résultant d'*accidents donnant lieu à responsabilité*.

D. Directions d'arrondissement.

1. Par arrêté du 10 mars et conformément à la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a nommé M. *Antoine Schrafl*, de Bellinzzone, adjoint à l'ingénieur en chef de la voie du V^e arrondissement, aux fonctions de *membre* de la *Direction du V^e arrondissement*, en remplacement de M. Lusser, qui s'était vu obligé de donner sa démission vers la fin de 1910, pour cause de maladie. M. Schrafl a été chargé du département des travaux. Il est entré en fonctions immédiatement.

A cette occasion, le Conseil fédéral a désigné M. *Siegfried* comme *vice-président* de la *Direction du V^e arrondissement*.

2. Conformément à la proposition du Conseil d'administration le Conseil fédéral a, par arrêté du 11 décembre, réélu pour la durée de la nouvelle période administrative allant du 1^{er} janvier 1912 au 31 décembre 1917 tous les membres sortant de charge des Directions d'arrondissement I à V. Il a en outre confirmé dans leurs fonctions les présidents et vice-présidents pour une nouvelle période expirant le 31 décembre 1914 (v. A, 3, p. 5 et 6 du présent rapport).

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 de nouveau relever le concours efficace qu'elles nous ont prêté pour la réalisation d'économies.

La Direction du I^{er} arrondissement a discuté 1875 affaires en 102 séances, celle du II^e 2031 en 100 séances, celle du III^e 1654 en 97 séances, celle du IV^e 1574 en 105 séances et celle du V^e 1763 en 107 séances. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur la gestion.

Parvenus à la fin de notre rapport, nous faisons remarquer ce qui suit quant à l'excédent de compte :

Le solde actif du compte de profits et pertes	
de 1911 est de	fr. 5,575,267.77
Le solde passif de 1910 était de	» 1,535,615.95
L'excédent de l'exercice 1911, non compris le	
solde de l'année précédente, est ainsi de .	<u>fr. 7,110,883.72</u>

Ce résultat favorable est dû en première ligne au grand développement de trafic. De plus, l'application constante des mesures d'économie a permis de réduire les dépenses dans toutes les branches de l'administration et de l'exploitation, pour autant que les exigences du trafic croissant ne s'y opposaient pas.

Nous proposons de reporter à compte nouveau le solde actif qui, après couverture du reliquat des amortissements pour reconstruction de gares, s'élève à fr 4,554,212.32. Il convient en effet de réserver nos ressources pour faire face aux dépenses exceptionnelles qui résulteront de la mise en vigueur de la nouvelle loi sur les traitements au 1^{er} avril 1912, de l'amélioration des salaires des ouvriers, de la revision du règlement sur les allocations accessoires, ainsi que d'autres circonstances imprévues.

En conséquence nous avons proposé à notre Conseil d'administration de vous prier de soumettre à l'Assemblée fédérale les *résolutions* suivantes :

1. Les comptes de 1911 et le bilan au 31 décembre 1911 des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
2. Le compte de profits et pertes de 1911 bouclant par un solde actif de fr. 5,575,267.77 est approuvé. Une partie de cette somme est affectée à couvrir le solde du poste IVb figurant à l'actif du bilan pour amortissement d'installations supprimées par suite de la reconstruction de gares et stations, soit » 1,021,055.45
et l'excédent de fr. 4,554,212.32
est reporté à compte nouveau.

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1911 est approuvée.

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

Berne, le 12 avril 1912.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux :

Le président,
Dinkelmann.

Annexes :

1. Compte de l'année 1911.
2. Tableaux statistiques.