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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1912)

Artikel: Rapport présenté par la Direction générale des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral, à l'adresse de l'Assemblée fédérale sur la gestion et les comptes de l'année 1912

Autor: Dinkelmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676263

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: 25.03.2026

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

Rapport

présenté par la

Direction générale des chemins de fer fédéraux

au

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

sur la

gestion et les comptes de l'année 1912.

(Du 4 avril 1913.)

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 1912, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le résultat de l'exercice écoulé est de nouveau en tous points satisfaisant. Il est vrai que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation, qui était de fr. 71,864,082 en 1911, est descendu à fr. 69,172,460, mais sans le report de fr. 4,554,212 de l'exercice précédent le compte de profits et pertes accuse néanmoins un solde actif de fr. 9,226,595. Le budget ne prévoyait qu'un excédent de recettes d'exploitation de fr. 64,593,755, et un solde actif du compte de profits et pertes de fr. 6,958,435.

Ce résultat favorable est dû surtout à la forte augmen-

tation des recettes d'exploitation, qui atteint fr. 9,544,562, ou 4,8 % environ du chiffre de l'exercice précédent, et qui porte notamment sur le produit du transport des marchandises. Mais pour ne pas risquer une rupture de l'équilibre financier de l'entreprise si le développement du trafic vient, tôt ou tard, à subir un arrêt ou même un recul, il faudra continuer à se montrer prudent et scrupuleux quand il s'agira de décider de nouvelles dépenses.

Nous fournirons plus loin des explications détaillées sur le résultat des comptes. Pour le moment, nous nous bornons à relever que le coefficient d'exploitation est monté de 64,26 en 1911 à 66,76.

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait à la fin de 1912:

	Longueur réelle km.	Longueur exploitée km.
Ier arrondissement	643,027	657,223
IIe »	615,718	621,125
IIIe »	736,374	750,517
IVe »	428,800	432,987
Ve »	272,537	275,150
Total	2696,456	2737,002

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité, en 1912, le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, y compris la ligne Ebnat-Nesslau, et les chemins de fer secondaires Vevey-Chexbres, Bière-Apples-Morges, Bulle-Romont, Cossonay=gare—Cossonay=ville, le régional du Val-de-Travers, les lignes Viège-Zermatt et Nyon-Crassier, avec la section de raccordement Crassier—Divonne=les Bains, ainsi que les sections de lignes étrangères Koblenz (milieu du Rhin)—Waldshut, Vallorbe frontière—Pontarlier, Les Verrières frontière—Pontarlier et Delle frontière—Delle. Toutes ces lignes ont ensemble une longueur exploitée de 211,962 km. Enfin, nous effectuons aussi le service de la traction et des trains sur les lignes Iselle-Domodossola (19,068 km.) et Pino-Luino (14,640 km.), qui appartiennent aux chemins de fer italiens de l'Etat.

A. Conseil d'administration.

Au cours de cette année, le Conseil d'administration a eu 12 séances et la Commission permanente 18; 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 1911, approuvés le 30 avril par le Conseil d'administration.

L'Assemblée fédérale a pris à ce sujet, en date du 2 décembre, l'arrêté reproduit au chapitre C, Généralités, **1**, *a.*

b. Budget des chemins de fer fédéraux pour l'année 1913, 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 30 septembre, ont été approuvés par arrêté de l'Assemblée fédérale du 19 décembre, reproduit au chapitre C, Généralités, **1**, *b.*

c. Avenant au contrat du 2 juillet 1903 concernant la *prise à bail de l'exploitation du chemin de fer Vevey-Chexbres* par les chemins de fer fédéraux, par lequel le fermage est élevé à fr. 45,000 par an pour la période du 1er janvier 1911 à fin 1920.

L'Assemblée fédérale a approuvé cet avenant par arrêté du 20 juin. A cette occasion, elle a pris à la même date un arrêté spécial autorisant l'administration des chemins de fer fédéraux à modifier elle-même des clauses de contrats concernant la prise à bail ou l'exploitation de chemins de fer, en tant que ces contrats ont été approuvés par l'Assemblée fédérale. Toutefois, ces modifications ne doivent toucher en rien aux obligations résultant des lois et des concessions visées par l'article 28 de la loi du 23 décembre 1872 concer-

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

2. *Constitution du Conseil d'administration.*

a. Bureau. Le bureau a été composé de la manière suivante à la séance du 12 janvier 1912: président, M. *C. von Arx;* vice-président, M. *Martin;* scrutateurs, MM. *Cardinaux* et *Keller* (Argovie).

b. Commission permanente. A cette même séance, le Conseil a composé sa Commission permanente de MM. *Bleuler, Decoppet, Dubois, Hirter, Lachenal, Martin, de Schumacher, de Stockalper, Wild et Wullschleger.* La présidence appartient d'office au président du Conseil.

c. M. Decoppet ayant été, par la suite, élu conseiller fédéral et M. Bleuler ayant donné sa démission de membre de la Commission, le Conseil les a remplacés, dans sa séance du 1er octobre 1912, par MM. *Gaudard* et *Weissenbach.*

3. *Propositions de nominations.*

Sur la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a procédé, pendant l'année, aux nominations suivantes:

a. M. Flury, vice-président de la Direction générale, décédé, a été remplacé comme membre de cette dernière par M. *Joseph Zingg,* président de la Direction du Ve arrondissement.

b. M. *Louis Murset,* secrétaire général, a été nommé membre de la Direction du Ve arrondissement, chargé du département des finances et du contentieux. A cette occasion, M. le vice-président *Siegfried* a été nommé président et M. *Murset* vice-président de cette Direction.

4. *Ratifications de nominations.*

Le Conseil d'administration a ratifié la réélection de *tous les chefs de service de la Direction générale et des arrondissements,* que nous avions confirmés dans leurs fonctions pour une nouvelle période de trois ans partant du 1er avril 1912.

Il a en outre ratifié les nominations suivantes faites par nous:

a. à la Direction générale.

celle de M. le Dr *Oetiker* aux fonctions de secrétaire général, et celle de M. *L. Geiger* aux fonctions de chef du service de publicité et de statistique.

b. aux Directions d'arrondissement:

celle de M. *Ott* aux fonctions de secrétaire de direction du Ier arrondissement.

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

a. le 13 janvier, convention avec les *Tramways lausannois* pour la cojouissance de la *station de Moudon,* du 2 septembre 1911;

b. le 13 janvier, convention avec la compagnie du *chemin de fer Monthey-Champéry-Morgins* pour l'usage commun de la *station de Monthey,* du 27 septembre 1911;

c. le 13 janvier, convention avec le *chemin de fer Arth-Righi* concernant la cojouissance de la *gare d'Arth-Goldau,* des 12/18 décembre 1911;

d. le 13 janvier, contrat avec la compagnie du *chemin de fer Altstætten-Gais* pour la cojouissance de la *station d'Altstætten,* des 23 octobre/18 novembre 1911;

e. le 18 novembre, contrat avec le *chemin de fer de la Forch* pour la cojouissance de la *station de Zurich-Stadelhofen,* des 27/31 août 1912;

f. le 20 juillet, convention avec la compagnie des *chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée* 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,* des 4 avril/23 mai 1912.

6. *Affaires d'ordre commercial.*

a. Le Conseil d'administration a ratifié le 29 mars le traité que nous avions conclu les 2/8 février avec le *chemin de fer transthurgovien,* pour régler les *relations réciproques* et les *rapports de concurrence* dans le service des marchandises.

b. Par décision du 20 juillet, il s'est déclaré d'accord de faire remise, jusqu'à nouvel avis, des *taxes de magasinage* pour les *expéditions de blés de provenance étrangère* emmagasinées dans les entrepôts des chemins de fer fédéraux à partir du 1er août 1912. Toutes les autres taxes, en revanche, continuent à être perçues conformément aux tarifs.

c. Dans sa séance du 1er octobre, le Conseil a décidé de fixer à nouveau de la manière suivante, sous la réserve que les chemins de fer de l'Etat de Bade allouent une indemnité aux chemins de fer fédéraux, le *calcul des tarifs pour la ligne de raccordement de Bâle,* savoir:

1° En trafic des marchandises Bâle gare badoise loco et transit-Suisse (Bâle-St. Jean et Bâle C. F. F. et au delà), et vice versa, il ne sera plus fait application, sur la ligne de raccordement, des taxes internes du tarif actuellement en vigueur. Elles seront remplacées à titre de frais d'embranchement, dans le tarif général comme dans les tarifs exceptionnels, par les simples taxes de parcours arrondies des chemins de fer fédéraux, sur la base d'une distance de 7 km. Les taxes de parcours applicables dans les tarifs à progression décroissante seront celles du premier palier.

2° En trafic de transit, ces taxes seront soudées aux taxes au sud de Bâle C. F. F. loco et au nord de Bâle gare badoise loco.

3° Le mode spécial actuel de formation des taxes est maintenu pour le trafic des marchandises allemand-, belge-, néerlandais- et anglo-italien.

7. *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 30 mars, projet d'*extension de la station de Versoix;* crédit de fr. 510,000, plus fr. 14,000 pour des amortissements;

b. le 30 mars, projet d'*extension de la gare de Baden;* crédit de fr. 955,000, dont fr. 575,000 avaient déjà été alloués par décision du Conseil du 28 décembre 1906, plus fr. 56,000 pour des amortissements;

c. le 30 mars, projet d'*extension des voies à Rapperswil;*

crédit de fr. 620,000 pour l'exécution du projet et pour l'achat des terrains en vue d'un agrandissement ultérieur de la gare, plus fr. 1700 pour l'amortissement d'installations appelées à disparaître;

d. le 20 juillet, projet de *transformation de la gare aux voyageurs de Berne,* avec devis s'élevant à fr. 6,375,000, dont fr. 5,870,000 à la charge du compte de construction et fr. 505,000 à celle du compte d'exploitation, et dont fr. 200,000 doivent être supportés par l'administration des postes. Le montant ci-dessus dépasse de fr. 4,015,000 le crédit alloué en 1905 pour la section pont de la Bühlstrasse—gare aux voyageurs—Schützenmatte. Pour couvrir cette différence, plus la somme de fr. 1,020,000 dont sera dépassé le crédit ouvert pour la construction de la gare de triage à Weiermannshaus et du dépôt des locomotives sur les terrains Aebi, le Conseil a augmenté de 1,020,000+4,015,000 = 5,035,000 francs le crédit de fr. 8,565,000 qu'il avait alloué le 28 avril 1905, le portant ainsi à fr. 13,600,000. A ce montant s'ajoutent encore fr. 725,000 pour des amortissements;

e. le 1er octobre, projet de construction de la *double voie de Siviriez à Romont,* avec agrandissement de la station de Romont; crédit de fr. 2,140,000, plus fr. 50,000 pour des amortissements;

f. le 18 novembre, projet de construction de la *double voie de Gümligen à Kiesen;* crédit de fr. 3,600,000, plus fr. 96,000 pour des amortissements;

g. le 18 novembre, projet de construction de la *double voie de Lugano à Maroggia;* crédit de fr. 2,500,000;

h. le 18 novembre, projet d'*extension de la station de Wildegg;* crédit de fr. 665,000, plus fr. 9000 pour des amortissements.

i. Nous avons soumis au Conseil, dans sa séance du 1er octobre, un projet d'*agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Lucerne,* en vue de l'extension des locaux des bagages et de la création de locaux pour la poste. La décision a été ajournée.

k. Après avoir pris connaissance, dans sa séance du 18 novembre, d'un rapport que nous lui avions soumis sur le *dépassement probable des crédits* qu'il nous avait alloués

le 25 mars 1907 pour l'*extension de la station de St. Fiden* et pour l'*établissement d'une nouvelle ligne à double voie de St. Gall à St. Fiden,* le Conseil d'administration a élevé ces crédits dans la mesure suivante, savoir: celui pour l'extension de la station de St. Fiden de fr. 1,675,000 à fr. 2,330,000. et celui pour l'établissement de la nouvelle ligne de fr. 1,715,000 à fr. 2,880,000.

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

Contrats de construction.

a. le 13 janvier, convention des 19/22 décembre 1911 adjugeant à la Société anonyme d'entreprise Jules Berger, à Berlin, les *travaux de construction du nouveau tunnel du Hauenstein et des voies d'accès à ciel ouvert,* depuis le km. 25,$_{380}$ en amont de Gelterkinden jusqu'au portail nord du tunnel, et depuis le portail sud jusqu'à la jonction de la nouvelle ligne à la gare d'Olten;

b. le 1er octobre, contrats passés avec MM. Favetto, Bosshard, Steiner & Cie, et avec MM. Keller & Balmer pour l'exécution des *travaux d'infrastructure de la ligne du lac de Brienz,* pour les montants respectifs de fr. 3,011,590 et fr. 628,910;

c. le 18 novembre, convention adjugeant à la société W. & J. Rapp, à Bâle, les *travaux d'infrastructure* et la *pose des voies du lot II b de la nouvelle ligne Sissach-Olten,* allant du km. 21,$_{4}$ au km. 24,$_{35}$, travaux devisés à fr. 632,240.

d. Dans sa séance du 19 juillet, le Conseil d'administration a refusé d'approuver la convention que nous avions conclue le 26 juin 1912 avec la Société anonyme Grün & Bilfinger, entreprise de construction, à Mannheim, pour l'exécution des *travaux d'achèvement du second tunnel du Simplon.* En revanche, il a décidé que ces travaux seraient exécutés *en régie,* en nous chargeant de lui soumettre un rapport et des propositions sur l'*organisation de ces travaux.* Pour nous conformer à cette décision, nous lui avons soumis un règlement organisant la division des travaux du tunnel II du Simplon, et il l'a adopté le 19 novembre.

Contrats de livraison.

a. le 29 avril, marché du 3 avril avec la Fabrique suisse de locomotives et de machines, à Winterthour, pour la *fourniture,* en 1913, *de 32, éventuellement de 29 locomotives pour voie normale, et de 3 locomotives pour voie étroite;*

b. le 29 avril, marché avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la fourniture de:

6 voitures de Ire et de IIe classe, à quatre essieux, série $AB^{4ü}$,
10 voitures de IIe et de IIIe classe, à trois essieux, série BC^{3},
30 voitures de IIIe classe, à quatre essieux, série C^{4},
80 wagons ouverts, série M^{6},
20 wagons ouverts (wagons à pivot), série N^{2};

c. le 29 avril, marché avec la Fabrique suisse de wagons, S. A., à Schlieren, pour la fourniture de:

6 voitures de IIIe classe, à quatre essieux, série $C^{4ü}$,
10 voitures de IIe classe, à trois essieux, série B^{3},
20 voitures de IIIe classe, à deux essieux, série C,
25 fourgons à trois essieux, série $F^{3ü}$
100 wagons couverts à deux essieux, série K^{3},
2 wagons ouverts à quatre essieux, série O^{1},
10 wagons couverts pour la ligne du Brunig, série K;

d. le 1er octobre, marché du 23 août adjugeant à la Société des Usines L. de Roll, à Gerlafingen, la *fourniture d'attaches de rails en 1913,* pour un prix de fr. 812,470.

e. le 18 novembre, marché additionnel des 9/11 septembre complétant celui conclu les 15/17 septembre 1909 avec l'Union des aciéries allemandes, S. A., à Düsseldorf, et portant *adjudication de 25,000 tonnes de rails d'acier et de 14,000 tonnes de traverses métalliques.*

9. *Abrogation, revision et adoption de règlements.*

a. Par décision du 13 janvier, le Conseil d'administration a abrogé le *règlement no 26, du 21 mars 1902, concernant les cautionnements à fournir par des fonctionnaires des chemins de fer fédéraux,* et il a renoncé, en principe, à exiger des

cautionnements des agents de l'administration, à l'exception de ceux des agences à l'étranger.

b. Le Conseil a en outre adopté les règlements revisés suivants:

1° le 29 mars, *règlement n° 25 sur les salaires des ouvriers à la journée;*

2° le 30 mars, *règlement n° 25 a sur les salaires des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques;*

3° le 19 novembre, *règlement n° 21 fixant les indemnités allouées pour voyages de service et en cas de transfert.*

c. Le 18 novembre 1912, le Conseil a adopté un règlement d'application de l'arrêté fédéral du 9 juillet 1912 déterminant les *conditions auxquelles les fonctionnaires, les employés et les ouvriers des chemins de fer fédéraux peuvent accepter des fonctions publiques* (règlement n° 41) [v. chap. C, Généralités, ch. 1, lettre *f*, et ch. 4].

10. *Questions relatives au personnel.*

a. L'Union ouvrière et la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport ont prié le Conseil fédéral, par requête datée de mars 1912, de refuser son approbation au nouveau *règlement n° 25 sur les salaires des ouvriers à la journée, adopté par le Conseil d'administration le 29 mars 1912,* en tant qu'il n'est pas conforme à la loi sur les traitements, et d'inviter cette autorité à remanier le règlement de manière à traiter sur un pied d'égalité les catégories d'agents intéressés. Le Département fédéral des chemins de fer a transmis cette requête au Conseil d'administration, en l'invitant à se prononcer sur le fond de la question, ainsi qu'à examiner si les sociétés signataires avaient qualité pour présenter la requête.

Conformément à notre proposition, le Conseil d'administration a décidé, le 20 juillet, de proposer au Conseil fédéral, par l'intermédiaire du Département des chemins de fer:

1° de ne pas entrer en matière sur le recours, pour cause d'incompétence et pour défaut de légitimation des recourants;

2° subsidiairement, de l'écarter comme mal fondé.

Le Conseil fédéral a répondu aux requérants par arrêté du 10 septembre, dans le sens du préavis du Conseil d'administration.

b. Par décision du 20 juillet, le Conseil d'administration nous a ouvert un crédit de fr. 320,000 en vue de compléter, à raison de fr. 25 pour l'année 1911 et de fr. 6.25 pour le premier trimestre de 1912, le *supplément extraordinaire de salaire alloué aux ouvriers* des chemins de fer fédéraux.

c. La Société des chefs de gare et de station, d'une part, et le Comité central de la Société suisse des employés de chemins de fer, d'autre part, se sont adressés au Conseil d'administration, par requêtes du 1er et du 16 mars, pour lui demander un meilleur *classement des gares et stations* et des *bureaux d'expédition des marchandises.* Le Conseil a toutefois décidé, le 19 novembre, de ne pas donner suite à ces requêtes, pour cause d'incompétence, mais il a émis le vœu que nous accueillions avec bienveillance, vu l'art. 6 des règles à suivre pour le classement des gares et des stations et l'art. 7 de celles pour le classement des bureaux d'expédition des marchandises, les demandes des agents intéressés lorsque l'application des règles en question est trop rigoureuse.

d. Nous avons décidé, le 13 février 1912, qu'il ne serait pas payé de *salaire aux journaliers, à Bâle-ville pour les demi-journées de chômage lors des jours fériés locaux,* mais la Société bâloise des employés de chemin de fer a recouru au Conseil d'administration par requête du 2 mars. Dans sa séance du 18 novembre, le Conseil a décidé, vu l'art. 5 du règlement nº 38, que notre décision devait, en principe, être maintenue, mais que les ouvriers devaient toutefois rester libre de travailler pendant les demi-journées en question.

11. *Divers.*

Nous avons présenté au Conseil d'administration, dans sa séance du 1er octobre, un rapport verbal sur les mesures préparatoires prises en vue de l'*installation de la traction électrique* sur le réseau des chemins de fer fédéraux. A cette occasion, nous avons aussi informé le Conseil que nous nous étions attaché M. *Huber-Stockar,* ingénieur à Zurich, en qualité de conseiller technique permanent pour tous les travaux se rapportant à l'installation de la traction électrique sur le réseau fédéral, en lui conférant les fonctions d'ingénieur en chef de la traction électrique.

Le Conseil d'administration s'est déclaré d'accord sur cette nomination.

B. Conseils d'arrondissement.

Pendant l'exercice, le Conseil du Ier arrondissement a tenu 4 séances, celui du IIe 4, celui du IIIe 3, celui du IVe 4 et celui du Ve 3, dans lesquelles, à côté des affaires courantes, ils ont discuté en particulier les questions de quelque importance suivantes:

Ier arrondissement. Achèvement du tunnel II du Simplon; nominations dans la délégation internationale pour les affaires du Simplon.

IIe arrondissement. Agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Lucerne; transformation de la gare aux marchandises de Bâle; double voie Rothenbourg-Lucerne; établissement d'une halte à Buix.

IIIe arrondissement. Réfection de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la ville de Zurich; extension de la station de Rüti; nettoyage des voitures.

IVe arrondissement. Collaboration des Conseils d'arrondissement à l'établissement du budget; accélération des travaux d'établissement de la double voie sur la ligne Winterthour—St. Gall—Ste. Marguerite.

Ve arrondissement. Accélération des études et des travaux pour la correction de la ligne du Monte Ceneri; double voie Brunnen-Flüelen.

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 3002 affaires en 105 séances.

Nous mentionnons les objets les plus importants:

Généralités.

M. *Robert Haab*, docteur en droit, que le Conseil fédéral avait nommé membre de la Direction générale et chef du département du contentieux, est entré en fonctions le 15 janvier.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, le Conseil fédéral a, par arrêté du 16 janvier, nommé M. *Zingg,* président de la Direction du Ve arrondissement, au poste de membre de la Direction générale et chef du département de l'exploitation, devenu vacant par le décès de M. le vice-président Flury. M. Zingg est entré en fonctions le 22 janvier.

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 l'année 1911,* du 2 décembre 1912, conçu en ces termes:

« 1° Les comptes de l'année 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 destinée à couvrir le solde de la rubrique IV *b* figurant à l'actif du bilan pour amortissement d'installations supprimées par suite de la reconstruction de gares et de stations, soit . . . » 1,021,055.45

et l'excédent, soit . . . . . fr. 4,554,212.32 est reporté à compte nouveau.

« 3° La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux pour 1911 est approuvée. »

b. Arrêté fédéral approuvant le *budget des chemins de fer fédéraux pour 1913,* du 19 décembre 1912, conçu comme suit :

« Sont approuvés les budgets des chemins de fer fédéraux pour l'exercice 1913, savoir:

« 1° le budget d'exploitation s'élevant en recettes à 208,196,560 francs et en dépenses à 140,861,820 francs;

« 2° le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à 81,747,740 francs et en dépenses à 75,927,540 francs;

« 3° le budget de construction s'élevant à 41,633,710 francs;

« 4° le budget des dépenses du compte de capital se montant à 49,717,010 francs. »

c. Loi fédérale portant *développement du réseau des chemins de fer fédéraux sur territoire genevois,* du 10 juillet 1912, conçue en ces termes:

« Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier la convention du 7 mai 1912 entre la Confédération suisse et le canton de Genève concernant:

a. le rachat de la gare de Genève-Cornavin et du chemin de fer de Genève à la Plaine (frontière nationale);

b. l'établissement et l'exploitation d'une ligne de raccordement entre la gare de Cornavin et celle des Eaux-vives;

c. la remise, aux chemins de fer fédéraux, du chemin de fer des Eaux-vives à la frontière nationale près d'Annemasse. »

Aucune opposition n'ayant été faite pendant le délai référendaire, le Conseil fédéral a, par arrêté du 24 décembre, promulgué cette loi et ratifié la convention passée avec le canton de Genève.

d. Arrêté fédéral approuvant l'*avenant* au *contrat* du 2 juillet 1903 entre la Direction générale des chemins de fer fédéraux et la compagnie du chemin de fer Vevey-Chexbres concernant la *prise à bail de l'exploitation du chemin de fer Vevey-Chexbres par les chemins de fer fédéraux,* du 20 juin 1912.

e. Arrêté fédéral *autorisant les chemins de fer fédéraux à modifier des clauses de contrats concernant la prise à bail ou l'exploitation de chemins de fer,* du 20 juin 1912, conçu en ces termes:

« 1. L'administration des chemins de fer fédéraux est autorisée à modifier elle-même des clauses de contrats concernant la prise à bail ou l'exploitation de chemins de fer, en tant que ces contrats ont été approuvés par l'Assemblée fédérale. Toutefois, ces modifications ne doivent toucher en rien aux obligations résultant des lois et des concessions visées par l'article 28 de la loi du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération.

« 2. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur le 1er juillet 1912. »

f. Arrêté fédéral du 9 juillet 1912, déterminant, dans les termes ci-après, les *conditions auxquelles les fonctionnaires, les employés et les ouvriers des chemins de fer fédéraux peuvent accepter des fonctions publiques:*

« Art. 1er. Les fonctionnaires, les employés et les ouvriers des chemins de fer fédéraux ne peuvent accepter des fonctions publiques que si, soit avant, soit après l'élection, ils ont demandé à la direction dont ils relèvent immédiatement et obtenu l'autorisation d'accepter ces fonctions.

« Art. 2. L'autorisation ne peut être refusée, à moins que l'exercice de la fonction ne crée des difficultés sérieuses de remplacement ou des inconvénients graves pour le service des chemins de fer.

« Art. 3. Si l'autorisation est subordonnée à des conditions, si elle est refusée ou retirée, le requérant peut recourir:

à la direction générale, puis au Conseil fédéral, lorsqu'il s'agit de la décision d'une direction d'arrondissement;

au Conseil fédéral, lorsqu'il s'agit d'une décision de la direction générale.

« Le Conseil fédéral prononce en dernier ressort.

« Art. 4. Le recours doit être adressé à l'autorité compétente dans les vingt jours à compter de celui où la décision motivée aura été notifiée.

« Art. 5. L'exercice d'une fonction publique ne peut entraîner une réduction du salaire, ou des jours de congé ou de repos prévus par la loi, que si l'absence du service est d'une durée relativement longue.

« L'application de ce principe est réservée à un règlement des chemins de fer fédéraux, qui sera soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

« Art. 6. Le Conseil fédéral est chargé, conformément aux dispositions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant la votation populaire sur les lois et les arrêtés fédéraux, de publier le présent arrêté et de fixer la date de son entrée en vigueur. »

Le délai référendaire expirant le 15 octobre n'ayant pas été utilisé, le Conseil fédéral a mis cet arrêté en vigueur le 1er novembre.

g. Arrêté fédéral concernant la *requête de l'Union ou-*

vrière des entreprises de transport, du 22 juin 1912, et disposant ce qui suit:

« I. Il est pris acte, avec approbation, de la déclaration de la Direction générale, d'allouer aux ouvriers des chemins de fer fédéraux un supplément de fr. 31.25 pour la période du 1er janvier 1911 au 1er avril 1912 et de demander à cet effet le crédit nécessaire.

« II. Pour le reste, il n'est pas entré en matière sur la requête. »

2. En séance du Conseil national du 3 décembre, M. Will a motivé une *motion* invitant le Conseil fédéral « à examiner s'il n'y a pas lieu de poursuivre d'une façon plus active que par le passé l'*électrification des chemins de fer fédéraux,* afin d'assurer une meilleure utilisation des forces hydrauliques de notre pays et de rendre, dans un certain laps de temps, les chemins de fer fédéraux indépendants de notre approvisionnement de charbon ». Après les déclarations du Conseil fédéral, la motion a été déclarée liquidée, vu l'état des travaux préliminaires déjà effectués.

3. Une *interpellation,* conçue dans les termes ci-après, a été adressé au Conseil fédéral, le 20 décembre, par M. le conseiller national Michel et divers cosignataires:

« 1° Le Conseil fédéral n'estime-t-il pas qu'en raison des changements survenus depuis la loi fédérale du 17 décembre 1907 concernant la *construction d'un chemin de fer à voie étroite de Brienz à Interlaken,* d'après laquelle l'infrastructure et les œuvres d'art seules devraient être construites en vue de la voie normale, il y aurait lieu d'établir toute la ligne à voie normale dès le début ?

« 2° Le Conseil fédéral ne pense-t-il pas, dans ces conditions, soumettre à l'Assemblée fédérale un projet qui réponde à la situation nouvelle ? »

Le Département fédéral des postes et des chemins de fer nous a invités à nous prononcer sur cette interpellation.

4. Par arrêté du 26 novembre, le Conseil fédéral a approuvé le *règlement* pour l'*application de l'arrêté fédéral du 9 juillet 1912 déterminant les conditions auxquelles les fonctionnaires, les employés et les ouvriers des chemins de fer fédéraux peuvent accepter des fonctions publiques,* adopté par le Conseil d'administration le 18 novembre (v. chap. A,

ch. 10, *c*). Cette approbation était réservée par l'art. 5 de l'arrêté fédéral.

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

a. Une *entente* a été conclue le 18 juin 1912 avec la *commission de liquidation de la compagnie du chemin de fer du St. Gothard,* aux termes de laquelle cette compagnie verse aux chemins de fer fédéraux une somme de fr. 5000 pour le règlement des contestations existant encore au sujet de diverses taxes à recouvrer ou à rembourser (art. 6 de la transaction du 10 juin 1911 entre la Confédération et la compagnie); en revanche, les chemins de fer fédéraux renoncent à toute prétention contre la compagnie du Gothard, et toutes les contestations basées sur l'art. 6 de la transaction sont considérées comme liquidées.

b. Le Conseil fédéral s'est prononcé, par arrêté du 26 avril 1912, sur les postulats des sociétés syndicales du personnel, en vue de *sauvegarder* pour la période du 1er avril 1912 au 31 mars 1915 les *droits acquis des fonctionnaires, employés et ouvriers permanents de l'ancien chemin de fer du St. Gothard qui ont passé au service des chemins de fer fédéraux le 1er mai 1909.* Une conférence, à laquelle nous avons été priés d'assister, a ensuite eu lieu à ce sujet le 24 juin entre le chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer et des délégués du personnel, et le Conseil fédéral a encore édicté de nouvelles prescriptions, le 9 juillet, pour exécuter et compléter son arrêté du 26 avril.

6. *Questions touchant le Simplon.*

a. M. Camille Decoppet ayant été élu membre du Conseil fédéral, cette autorité l'a remplacé comme membre de la *délégation internationale* pour les affaires du Simplon par M. Joseph Cattori, député au Conseil national.

b. La *délégation internationale* pour les affaires du Simplon a tenu séance les 23 et 24 avril et les 8 et 9 octobre. Elle a discuté des questions d'horaire et de tarif, ainsi que les comptes de construction et d'exploitation des années 1908, 1909 et 1910.

c. Les comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon pour les années 1908, 1909 et 1910 ont été approuvés, sous quelques réserves, par le Conseil fédéral et le Gouvernement italien.

Ces comptes accusent les résultats suivants :

Compte de construction.

	Fin 1908 Fr.	Fin 1909 Fr.	Fin 1910 Fr.
Section suisse . . .	36,604,579. 38	36,615,664. 33	36,668,174. 19
Section italienne . .	40,694,911. 44	40,705,286. 61	40,706,225. 01
Total	77,299,490. 82	77,320,950. 94	77,374,399. 20

Compte d'exploitation.

	1908 Fr.	1909 Fr.	1910 Fr.
Total des recettes d'exploitation . . .	1,053,639. 31	1,132,032. 63	1,279,626. 30
Total des dépenses d'exploitation . . .	1,180,989. 26	1,131,569. 05	1,124,206. 27
Excédent des dépenses	127,349. 95	—	—
Excédent des recettes	—	463. 58	155,420. 03

Comptes de profits et pertes.

	1908 Fr.	1909 Fr.	1910 Fr.
Recettes totales . . .	66,000. —	66,463. 58	224,649. 18
Dépenses totales . .	2,495,869. 85	2,380,186. 75	2,382,112. 65
Excédent des dépenses	2,429,869. 85	2,313,723. 17	2,157,463. 47

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

L'entente s'étant faite avec le P. L. M. sur le chiffre de la redevance que cette compagnie aurait à nous payer pour l'usage commun de la gare de Genève-Cornavin une fois celle-ci rachetée (v. rapport de gestion de 1911, p. 23, ch. 7), la *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* a été signée à Paris le 4 avril et à Berne le 23 mai. Elle a été ratifiée par notre Conseil d'administration le 20 juillet, mais la ratification du Parlement

français, qui devait avoir lieu le 25 décembre au plus tard, n'est pas encore intervenue. D'accord avec le Gouvernement français, la compagnie P. L. M. a néanmoins déclaré vouloir mettre cette convention en vigueur le 1er janvier 1913, en sorte que nous avons pu reprendre, à cette date, l'exploitation de la gare de Genève-Cornavin et du tronçon de Genève à La Plaine.

8. *Rachat du Jura Neuchâtelois.*

A la demande du Département fédéral des chemins de fer, nous nous sommes prononcés, par lettre du 3 avril, sur un rapport du 20 janvier de sa section administrative touchant le rachat du Jura Neuchâtelois. Cette même autorité nous a transmis le 3 juin de nouveaux calculs de rendement de cette ligne basés sur les résultats de l'année 1911 et sur le budget de 1912, et accompagnés d'éclaircissements du Conseil d'Etat de Neuchâtel, en nous priant de lui donner aussi notre avis sur ce point. Nous lui avons communiqué, le 9 juillet, le résultat de notre étude, ensuite de quoi il nous a fait part, le 8 août, des observations que lui suggérait notre rapport, en nous convoquant pour le 4 octobre à une conférence avec la délégation du Conseil fédéral chargée des questions de chemins de fer. On a fixé à cette conférence les éléments de calcul du prix de rachat, et l'on est convenu de procéder à une expertise contradictoire pour déterminer l'état de la voie, des installations et du matériel roulant.

A la suite de ces faits, une convention fut arrêtée le 4 novembre entre les délégués du gouvernement neuchâtelois et du Conseil fédéral pour le rachat de la ligne. Aux termes de cette convention, le prix de rachat est fixé à fr. 9,800,000, et il est payable en obligations 3 ½ % des chemins de fer fédéraux, au pair. Après avoir approuvé cette convention, le Conseil fédéral l'a soumise à l'Assemblée fédérale par message du 26 novembre (v. Feuille fédérale de 1912, vol. V, p. 335 et ss. et p. 511).

9. A la demande du Département des chemins de fer, nous avons examiné une requête adressée le 9 mai 1912 au Conseil fédéral par le Conseil d'Etat du canton de Zurich au sujet du *rachat des chemins de fer du Tœsstal et de Wald à Rüti,* et nous lui avons donné notre avis, par rapport du 15 novembre, sur le point de savoir s'il serait désirable et opportun d'englober ces deux lignes dans le réseau fédéral, ainsi que sur leur valeur de rachat.

10. *Préavis sur des demandes de concession.*

a. 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 des Alpes orientales,* 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. Par la suite, il nous a encore communiqué de nouveaux projets, publiés depuis lors, d'une ligne à travers cette partie des Alpes, ainsi que divers imprimés s'y rapportant. Nous lui avons adressé notre rapport le 23 mai 1912.

b. Par lettre du 5 février, le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis une *demande de concession* pour un *chemin de fer à voie étroite Hergiswil-Stansstad* et *Sarnen-Stans-Beckenried,* en nous invitant à déclarer si nous avions des objections à formuler contre l'octroi, recommandé par le canton d'Unterwald-le-Bas, d'une concession pour les tronçons Hergiswil-Stansstad et Stans-Beckenried, comme sections d'une future ligne à voie normale le long de la rive gauche du Lac des Quatre-Cantons. Nous avons répondu le 20 février, en confirmant le point de vue que nous avions déjà adopté autrefois; nous avons par conséquent déclaré que nous n'avions rien à objecter contre la concession des *tronçons à voie étroite Hergiswil-Stansstad* et *Stans-Beckenried,* pourvu cependant que cette concession ne soit soumise à aucune condition touchant l'établissement d'une ligne à voie normale sur la rive gauche du Lac des Quatre-Cantons. Ce dernier projet, disions-nous, constitue une question indépendante de l'autre et d'une telle importance qu'elle ne doit point être préjugée.

c. Le Département des chemins de fer nous a communiqué, le 20 avril, une *demande de concession pour un chemin de fer à voie normale de Willisau à Nebikon,* en nous invitant à lui dire si, considérée du point de vue des chemins de fer fédéraux, cette demande donnait lieu à des observations spéciales, surtout en ce qui concerne le trafic de transit sur lequel comptent ses auteurs.

Nous sommes arrivés à la conclusion que la ligne projetée affecterait les intérêts de notre entreprise. Mais étant donné que le trafic détourné ne nous échappera que sur des

parcours de faible longueur, tandis qu'une autre partie du trafic nous profitera sur un plus long trajet, nous ajoutions que les effets de la nouvelle ligne ne seraient pas assez graves pour que l'on pût prétendre qu'elle léserait des intérêts importants des chemins de fer fédéraux. Nous disions par conséquent que nous ne jugions pas à propos de nous opposer à l'octroi de la concession, ni de revendiquer le privilège de construire la ligne et de l'exploiter.

d. Afin de contribuer aussi à une entente au sujet du projet de *chemin de fer Soleure-Schœnbühl,* nous avons fait toutes les concessions qu'il nous était possible de faire dans le rapport que nous a demandé le Département des chemins de fer sur les demandes formulées par le Conseil d'Etat soleurois, au sujet de l'établissement d'une nouvelle voie ferrée destinée à relier Soleure et Berne.

11. Le Département des chemins de fer nous a demandé si nous serions disposés à soumettre à nouveau au Conseil d'administration la question de l'*adhésion des chemins de fer fédéraux aux associations des entreprises de navigation sur le Rhin,* et de leur *participation aux études sur l'extension de la navigation de gros tonnage jusqu'au lac de Constance.* Après avoir consulté la Commission permanente du Conseil nous avons, d'accord avec elle, répondu négativement en date du 24 avril, mais nous nous sommes cependant déclarés prêts à fournir, autant que possible, au Département des chemins de fer ou au Conseil fédéral, tous les renseignements et préavis qu'ils pourront désirer pour l'examen des questions économiques, commerciales et techniques qui surgiront à propos de ces études.

Le Département des chemins de fer réunit alors à Berne, le 29 juin, une *conférence ayant pour but d'arrêter une attitude uniforme pour toutes les branches intéressées de l'administration fédérale à l'égard du développement de la navigation sur le Rhin.* Nous fûmes aussi appelés à prendre part à cette conférence, à laquelle étaient représentés le Département fédéral de l'intérieur, le Département militaire, le Département politique, ainsi que l'Inspectorat des installations à fort courant de la Société suisse des électriciens. Il a été décidé à cette occasion de faire une enquête approfondie pour déterminer si la navigation offre suffisamment d'avantages économiques. La question sera étudiée au triple point de vue technique, économique et politique, le côté éco-

nomique étant abandonné au Département des chemins de fer; nous mettrons à la disposition de cette autorité, lorsqu'elle en exprimera le désir, le matériel nécessaire à ces études. Les résultats obtenus permettront de juger s'il est possible ou non d'exécuter le projet d'extension de la navigation de gros tonnage jusqu'au lac de Constance.

12. M. Düggelin, ingénieur à Brougg, a été chargé par un comité d'initiative, composé de représentants de la March, de nous demander si et dans quelle mesure nous serions d'accord de souscrire une partie des capitaux nécessaires à l'établissement d'une *ligne reliant Uznach par Tuggen à celle de la rive gauche du lac de Zurich* (Siebnen=Wangen ou Schübelbach). Nous avons répondu à sa lettre du 20 novembre que d'après le résultat de notre enquête cette ligne nous occasionnerait une perte assez sensible sur le trafic des marchandises, et que nous n'en approuverions pas non plus la construction en nous plaçant au point de vue de l'exploitation. Nous avons conclu de ces considérations que rien ne nous engageait à appuyer financièrement la réalisation du projet.

13. La ligne Wohlen=Villmergen—Dietikon est exploitée électriquement, de bout en bout, depuis le 8 février, et le *chemin de fer électrique Bremgarten-Dietikon* a repris ce même jour l'exploitation du tronçon *Wohlen=Villmergen—Bremgarten* des chemins de fer fédéraux, conformément au contrat de bail des 14 mai/3 juin 1910.

14. La compagnie du chemin de fer régional du Val-de-Travers a repris le 1er janvier 1913 l'exploitation de sa ligne, jusqu'alors entre nos mains après que nous eûmes consenti, d'accord avec notre Conseil d'administration, à la résiliation anticipée, pour fin 1912, du contrat d'exploitation du 27 janvier 1905.

15. *Contrats de cojouissance* (v. rapport de gestion de 1911, p. 23 et ss.).

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

1° le 13 janvier, convention avec les *Tramways lausannois* pour la cojouissance de la *station de Moudon,* du 2 septembre 1911;

2° le 13 janvier, convention avec la compagnie du *chemin de fer Monthey-Champéry-Morgins* pour l'usage commun de la *station de Monthey,* du 27 septembre 1911;

3° le 13 janvier, convention avec le *chemin de fer Arth-Righi* concernant la cojouissance de la *gare d'Arth=Goldau,* des 12/18 décembre 1911;

4° le 13 janvier, contrat avec la compagnie du *chemin de fer Altstætten-Gais* pour la cojouissance de la *station d'Altstætten,* des 23 octobre/18 novembre 1911;

5° le 18 novembre, contrat avec le *chemin de fer de la Forch* pour la cojouissance de la *station de Zurich=Stadelhofen,* des 27/31 août 1912.

b. Nous avons en outre soumis au Conseil une convention avec la compagnie du chemin de fer *régional du Val-de-Travers* réglant à nouveau les conditions de la cojouissance de la *station de Travers* par suite de la résiliation du contrat d'exploitation de cette ligne pour le 31 décembre 1912 (v. ch. 14), mais le Conseil ne l'avait pas encore ratifiée à la fin de l'exercice.

c. Des négociations étaient encore en cours, à la fin de l'année, pour la conclusion des contrats suivants:

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

2° avec le *chemin de fer Martigny-Orsières* pour l'entrée de sa ligne à la *station de Martigny* et pour la cojouissance 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;*

6° avec le *chemin de fer Haute Argovie—Seeland* pour son entrée aux *gares de Herzogenbuchsee* et de *Lyss,* et pour la cojouissance de ces dernières;

7° avec le *chemin de fer du Surental* pour la cojouissance de la *station de Sursee.*

d. Les contrats suivants sont en voie de *revision:*

1° avec les *chemins de fer italiens de l'Etat* pour la cojouissance des *gares de Chiasso* et de *Luino* et pour l'*exploitation de la ligne Luino-Pino;*

2° avec le *chemin de fer du Seetal 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;*

4° avec les *chemins de fer badois de l'Etat* pour la cojouissance des *gares de Constance et de Singen.*

e. Réduction d'indemnités de cojouissance.

1° A la demande de la compagnie du *chemin de fer routier Wetzikon-Meilen,* nous avons consenti à abaisser respectivement de 1800 à 1000 francs et de 1000 à 300 francs, dès le 1er janvier 1913, les indemnités pour la *cojouissance des stations de Wetzikon et de Meilen,* le Conseil d'administration ayant accepté les conditions que nous avions mises à cette réduction.

2° Il a été convenu par correspondance avec le *chemin de fer funiculaire Rheineck-Walzenhausen* qu'il se chargerait lui-même, désormais, du service d'expédition des colis express et des marchandises à la *station de Rheineck,* qui incombait jusqu'ici à notre personnel en vertu de l'art. 8 du contrat de cojouissance du 20 novembre 1906. En outre, le système des bordereaux a été adopté pour la transmission des marchandises. Par suite de ces simplifications, nous avons consenti à réduire de 400 à 100 francs le chiffre de la redevance annuelle prévue par le contrat.

16. *Contrats d'exploitation.*

a. Vu l'art. 1er de notre contrat des 18/21 juin 1910 avec la compagnie du *chemin de fer du Lac de Constance-Toggenbourg,* concernant l'exploitation de cette ligne par les chemins de fer fédéraux, nous avons conclu avec cette même administration, le 6 décembre, un *contrat supplémentaire pour l'exploitation du tronçon Ebnat-Nesslau.*

b. Lors de la conférence que nous avions eue le 22 mars 1912 avec la Direction des *chemins de fer P. L. M.* au sujet du contrat d'exploitation de la ligne de Genève à La Plaine (frontière), une discussion avait eu lieu sur l'*organisation*

future de l'exploitation des sections Vallorbe-Pontarlier-Les Verrières après la mise en exploitation de la ligne Frasne-Vallorbe. Nous référant à cette discussion, nous avons dénoncé pour le 31 décembre 1912 le traité conclu le 1er juin 1893 entre les compagnies P. L. M. et Jura-Simplon pour l'exploitation de ces sections et pour l'usage commun de la gare de Pontarlier, mais nous avons en même temps proposé au P. L. M. de ne faire partir les effets de cette dénonciation que de la date, encore indéterminée, de l'ouverture de la ligne Frasne-Vallorbe à l'exploitation.

La Direction du P. L. M. a accepté la dénonciation sous cette forme et nous a promis de nous présenter ses propositions pour la nouvelle organisation de l'exploitation du parcours Pontarlier-Les Verrières (frontière) et pour l'usage commun de la gare de Pontarlier.

17. De même que l'Assemblée fédérale, notre Conseil d'administration a suggéré à plus d'une reprise l'idée de *prolonger les délais pour la présentation du rapport de gestion et des comptes des chemins de fer fédéraux au Conseil fédéral,* mais par lettre du 5 septembre le Département des chemins de fer nous a déclaré qu'il fallait encore y renoncer pour le moment et chercher plutôt à simplifier la marche à suivre, ainsi que la manière d'élaborer et de traiter les rapports annuels. Les propositions du Département visent surtout à simplifier le matériel comptable et le travail du contrôle des dépenses et du service de la comptabilité générale en réduisant les nombreuses opérations de contrôle, et à simplifier aussi la forme des comptes et du rapport; quant à ce dernier point, le Département recommande avant tout de réunir le rapport et les comptes en un seul imprimé, comme le font les compagnies, ainsi que la Confédération pour le compte d'Etat. Le Département se demande aussi si les commissions désignées par le Conseil d'administration et par les Chambres fédérales ne pourraient pas procéder déjà pendant le courant de l'année à certaines vérifications de la gestion et des comptes, au lieu d'attendre la clôture de ceux-ci.

Nous avons fait étudier avec soin les idées suggérées par le Département des chemins de fer; nous les avons aussi communiquées à la Commission permanente du Conseil d'administration, qui a prié la Commission de vérification des comptes de lui donner son avis. La suite de cette affaire ne rentre plus dans l'exercice de 1912.

18. La commission des chemins de fer fédéraux du Conseil national a soulevé, à propos des débats sur notre rapport de gestion et nos comptes de 1911, la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu d'éliminer de la liste des tractanda de l'Assemblée fédérale la *revision de la loi sur les tarifs* (élévation des taxes d'aller et retour pour voyageurs). Nous nous sommes prononcés négativement dans un rapport au Département des chemins de fer.

19. Nous avons confirmé dans leurs fonctions les *chefs de service* de la *Direction générale* et des *Directions d'arrondissement* pour la nouvelle période administrative en cours, et le Conseil d'administration a ratifié ces nominations le 29 avril.

Les fonctionnaires et employés sortant de charge le 1er avril ont aussi été réélus, sauf quelques exceptions, pour une nouvelle période administrative.

Nous avons en outre dû procéder pour cette même date à un nouveau *classement du personnel* selon la *nouvelle loi* et la *nouvelle échelle des traitements.* Comme les nouvelles dispositions diffèrent des anciennes sur plusieurs points essentiels, nous avons jugé à propos, dans l'intérêt de l'uniformité, d'arrêter des *principes généraux* pour le classement. Avant de les déclarer applicables, nous les avons soumis aux délibérations d'une conférence des directeurs, tenue le 29 février et le 1er mars, après avoir reçu en audience les délégués des sociétés syndicales du personnel, en présence des Directions d'arrondissement.

Aux termes de l'art. 14 de la loi précitée, le supplément extraordinaire de fr. 200 devait être ajouté au traitement, le 1er avril, en plus de l'augmentation périodique prévue à l'art. 4, pourvu que le maximum fixé pour chaque fonction ne se trouve pas dépassé. Les fonctionnaires et employés qui, à la date du 1er avril 1912, remplissaient les conditions posées au 4e alinéa de l'art. 3 de la loi, ont été mis au bénéfice, *ipso facto,* du maximum prévu pour leur poste par l'échelle des traitements. Conformément aux principes que nous avions arrêtés, il n'a été accordé des augmentations extraordinaires que lors de promotions; quelques exceptions ont été faites dans des cas bien spéciaux, sous réserve de notre ratification. En règle générale, il n'en a pas non plus été alloué dans les cas d'avancement automatique d'une classe de service ou d'un degré de l'échelle dans la classe

ou le degré supérieur, qui peut être accordé aux agents dont la conduite et le travail sont satisfaisants. Selon le principe toujours appliqué, nous avons refusé de garantir aux agents cet avancement automatique jusque dans la classe la plus élevée de leur catégorie. — Il n'a été nommé des agents aux postes nouvellement créés que dans le cas où cela était réellement nécessaire. — Depuis le 1er avril, la nouvelle loi sur les traitements est aussi appliquée aux agents de l'ancienne compagnie du St. Gothard qui ont passé au service des chemins de fer fédéraux. En ce qui concerne le supplément extraordinaire, la fixation des traitements de ces agents était réglée par des décisions antérieures; il leur a en outre été accordé les augmentations prévues par la loi, jusqu'à concurrence des maxima de la nouvele échelle des C. F. F. La situation des agents dont les traitements dépassent déjà ces maxima a été réglée par les arrêtés du Conseil fédéral du 26 avril et du 9 juillet 1912 (v. chap. C, Généralités, ch. 5, lettre *b*).

20. Par pétition du 23 avril 1912, la *Fédération du personnel des entreprises suisses de transport* a demandé au Conseil fédéral d'interpréter la disposition de l'art. 3, al. 4, de la *loi sur les traitements,* avec effet rétroactif au 1er avril 1912, de manière à assurer aux titulaires de postes nouvellement créés par l'échelle du 27 juin 1911 le maximum de traitement prévu, pourvu qu'ils aient 25 ans de service et aient exercé, pendant les cinq dernières années, des fonctions identiques à celles de ce nouveau poste. Les pétitionnaires demandaient la même faveur pour les fonctionnaires et employés qui ont été classés à faux ou tardivement.

Nous nous sommes prononcés contre cette pétition par lettre du 7 juillet au Département des chemins de fer. Le Conseil fédéral s'est rangé à notre manière de voir et a répondu négativement par arrêté du 6 août 1912.

21. Nous avons reçu une pétition signée de 14 fonctionnaires, nous demandant de classer au rang de chef de chancellerie les anciens *chefs de bureau des chancelleries de l'exploitation* et les anciens *secrétaires des ingénieurs en chef de la voie et de la traction des arrondissements,* ainsi que de promouvoir au rang de chef de bureau les anciens comptables des ingénieurs en chef de la traction des arrondissements II et III, qui jusqu'ici étaient hiérarchiquement supé-

rieurs aux agents nommés chefs de bureau à partir du 1er avril 1912.

Nous avons répondu négativement à cette pétition le 17 septembre, parce qu'elle était en contradiction avec la loi et l'échelle des traitements. La conférence des directeurs, à laquelle nous l'avions soumise, s'était d'ailleurs prononcée dans le même sens. Nous avons cependant déclaré que dans la mesure où l'intérêt du service l'exige et, en particulier, où des raisons disciplinaires le justifient, rien ne s'oppose à ce que les chefs de bureau des services techniques qui exercent les fonctions de chef de chancellerie soient désignés comme *premiers chefs de bureau,* sans pour cela être classés dans un degré de traitement supérieur, ni pourvus d'un nouveau titre intentionnellement supprimé dans la loi sur les traitements. Les Directions d'arrondissement ont été priées de désigner les premiers chefs de bureau, là où elles l'estimeraient nécessaire.

22. Les trois *conférences des directeurs* qui ont eu lieu pendant l'exercice ont discuté les principaux objets suivants: unification des heures de service des ouvriers des ateliers de dépôt et de la traction, pétition de la Société suisse des techniciens touchant l'avancement, emploi de lettres télégrammes; revision du règlement no 21 fixant les indemnités allouées pour voyages de service et en cas de transfert; accroissement des compétences des stations en matière de règlement de demandes d'indemnités; pétition de chefs de bureau et de comptables touchant la nomination de chefs de chancellerie aux services techniques des arrondissements; valeur locative des logements de service; prescriptions générales relatives aux cloches électriques; garde des fonds appartenant à l'administration.

23. *Libre parcours.*

a. Les affaires se rapportant aux *permis de libre parcours,* que l'art. 21 du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat fait rentrer dans les attributions du département de l'exploitation, ont été provisoirement confiées à la présidence à partir du 1er août. Cette mesure a pour but de réunir en une seule main tout ce qui se rapporte au libre parcours et de réaliser une simplification dans ce domaine.

b. Nous avons remplacé par une ordonnance provisoire

entrée en vigueur le 1er avril 1912, sous réserve de la décision définitive du Conseil d'administration, l'art. 4 du *règlement nº 27 concernant l'octroi du libre parcours,* ainsi que les paragraphes II, III et IV de son IIe supplément, afin de les mettre en harmonie avec les titres, en partie nouveaux, donnés par la loi et l'échelle des traitements aux fonctionnaires ayant droit à des cartes annuelles de libre circulation.

c. Les *cartes annuelles de libre circulation* suivantes ont été délivrées par les chemins de fer fédéraux au cours de l'année 1912:

	Réseau entier		Arrondissements		Parcours			
	Ire classe	IIe classe	Ire classe	IIe classe	Ire classe	IIe classe	IIIe classe	Total
Autorités fédérales	117	54	6	7	—	2	—	186
Autorités cantonales . . .	—	—	137	—	—	—	—	137
Autorités et personnel des C. F. F.	233	134	272	986	—	7	—	1632
Autres entreprises de transport suisses	104	5	78	47	40	77	—	351
Entreprises de transport étrangères	1049	61	68	11	57	26	3	1275
Divers	45	—	33	17	23	72	11	201
Total 1912	1548	254	594	1068	120	184	14	3782
1911	1522	251	569	935	115	179	14	3585

d. Le nombre de *permis d'une course* délivrés pendant l'année aux agents des chemins de fer fédéraux et aux membres de leur famille, par la Direction générale et les Directions d'arrondissement, s'élève à 363,438, en regard de 354,105 en 1911.

24. 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 1912, de 23,743 au total (23,448 à fin 1911), celui des employés engagés à la journée ou au mois de 11,725 (11,744), soit ensemble 35,468 (35,192).

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel.	Employés engagés à la journée ou au mois
à la Direction générale . . .	756	27
au Ier arrondissement . . .	4,510	2,090
» IIe » . . .	6,407	3,553
» IIIe » . . .	5,593	2,196
» IVe » . . .	3,400	2,041
» Ve » . . .	3,077	1,818
Total, comme ci-dessus	23,743	11,725

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 1912;

Compte de construction au 31 décembre 1912;

Bilan au 31 décembre 1912;

Annexes :

Compte d'exploitation comparé avec l'année précédente et avec le budget,
Spécification des redevances pour les gares communes et les lignes exploitées,
Compte de profits et pertes comparé avec l'année précédente et avec le budget,
Spécification par objet des dépenses de construction,
Dépenses totales de construction comparées avec le budget et récapitulation à fin 1912;

Compte de l'administration des imprimés, à Berne;

Compte de l'administration du matériel de voie, à Berne;

Comptes des économats C. F. F.;

Comptes des ateliers C. F. F.;

Comptes des 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'ancienne Cie du 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 1912 est de . . . . . fr. **69,172,459. 89**

Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
71,864,082	64,593,755	**69,172,460**	— 2,691,622	+ 4,578,705

La diminution sur 1911 est de 3,75 % et l'augmentation sur le budget, de 7,09 %.

Ces modifications s'expliquent comme suit:

	Comparaison avec:	
	Compte 1911.	Budget 1912.
	Fr.	Fr.
Augmentation des recettes d'exploitation	9,544,562	6,241,109
Augmentation des dépenses d'exploitation	12,236,184	1,662,404
Modification de l'excédent d'exploitation	— 2,691,622	+ 4,578,705

Nous motiverons ces différences dans les divers chapitres du compte d'exploitation. La plus-value des recettes d'exploitation sur 1911 et sur le budget de 1912 porte en majeure partie sur le produit des transports de marchandises et de bagages; pour le transport des animaux, il n'y a qu'une légère augmentation sur l'année précédente. Les recettes du trafic des voyageurs accusent également une notable plus-value sur le compte de 1911, tandis qu'elle est peu importante vis-à-vis du budget de 1912. Les « recettes diverses » sont

aussi en augmentation par rapport à l'année 1911 et au budget.

Nous constatons une augmentation des dépenses d'exploitation, aussi bien sur le compte de l'année précédente que sur le budget. L'accroissement notable vis-à-vis de 1911 résulte principalement des augmentations de traitement et de salaire au 1er avril 1912 et, de ce fait, des versements plus élevés aux caisses de pensions et de secours; ajoutons-y le surcroît de dépenses pour allocations supplémentaires, matières de consommation et locations de wagons, provoqué par le développement du trafic. Voir détails aux chapitres y afférents de ce rapport.

L'accroissement de dépenses sur le budget est dû en grande partie aux mêmes facteurs. Le budget de 1912 ne renferme que les augmentations légales de traitement, à l'exclusion de celles pour promotions; les augmentations de salaire aussi ont été supérieures aux prévisions, basées seulement sur le supplément extraordinaire; de plus, l'accroissement du trafic a, en réalité, dépassé nos évaluations, c'est pourquoi les dépenses pour matières de consommation, locations de wagons, etc. ont été plus élevées que les chiffres du budget.

Le coefficient d'exploitation C. F. F. de 1911, y compris le supplément extraordinaire alloué au personnel, était de 64,26. Pour 1912, il est de 66,76, y compris le supplément payé aux ouvriers C. F. F. et au personnel de l'ancienne Cie du Gothard pour le Ier trimestre de 1912, ainsi que le complément du supplément extraordinaire versé aux ouvriers C. F. F. (Gothard compris) pour la période du 1er janvier 1911 au 31 mars 1912, dépenses qui ont grevé le compte de profits et pertes de 1912 d'une somme de fr. 673,029. 75. Le supplément du personnel à poste fixe des C. F. F. a été comptabilisé pendant toute l'année 1912 aux rubriques correspondantes. (Voir comparaison des coefficients d'exploitation, page 67 de ce rapport.)

Recettes d'exploitation.

Les recettes d'exploitation s'élèvent à . . . . . fr. 206,056,419. 20

et se décomposent comme suit:

	Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Produit du transport des voyageurs . . .	77,855,305	79,700,000	**79,741,480**	+ 1,886,175	+ 41,480
II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises . .	110,613,312	112,500,000	**117,955,693**	+ 7,342,381	+ 5,455,693
III. Recettes diverses .	8,043,240	7,615,310	**8,359,246**	+ 316,006	+ 743,936
	196,511,857	199,815,310	**206,056,419**	+ 9,544,562	+ 6,241,109

I. Produit du transport des voyageurs.

Le résultat final du trafic correspond à nos prévisions budgétaires. La modique plus-value de 41,480 francs en regard d'une recette d'environ 80 millions de francs nous dispense de toute observation. L'accroissement sur l'année précédente est de 2,42 %. Nous renvoyons, pour plus de détails à cet égard, au chapitre II, Département commercial, pages 133 et suivantes de ce rapport.

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

Nous basant sur les résultats des 7 premiers mois, nous avions évalué les recettes de 1911 à 110,248,400 francs, chiffre que nous avons admis comme recette probable de 1912 après l'avoir majoré de 2 % à titre de plus-value reposant sur l'augmentation moyenne des trois derniers exercices ensuite d'un développement normal du trafic. Cependant, les recettes de 1911 ont atteint en réalité la somme de 110,613,312 francs, c'est-à-dire environ 360,000 francs de plus qu'on ne l'avait prévu en s'appuyant sur les 7 premiers mois.

Au lieu d'être de 2 % l'accroissement de trafic du compte de 1912 par rapport à celui de 1911 a donc atteint 6,64 %. Pour plus amples détails, voir chapitre II, Département commercial, pages 133 et suivantes du présent rapport.

III. Recettes diverses. La plus-value sur 1911 et sur le budget s'explique comme suit :

	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
1. Loyers et affermages :					
a. Pour gares et sections de lignes communes .	1,083,389	1,108,860	**1,123,455**	+ 40,066	+ 14,595
b. Pour matériel roulant	1,505,257	1,350,000	**1,519,683**	+ 14,426	+ 169,683
c. Pour objets divers .	2,111,898	2,110,000	**2,198,853**	+ 86,955	+ 88,853
	4,700,544	4,568,860	**4,841,991**	+ 141,447	+ 273,131
2. Produits des services auxiliaires . . .	3,102,795	2,817,450	**3,263,192**	+ 160,397	+ 445,742
3. Autres recettes . .	239,901	229,000	**254,063**	+ 14,162	+ 25,063
	8,043,240	7,615,310	**8,359,246**	+ 316,006	+ 743,936

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

Pour avoir une comparaison plus exacte, il y a lieu de porter, en regard de la plus-value de recettes pour locations de matériel roulant, le surcroît de dépenses selon chapitre V du compte d'exploitation; voir à ce sujet les observations page 58 du présent rapport.

Ensuite de l'augmentation des objets loués et de la revision 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 investis dans ces services; en voici la répartition:

	Intérêt du capital Fr.	Produit net Fr.
Administration des imprimés	34,416	78,856
» du matériel de voie	398,948	488,133
Economats	604,935	64,112
Ateliers, y compris les usines à gaz	1,337,065	244,060
		875,161
Télégrammes privés	—	12,667
	2,375,364	887,828

Le bénéfice effectif de nos services auxiliaires se monte ainsi à 875,161 francs, soit à environ 1,6 % de l'ensemble des livraisons et prestations de l'année, qui atteignent 55,474,000 francs en chiffre rond.

Comparativement à celui de l'année précédente, le mouvement d'affaires a augmenté d'environ 4,870,000 francs; cet accroissement provient surtout des livraisons de l'administration du matériel de voie, des économats (combustibles, autres matières de consommation et uniformes), ainsi que des prestations plus importantes des ateliers. Les intérêts des capitaux ont subi une augmentation d'environ 107,000 francs sur l'année 1911, due à l'accroissement des capitaux investis dans les approvisionnements et dans les constructions.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation de 1912 s'élèvent à . . . . . fr. 136,883,959. 31

Compte 1911	Budget 1912	Compte 1912	Compar. avec 1911	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
124,647,775	135,221,555	**136,883,959**	+12,236,184	+1,662,404

L'augmentation des dépenses d'exploitation est ainsi de 9,82 % sur l'année précédente et de 1,23 % sur le budget.

Comme nous l'avons fait observer en parlant des fluctuations dans l'excédent d'exploitation, l'accroissement des dépenses provient des augmentations de traitement et de salaire au 1er avril 1912 et, par suite, des versements plus élevés aux caisses de pensions et de secours; mentionnons encore le surplus de dépenses pour allocations supplémentaires, matières de consommation et locations de wagons, exigé par le développement du trafic.

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 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. Administration générale .	3,993,087	4,313,220	**4,390,630**	+ 397,543	+ 77,410
II. Entretien et surveillance de la voie	18,209,974	19,642,495	**19,146,149**	+ 936,175	— 496,346
III. Expédition et mouvement .	41,656,519	46,002,815	**45,747,646**	+4,091,127	— 255,169
IV. Traction et matériel . .	48,964,603	51,680,400	**54,092,232**	+5,127,629	+2,411,832
V. Dépenses diverses . .	13,596,066	14,651,545	**15,906,536**	+2,310,470	+1,254,991
	126,420,249	136,290,475	**139,283,193**	+12,862,944	+2,992,718
VI. Dépenses et recettes non classées (*excédent de recettes*)	—1,772,474	—1,068,920	**—2,399,234**	+ 626,760	+1,330,314
	124,647,775	135,221,555	**136,883,959**	+12,236,184	+1,662,404

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

Chapitres	Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget
	Fr	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personnel de l'administration générale	3,500,947	3,856,620	**3,900,440**	+ 399,493	+ 43,820
Personnel du service de la voie	5,983,629	6,608,585	**6,469,519**	+ 485,890	— 139,066
Personnel de l'expédition et mouvement	38,471,571	42,869,635	**42,557,382**	+4,085,811	— 312,253
Personnel de la traction . .	16,241,352	17,596,170	**17,820,718**	+1,579,366	+ 224,548
	64,197,499	70,931,010	**70,748,059**	+6,550,560	— 182,951

Nous ajoutons les récapitulations suivantes des dépenses pour augmentations de traitements et de salaires ayant déployé leurs effets dès le 1er avril 1912, ainsi que pour supplément extraordinaire, compris dans ces augmentations.

Surcroît de dépenses pour augmentations de traitement, période d'avril à décembre 1912 (9 mois).

	Augm. de traitement, supplément extraord. compris	Part du supplément extraord. seul
	Fr.	Fr.
Personnel de l'administration générale	429,935	127,687
» du service de la voie . .	561,839	222,105
» » de l'expédition et du mouvement	5,269,220	1,983,988
» de la traction	1,754,581	640,500
Total exploitation	8,015,575	2,974,280
Personnel des services auxiliaires et des entreprises accessoires . .	364,023	135,286
» non rubriqué du service de la voie	395,010	154,494
Ensemble	8,774,608	3,264,060
Nous déduisons du montant total des augmentations de traitement le chiffre du supplément extraordinaire, soit	3,264,060	
car il grevait le compte d'exploitation (pour le personnel du Gothard, celui de profits et pertes) déjà avant le 1er avril 1912.		
Les augmentations de traitement effectives allouées au personnel à poste fixe le 1er avril 1912 s'élèvent donc pour 9 mois à . . .	5,510,548	

Surcroît de dépenses pour augmentations de salaire, période d'avril à décembre 1912 (9 mois).

	Augm. de salaire supplément extraord. compris	Part du supplément extraord. seul
	Fr.	Fr.
Ouvriers du service de l'expédition .	222,841	171,046
» » de la traction .	162,457	130,248
Total, exploitation	385,298	301,294

	Fr.	Fr.
Report	385,298	301,294
Ouvriers des services auxiliaires et des entreprises accessoires . . .	581,173	517,447
Ouvriers du personnel non rubriqué .	557,470	400,353
Ensemble	1,523,941	1,219,094
Nous déduisons du montant total des augmentations de salaire le chiffre du supplément extraordinaire, soit car il grevait le compte de profits et pertes déjà avant le 1er avril 1912. Les dépenses pour augmentations de salaire des journaliers, en sus du supplément extraordinaire (complément inclus) ont atteint pour 9 mois	1,219,094	
	304,847	

Les dépenses en plus pour tout le personnel des chemins de fer fédéraux se sont donc élevées pour les neuf mois d'avril à décembre 1912 à :

	Fr.
Augmentations de traitement, y compris le supplément extraordinaire ajouté en entier aux traitements dès le 1er avril 1912.	8,774,608
Augmentations de salaire, y compris le supplément extraordinaire (avec le complément), ajouté en entier aux salaires dès le 1er avril 1912	1,523,941
Total des augmentations	10,298,549

dont nous déduisons la part afférente à neuf mois du supplément extraordinaire des fonctionnaires, employés et ouvriers, parce que ce supplément était déjà alloué au personnel avant le 1er avril 1912 et figurait dans les dépenses des chemins de fer fédéraux :

	Fr.	
Supplément extraordinaire des fonctionnaires et employés. . .	3,264,060	
Supplément extraordinaire des ouvriers (complément inclus)	1,219,094	4,483,154
Le surcroît de dépenses effectif pour le personnel, c'est-à-dire les augmentations de traitement et de salaire, sans le supplément extraordinaire, comporte ainsi pour les neuf mois d'avril à décembre 1912		5,815,395

Il faut ajouter que la part du supplément extraordinaire des fonctionnaires, des employés et des garde-barrières (200 francs, soit 50 francs par année) a déjà été mise à la charge du compte d'exploitation dès le 1er janvier 1911, et qu'ainsi les rubriques du personnel du compte de 1912 renferment également la part des mois de janvier à mars. En ce qui concerne le supplément extraordinaire du personnel à poste fixe, le compte de 1912 ne fait donc point ressortir de modifications vis-à-vis de celui de 1911, abstraction faite des mutations de personnel.

Les différences ultérieures dans les dépenses de personnel du compte de 1912 par rapport à celui de l'année précédente et au budget sont justifiées aux rubriques correspondantes des chapitres qui suivent.

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

	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Entretien et renouvellement de la voie . . .	11,674,668	12,470,400	**12,090,005**	+ 415,337	— 380,395
Entretien et renouvellement des locomotives et tenders	8,429,412	8,951,000	**9,614,528**	+ 1,185,116	+ 663,528
Entretien et renouvellement des voitures . . .	2,962,767	3,418,200	**3,652,760**	+ 689,993	+ 234,560
Entretien et renouvellement des wagons . . .	2,707,142	3,398,800	**3,364,502**	+ 657,360	— 34,298
Entretien et renouvellement des voitures automotrices	—	—	**38,580**	+ 38,580	+ 38,580
	25,773,989	28,238,400	**28,760,375**	+ 2,986,386	+ 521,975

Le surplus de dépenses provient de l'amélioration des salaires et des prestations plus importantes.

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

	Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Dépenses diverses du service de l'expédition et du mouvement .	3,184,948	3,133,180	**3,190,264**	+ 5,316	+ 57,084
Matières de consommation pour locomotives et wagons . . .	18,109,787	17,822,830	**19,099,907**	+ 990,120	+ 1,277,077
	21,294,735	20,956,010	**22,290,171**	+ 995,436	+ 1,334,161

L'augmentation de dépenses provient de l'accroissement du trafic. Pour la justification de ces différences, nous renvoyons aux chapitres correspondants de l'expédition et de la traction.

Les dépenses pour fournitures de bureau et imprimés sont en diminution sur l'année précédente, malgré l'accroissement du trafic; en revanche, les prévisions budgétaires ont été dépassées, notamment pour les imprimés et les billets. Les dépenses pour éclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service, ainsi que pour éclairage des gares et stations ont encore pu être réduites en 1912. Le tableau ci-après donne la comparaison des modifications survenues:

	Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Fournitures de bureau, imprimés, etc. . .	1,602,067	1,502,840	**1,590,238**	— 11,829	+ 87,398
Eclairage, chauffage et nettoyage . . .	1,802,784	1,873,500	**1,788,505**	- 14,279	— 84,995

Les tableaux qui suivent font ressortir les différences sur les rubriques des chapitres I à 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. 4,390,630. 34

Rubriques	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
A. 1. Autorités administratives	276,140	281,500	**275,934**	— 206	— 5,566
2. Secrétariats, chancelleries, archives et enregistrement	582,729	632,710	**622,144**	+ 39,415	— 10,566
3. Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse, service des titres et bureaux de comptabilité	587,593	630,475	**636,068**	+ 48,475	+ 5,593
4. Contentieux et administration des caisses de secours	325,845	371,965	**375,975**	+ 50,130	+ 4,010
5. Services des tarifs voyageurs, marchandises et détaxes	366,700	408,795	**402,335**	+ 35,635	— 6,460
6. Contrôle des recettes	878,501	978,885	**943,751**	+ 65,250	— 35,134
7. Bureau de statistique et service de publicité	78,964	87,415	**191,549**	+112,585	+104,134
8. Service des télégraphes et installations électriques	296,055	346,345	**334,645**	+ 38,590	— 11,700
9. Portiers et concierges	108,420	118,530	**118,039**	+ 9,619	— 491
B. 1. Frais de bureau	300,915	273,400	**296,688**	— 4,227	+ 23,288
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux	84,452	89,700	**87,156**	+ 2,704	— 2,544
3. Complément et entretien de l'inventaire	27,210	17,900	**27,563**	+ 353	+ 9,663
4. Divers	79,563	75,600	**78,783**	— 780	+ 3,183
	3,993,087	4,313,220	**4,390,630**	+397,543	+ 77,410

A. 1—9. Dépenses pour le personnel. Les augmentations de traitement au 1er avril 1912 ont provoqué un notable accroissement de dépenses. Il en a été tenu compte au budget de 1912, du moins en ce qui concerne les augmentations légales allouées tous les trois ans; en revanche, nous n'avons rien porté audit budget pour les augmentations exceptionnelles résultant de promotions, parce qu'à l'époque où il fut établi l'importance de ces promotions, à effectuer au 1er avril 1912, ne pouvait pas encore être déterminée. Cependant, le surcroît de dépenses y afférent a été compensé en partie par de moins fortes charges dues à des mutations (nomination de jeunes agents, non repourvue temporaire de postes vacants, etc.). Il faut en outre faire remarquer, au sujet de la rubrique I. A. 7, que le personnel du service de publicité, agences de l'étranger comprises, y est porté depuis le 1er avril 1912, vu que la nouvelle loi sur les traitements le classe parmi les agents de l'administration générale. Il était compris auparavant dans les frais généraux du service de publicité, rubrique V. C. 8 du compte d'exploitation.

B. 1—4. Dépenses diverses de l'administration générale. En regard du compte de 1911, les frais de bureau et d'impression ont légèrement diminué; par contre le chiffre prévu au budget pour impression de rapports et projets aux autorités administratives était insuffisant. Les dépenses pour éclairage, chauffage et nettoyage se sont maintenues dans une moyenne entre le compte de 1911 et le budget de 1912. Un remplacement d'inventaire plus important et des frais de transfert dus à une autre répartition de locaux de service ont exigé plus de dépenses que ne le prévoyait le budget aux rubriques I. B. 3 et I. B. 4.

II. Entretien et surveillance de la voie.

En 1912 ces dépenses se sont élevées à fr. 19,146,149. 48

Cette somme comprend les dépenses nettes pour surveillance de la voie, 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 VI, chiffre 1. Les amortissements de grandes installations supprimées sont portés au compte des dépenses à amortir.

Rubriques.	Compte 1911	Budget 1912	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. 1. Bureaux des ingénieurs en chef	742,437	837,380	**874,021**	+ 131,584	+ 36,641
2. Ingénieurs de la voie et leur personnel	450,525	509,890	**495,310**	+ 44,785	— 14,580
3. Chefs de district et leur personnel	1,227,142	1,400,580	**1,305,891**	+ 78,749	— 94,689
4. Garde-voie, garde-barrières et leurs remplaçants . .	3,563,525	3,860,735	**3,794,297**	+ 230,772	— 66,438
B. 1. Terrassements et ouvrages d'art	2,732,983	2,656,400	**2,675,129**	— 57,854	+ 18,729
2. Voie de fer (y compris renouvellements)	6,446,742	7,134,900	**6,792,985**	+ 346,243	— 341,915
3. Bâtiments et installations mécaniques des stations, centrales électriques et conduites aux turbines	1,503,173	1,675,950	**1,638,846**	+ 135,673	— 37,104
4. Télégraphes, signaux et divers, ainsi que conduites électriques pour la traction des trains .	828,101	772,050	**854,966**	+ 26,865	+ 82,916
5. Déblayage de la neige et de la glace	163,669	231,100	**128,079**	— 35,590	— 103,021
C. 1. Frais de bureau	83,208	78,910	**79,131**	— 4,077	+ 221
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service .	65,671	62,000	**60,858**	— 4,813	— 1,142
3. Eclairage de la voie . .	65,295	71,100	**85,833**	+ 20,538	+ 14,733
4. Complément et entretien de l'inventaire	303,486	316,500	**320,710**	+ 17,224	+ 4,210
5. Indemnités pour usage temporaire de terrains et pour perte de cultures . . .	3,622	2,500	**1,433**	— 2,189	— 1,067
6. Divers	30,395	32,500	**38,660**	+ 8,265	+ 6,160

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 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	18,209,974	19,642,495	**19,146,149**	+ 936,175	— 496,346
Moins: Dépenses de renouvellement . .*)	4,142,081	4,766,000	**4,331,658**	+ 189,577	— 434,342
	14,067,893	14,876,495	**14,814,491**	+ 746,598	— 62,004

A. 1—4. Dépenses pour le personnel. Ici également le surcroît de dépenses vis-à-vis du compte de l'année précédente provient des augmentations de traitement au 1er avril 1912; le chiffre y afférent est toutefois partiellement compensé par des mutations de personnel et par une légère réduction du nombre des garde-voies et des garde-barrières. Par suite de mutations, comme aussi de plus forts remboursements pour prestations à la construction et à des particuliers, la dépense est inférieure au budget. La rubrique II. A. 1 fait toutefois exception, car l'attribution aux bureaux centraux des ingénieurs en chef d'un plus grand nombre d'agents techniques pour les travaux de construction n'était pas prévue au budget. Les prestations de ce personnel à la construction sont couvertes par la majoration en pour cent pour les frais dits « d'administration et de direction des travaux » (voir rubrique VI. 2 du compte d'exploitation).

B. 1. Terrassements et ouvrages d'art. Le compte de l'exercice 1911 renferme de fortes dépenses pour remise en état d'installations endommagées par les hautes eaux en 1910 et 1911, c'est pourquoi les dépenses de 1912 sont moins élevées; par contre le budget a été dépassé du fait de travaux de sécurité plus nombreux aux versants de montagne et par suite d'assainissement de terrains éboulеux.

B. 2. Voie de fer. Les augmentations de traitement et de salaire du personnel dit « non rubriqué » du service de la voie ont également occasionné un surcroît de dépenses à cette rubrique. Pour le reste, le chiffre des dépenses correspond à

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

la longueur des voies renouvelées, entièrement ou en partie. Ce renouvellement est un peu plus important que celui du compte de 1911, mais il n'atteint pas tout à fait les prévisions budgétaires. Le mauvais temps qu'il a fait en 1912 pendant la période principale des travaux est en partie la cause de ce que les travaux de renouvellement et d'entretien ont diminué.

Au sujet de la longueur des tronçons de voie renouvelés, nous renvoyons au chapitre IV, Département des travaux, lettre c. Entretien de la voie, du présent rapport.

B. 3. Bâtiments et installations mécaniques des stations. Divers travaux prévus au budget n'ont pas été effectués. Par contre, de plus grands travaux d'entretien et de rénovation aux bâtiments et aux installations de diverses grandes gares ont exigé de plus fortes dépenses qu'en 1911.

B. 4. Télégraphe, signaux et divers. Les dépenses en plus proviennent surtout de la transformation et du renforcement de lignes télégraphiques, ainsi que de l'amélioration de clôtures et barrières.

C. 1—6. Dépenses diverses. L'amélioration de l'éclairage de la voie et le rachat d'une servitude concernant l'éclairage des abords d'une gare, comme aussi un remplacement et entretien d'inventaire plus étendu ont provoqué de plus fortes dépenses vis-à-vis de l'année précédente et du budget; ajoutons-y plus de frais pour visite médicale du personnel et pour bornage.

III. Expédition et mouvement.

Ces dépenses ont atteint pour 1912 . . . . . fr. 45,747,646.09
se répartissant comme suit :

Rubriques.	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
A. 1. Inspection de l'exploitation et du mouvement . . .	1,081,422	1,196,370	**1,169,503**	+ 88,081	— 26,867
2. Chefs de gare et de station et leur personnel . . .	27,823,256	31,131,390	**30,895,870**	+ 3,072,614	— 235,520
3. Personnel des trains . .	9,566,893	10,541,875	**10,492,009**	+ 925,116	— 49,866
B. 1. Frais de bureau . . .	1,174,295	1,105,730	**1,172,130**	— 2,165	+ 66,400
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations	1,473,146	1,530,100	**1,462,212**	— 10,934	— 67,888
3. Complément et entretien de l'inventaire	306,897	293,150	**327,870**	+ 20,973	+ 34,720
4. Matières de consommation pour installations mécaniques et p^{r} appareils télégraphiques	36,505	34,600	**34,000**	— 2,505	— 600
5. Camionnage et plombage .	50,899	45,000	**48,278**	— 2,621	+ 3,278
6. Divers	143,206	124,600	**145,774**	+ 2,568	+ 21,174
	41,656,519	46,002,815	**45,747,646**	+ 4,091,127	— 255,169

A, 1—3. Dépenses pour le personnel. Ce chapitre contient les plus forts effectifs de personnel, de sorte que le surcroît de dépenses pour augmentations de traitement et de salaire au 1er avril 1912 atteint de notables proportions. Comparativement au compte de 1911, il y a en outre accroissement du nombre des agents; l'effectif budgété n'a par contre été un peu dépassé qu'à partir du milieu de l'année. La dépense en moins par rapport au budget résulte de mutations (personnel plus jeune), ainsi que d'extournes plus élevées à la rubrique des accidents, V. C. 3, et au compte de la caisse des malades.

Ensuite des parcours plus nombreux, les allocations supplémentaires du personnel des trains ont augmenté d'environ 80,800 francs sur l'année précédente et d'environ 18,300 francs sur le budget.

B. 1—6. Dépenses diverses. Le budget de 1912 était insuffisant pour ce qui a trait aux frais de bureau et d'impression; le dépassement concerne surtout les dépenses pour billets et formulaires, ainsi que pour imprimés spéciaux à l'occasion des manœuvres d'automne. Le renouvellement et l'entretien de l'inventaire des stations ont en outre occasionné des dépenses en plus, surtout pour les bâches et les véhicules des stations; il en est de même, sous rubrique « divers », pour le travail supplémentaire du service douanier, les visites médicales et les manœuvres à l'aide de chevaux. Par contre, les dépenses pour éclairage, chauffage et nettoyage ont bénéficié d'une nouvelle réduction, grâce à l'amélioration de l'éclairage électrique et à une moins forte consommation de matières.

IV. Traction et matériel.

Pour 1912 ces dépenses se montent à . . . . . fr. 54,092,232.08

En voici la répartition :

Rubriques.	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget Fr.
A.1. Bureaux centraux du service de la traction . . .	567,551	658,385	**623,298**	+ 55,747	— 35,087
2. Personnel des machines et visiteurs du matériel . .	12,472,223	13,362,070	**13,686,087**	+1,213,864	+ 324,017
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant . . .	3,201,578	3,575,715	**3,511,333**	+ 309,755	— 64,382
B.1. Combustibles	17,035,099	16,715,000	**17,949,712**	+ 914,613	+1,234,712
2. Suif et graisses . . .	369,563	407,000	**415,896**	+ 46,333	+ 8,896
3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique . . .	187,785	196,380	**205,238**	+ 17,453	+ 8,858
4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers . .	517,340	504,450	**529,061**	+ 11,721	+ 24,611
C.1a. Entretien des locomotives et tenders	6,510,293	6,752,000	**7,238,314**	+ 728,021	+ 486,314
A reporter	40,861,432	42,171,000	**44,158,939**	+3,297,507	+1,987,939

Rubriques	Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Report	40,861,432	42,171,000	**44,158,939**	+ 3,297,507	+ 1,987,939
1b. Renouvellement des locomotives et tenders . . .	1,919,119	2,199,000	**2,376,214**	+ 457,095	+ 177,214
2a. Entretien des voitures . .	2,625,570	2,703,000	**2,915,969**	+ 290,399	+ 212,969
2b. Renouvellement des voitures	337,197	715,200	**736,791**	+ 399,594	+ 21,591
3a. Entretien des wagons . .	2,143,061	2,145,000	**2,281,596**	+ 138,535	+ 136,596
3b. Renouvellement des wagons	564,081	1,253,800	**1,082,906**	+ 518,825	— 170,894
4a. Entretien des voitures automotrices	—	—	**193**	+ 193	+ 193
4b. Renouvellement des voitures automotrices	—	—	**38,387**	+ 38,387	+ 38,387
D.1. Frais de bureau . . .	43,649	44,800	**42,289**	— 1,360	— 2,511
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	179,515	191,700	**178,279**	— 1,236	— 13,421
3. Complément et entretien de l'inventaire	266,995	234,300	**252,695**	— 14,300	+ 18,395
4. Divers	23,984	22,600	**27,974**	+ 3,990	+ 5,374
	48,964,603	51,680,400	**54,092,232**	+ 5,127,629	+ 2,411,832

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 1911	Budget 1912	Compte 1912	Compar. avec 1911	Compar. avec budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Dépenses totales	48,964,603	51,680,400	**54,092,232**	+5,127,629	+2,411,832
Moins:					
Amortissement de matériel mis au rebut . . .	2,820,398	4,168,000	**4,234,298**	+1,413,900	+ 66,298
Dépenses nettes	46,144,205	47,512,400	**49,857,934**	+3,713,729	+2,345,534

Le surcroît de dépenses porte sur le personnel, les matières de consommation et l'entretien du matériel roulant; il provient, abstraction faite des augmentations de traitement et de salaire, de parcours plus nombreux.

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

Compte 1911	Budget 1912	Compte 1912	Compar. avec 1911	Compar. avec budget
Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.	Km. loc.
44,988,550	45,100,000	**46,783,768**	+ 1,795,218	+ 1,683,768

L'accroissement est ainsi de 3,99 % sur 1911 et de 3,73 % sur le budget.

A. 1—3. Dépenses pour le personnel. Les dépenses pour le personnel du service de la traction accusent aussi un accroissement par suite des augmentations de traitement et de salaire au 1er avril 1912, ainsi que des parcours plus nombreux; il est toutefois contrebalancé dans une certaine mesure par la nomination de jeunes agents. Le surplus de dépenses pour allocations supplémentaires, rubrique IV, A. 2, est de fr. 94,800, chiffre rond, vis-à-vis de 1911, et d'environ fr. 140,500 en regard du budget. Les frais du bureau pour la traction électrique sont portés, jusqu'à nouvel avis, au compte de construction, de là diminution de dépenses sur le budget à la rubrique IV, A. 1. De plus une modification des travaux à la tâche pour manipulation du combustible a produit une dépense en moins à la rubrique IV, A. 3.

B. 1—4. Matières de consommation pour locomotives et wagons. Surcroît de dépenses dû aux parcours kilométriques plus nombreux et à l'augmentation du prix moyen des combustibles.

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

Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
11,278,924	11,600,000	**12,436,072**	+ 1,157,148	+ 836,072

Les dépenses d'entretien du matériel roulant varient suivant le nombre des revisions périodiques des véhicules et suivant les réparations spéciales; ce dernier facteur surtout est très variable. Une autre cause de l'accroissement des dépenses réside dans l'amélioration des salaires au 1er avril 1912, ensuite de la révision du règlement relatif aux salaires des ouvriers des ateliers; citons encore le renchérissement partiel des matières premières.

C. 1 b—4 b. Renouvellement du matériel roulant (voir mise au rebut à la charge du fonds de renouvellement, page 69). On a effectué ou prévu la mise au rebut du matériel ci-après :

	Compte 1911 Nombre	Budget 1912 Nombre	Compte 1912 Nombre
Locomotives	34	36	38
Chaudières	7	2	4
Voitures	29	69	80
Wagons	145	289	271
Voitures automotrices . .	—	—	1

D. 1—4. Dépenses diverses. Les dépenses pour éclairage électrique et pour matières de consommation ont diminué, notamment en regard du budget. Par contre ce dernier était insuffisant pour l'entretien et le renouvellement de l'inventaire. La rubrique IV, D. 4 renferme de plus fortes dépenses pour relèvement de véhicules déraillés et pour distribution de rafraîchissements au personnel.

V. Dépenses diverses.

Elles ont atteint en 1912 . . . . . fr. 15,906,535. 60

Rubriques	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
A. 1. Loyers pour gares et sections de lignes communes .	826,006	741,850	**853,013**	+ 27,007	+ 111,163
2. Location de matériel roulant	4,266,395	3,800,000	**4,588,560**	+ 322,165	+ 788,560
3. Locations diverses . .	32,711	35,650	**34,990**	+ 2,279	— 660
C. 1. Frais judiciaires . . .	26,039	31,600	**25,077**	— 962	— 6,523
2. Assurances contre l'incendie	193,489	200,400	**194,417**	+ 928	— 5,983
3. Assurances et indemnités p^r^ accidents	1,104,333	1,040,000	**1,142,353**	+ 38,020	+ 102,353
4. Assurances et indemnités de transport	270,820	253,000	**296,406**	+ 25,586	+ 43,406
5. Frais de transport par suite d'interruption de la voie .	253	1,200	**189**	— 64	— 1,011
6. Impôts et droits . . .	153,491	146,700	**179,762**	+ 21,271	+ 33,062
7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications . . .	6,269,010	7,924,445	**8,209,182**	+ 1,940,172	+ 284,737
8. Divers	418,519	476,700	**382,587**	— 65,932	— 94,113
	13,596,066	14,651,545	**15,906,536**	+ 2,310,470	+ 1,254,991

A. 1. Loyers pour gares et lignes en communauté. L'augmentation provient 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 46 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:

Location de matériel roulant.	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses . .	4,266,395	3,800,000	4,588,560	+322,165	+788,560
Recettes . .	1,505,257	1,350,000	1,519,683	+ 14,426	+169,683
Dépenses nettes.	2,761,138	2,450,000	3,068,877	+307,739	+618,877

Nos conjectures ayant trait à la réduction des locations de wagons (voir rapport sur le budget de 1912) ne se sont pas encore réalisées; l'augmentation des dépenses nettes par rapport au budget est donc passablement élevée. Le développement du trafic a en outre provoqué d'autres dépenses en plus et la résiliation des contrats de fourniture des wagons pour transports de combustible a exercé pour 1912 également, une influence défavorable sur la proportion entre les dépenses et les recettes.

C. 3. Indemnités pour accidents. Surcroît de dépenses pour plus fortes indemnités en capital; le budget de 1912 était un peu trop bas.

C. 4. Indemnités de transport. L'augmentation des dépenses de cette rubrique est due à l'accroissement du trafic.

C. 6. Impôts et droits. Les propriétés imposables ont augmenté; de plus le compte de 1912 supporte un rappel d'impôt à l'Italie (1906—1912) pour l'énergie électrique et l'éclairage de la ligne du Simplon.

C. 7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications. Les augmentations périodiques et triennales de traitement, de même que celles des salaires basées sur les dispositions réglementaires, se répercutent particulièrement sur cette rubrique. Les versements aux caisses de pensions et de secours pour les 5 premières parts men-

suelles d'augmentation de traitement (caisse du Gothard 6) ont atteint pour 1912 fr. 3,062,612, et les contributions ordinaires se sont aussi accrues en proportion de l'augmentation des traitements et salaires assurés. Le surplus de dépenses précité contient les parts mensuelles susdésignées pour les augmentations légales et particulières au 1er avril 1912, ainsi que le supplément en faveur du personnel de l'ancienne Cie du Gothard, ajouté au traitement, alors que les mêmes parts mensuelles pour le supplément de fr. 200 du personnel C. F. F. ont déjà été attribuées en 1911 à la caisse de pensions, par fr. 1,844,000, chiffre rond, parce qu'aux termes de la loi sur les traitements ce supplément devait faire partie du salaire de base à dater du 1er janvier 1911.

La reprise, au 1er janvier 1912, des pensions allouées au personnel de l'ancienne Cie du Gothard, qui grèveront le fonds spécial créé à cet effet, a exigé de plus fortes dépenses; ajoutons-y un surplus de gratifications pour nombreuses années de service.

Le surcroît de dépenses en regard du budget porte, pour fr. 192,311, sur les contributions aux caisses de pensions et de secours et provient de ce que l'on n'a budgété que les augmentations périodiques, mais pas celles pour promotions.

V. C. 8. Divers. Etant donné que dans la nouvelle loi sur les traitements le personnel du service de publicité avec ses agences à l'étranger figure parmi les agents de l'administration générale, les dépenses y afférentes sont comptabilisées à la rubrique I, A. 7 dès le 1er avril 1912. Les dépenses totales de ce service, y compris les frais du matériel de propagande, ont atteint fr. 387,190 en 1912.

Les dépenses en moins de la rubrique V, C. 8 s'expliquent en outre par le fait que selon arrêté du Conseil fédéral du 9 juillet 1912, ayant trait aux concessions faites au personnel du Gothard, l'organisation du magasin des denrées alimentaires, à Bellinzone, a été modifiée en ce sens qu'à partir du 1er septembre 1912, d'accord avec le personnel intéressé, les frais d'administration de cette entreprise sont mis à la charge des consommateurs, moyennant une majoration correspondante sur les prix de vente.

VI. Dépenses et recettes non classées.

Ce chapitre boucle par un excédent net de recettes de . . . . fr. 2,399,234.28
se décomposant de la manière suivante:

	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Dépenses.					
1. Dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation .	1,392,964	2,059,650	**1,330,588**	— 62,376	— 729,062
Recettes.					
2. Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux	202,592	170,000	**402,363**	+ 199,771	+ 232,363
3. Excédent des recettes pour frais d'exploitation et d'entretien de gares et tronçons communs	1,669,643	1,717,440	**1,990,319**	+ 320,676	+ 272,879
4. Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes, pour service de traction, etc.	1,293,203	1,241,130	**1,337,140**	+ 43,937	+ 96,010
Excédent de recettes	1,772,474	1,068,920	**2,399,234**	+ 626,760	+1,330,314

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 supprimés de peu d'importance; ces dépenses sont très variables et dépendent plus ou moins de l'avancement des travaux 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 chemins 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 44 à 46 du compte annuel.

4. Indemnités 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 47 et 48 du compte annuel.

Clôture de compte.

L'excédent des recettes d'exploitation est de . . . . . fr. 69,172,459. 89

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

	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Total des recettes d'exploitation .	196,511,857	199,815,310	**206,056,419**	+ 9,544,562	+ 6,241,109
Total des dépenses d'exploitation .	124,647,775	135,221,555	**136,883,959**	+12,236,184	+ 1,662,404
Excédent des recettes .	71,864,082	64,593,755	**69,172,460**	— 2,691,622	+ 4,578,705

L'essor de trafic qui, après un relâchement passager, s'était manifesté au cours du IIe semestre de 1909, s'est encore accentué de façon réjouissante en 1912; cela explique pourquoi le surplus notable des dépenses d'exploitation vis-à-vis de 1911 a été compensé en majeure partie.

Compte du fonds de renouvellement.

				Fr.
Le solde de ce compte s'élevait au 31 décembre 1911 à				74,766,984. 34
Les versements pour 1912 se montent à:				
a. Pour voie de fer:	Fr.	Fr.	Fr.	
Arrondissements I—IV . . .	3,594,303. 30			
» V . . .	552,482. 45	4,146,785. 75		
b. Pour matériel roulant:				
Adm. centrale pour arrondissements I—IV	4,029,075. 60			
» » » » V	608,086. 40	4,637,162. —		
c. Pour mobilier et ustensiles:				
Adm. centrale et arrond. I—IV .	453,503. 05			
Arrondissement V	88,264. 65	541,767. 70	9,325,715. 45	
Les prélèvements de 1912 ont atteint:				
a. Pour voie de fer:				
Arrondissements I—IV . . .	3,843,291. 98			
» V . . .	673,886. 55	4,517,178. 53		
b. Pour matériel roulant:				
Adm. centrale pour arrond. I—IV .	3,416,634. 30			
» » » » V .	817,663. 30	4,234,297. 60		
c. Pour mobilier et ustensiles:				
Adm. centrale et arrond. I—IV .	214,657. 16			
Arrondissement V	43,255. 63	257,912. 79	9,009,388. 92	
Excédent des versements				316,326. 53
Situation à fin 1912				75,083,310. 87

Les versements et les prélèvements ont été calculés pour les arrondissements I—IV sur la base du règlement C. F. F. nº 34 du 28 septembre 1906, et pour le Ve arrondissement d'après les prescriptions du règlement sur le fonds de renouvellement du Gothard du 14 juin 1907.

Les prélèvements pour la superstructure sont de fr. 370,393 plus élevés que les versements (fr. 248,989 pour les arrondissements I—IV et fr. 121,404 pour le Ve). Pour les arrondissements I—IV, les prélèvements pour le matériel roulant sont de fr. 612,441 inférieurs aux versements, tandis que pour le Ve ils les dépassent de fr. 209,577, ce qui donne un surplus de versements de fr. 402,864. Les prélèvements pour renouvellement du mobilier et des ustensiles sont de fr. 283,855 moins élevés que les versements (fr. 238,846 pour administration centrale et arrondissements I—IV et fr. 45,009 pour le Ve arrondissement). Il en résulte un excédent net des versements de fr. 316,326 pour le réseau entier des C. F. F., soit fr. 602,298 comme surcroît de versements pour l'administration centrale et les arrondissements I—IV, en regard d'un surplus de prélèvements de fr. 285,972 pour le Ve arrondissement.

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
1912	75,083,311

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

Au 31 décembre 1911, le solde de ce fonds était de		fr. 388,940. 75
A ajouter: Intérêt 3 ½ % pour 1912 . .		» 12,511. 35
		fr. 401,452. 10
Pensions payées en 1912		» 57,889. 75
Solde à fin 1912		fr. 343,562. 35

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

Au 31 décembre 1911, le solde de ce fonds était de		fr. 665,000. —
A ajouter: Intérêt 3 ½ % pour 1912 . .		» 21,114. 55
		fr. 686,114. 55
Pensions payées en 1912 . .	fr. 85,772. 60	
Remboursement à la Cie du Gothard en liquidation du fonds de couverture des pensions d'agents décédés au 1er janvier 1912	» 24,483. 15	
		» 110,255. 75
Solde à fin 1912		fr. 575,858. 80

Compte du fonds d'assurance contre l'incendie.

Ce fonds se compose:

1. des versements annuels effectués pour 1908 à 1912	fr. 500,000. —
2. des versements pour la part afférente au Ve arrondissement (Gothard) 1909 à 1912 .	» 73,300. —
Montant de ce fonds au 31 décembre 1912	fr. 573,300. —

Compte des entreprises accessoires.

Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

Le produit net de 1912 est de	fr. 122,035. 57

	Compte 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Compte 1912 Fr.	Compar. avec 1911 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Recettes	847,495	870,000	804,732	—42,763	—65,268
Dépenses	699,875	705,950	682,696	—17,179	—23,254
Produit net	147,620	164,050	122,036	—25,584	—42,014

La moins-value de recettes provient surtout du trafic-voyageurs, qui a subi l'influence du mauvais temps pendant la saison des voyages de 1912. Les dépenses en moins sont supérieures au chiffre des augmentations de traitement et de salaire; elles résultent de moins fortes prestations pour remorquage, de l'entretien moins important des bateaux et de la non exécution de travaux de dragage prévus.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

1. Solde actif de 1911. Il s'élève à . . fr. 5,575,267.77

Conformément à la décision de notre Conseil d'administration, sanctionnée par les autorités fédérales, une partie de cette somme est affectée à couvrir le solde du poste IV *b* 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

Reste fr. 4,554,212.32

2. Excédent des recettes d'exploitation. Pour l'année 1912, il est de . . . . . fr. 69,172,459.89

Compte 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Compte 1912 Fr.	Comp. avec 1911 Fr.	Comp. avec budget Fr.
71,864,082	64,593,755	69,172,460	— 2,691,622	+ 4,578,705

La diminution sur 1911 est de 3,75 % et l'augmentation sur le budget de 7,09 %.

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

Jusqu'ici le coefficient d'exploitation, y compris les allo-

cations pour cause de renchérissement de la vie payées au personnel de 1906 à 1912, a été de:

pour 1902 (C. F. F. et J. S.)	61,11
» 1903	65,53
» 1904	67,68
» 1905	66,42
» 1906	67,49
» 1907	69,22
» 1908	72,82
» 1909	70,32
» 1910	65,48
» 1911	64,26
Pour 1912 il est de	66,76

3. *Produit des capitaux disponibles.* Ils ont produit en 1912 . . . . . fr. 5,115,191. 69

Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
4,830,820	3,675,000	5,115,192	+ 284,372	+ 1,440,192

Il y a donc augmentation de 5,88 % sur 1911 et de 39,16 % sur les prévisions budgétaires.

	Revenus en 1911. Fr.	Revenus en 1912. Fr.	Différences en 1912. Fr.
Intérêts des titres en portefeuille, y compris les titres du fonds de renouvellement	2,774,270	3,069,787	+ 295,517
Bénéfice sur réalisations de titres et plus-values . .	—	45,045	+ 45,045
Bénéfices de change, escomptes divers et coupons prescrits	74,634	72,994	— 1,640
Intérêts perçus en comptes courants	1,951,562	1,835,569	— 115,993
Produits du portefeuille de change	28,224	90.857	+ 62,633
Intérêts divers . . .	2,130	940	— 1,190
Totaux	4,830,820	5,115,192	+ 284,372

4. *Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes et à des travaux neufs.* Ces intérêts se sont élevés pour 1912 à . . . . . fr. 702,650. 55

Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
600,427	350,000	702,650	+102,223	+ 352,650

5. Produits des entreprises accessoires La navigation à vapeur sur le lac de Constance, notre seule entreprise accessoire, a produit en 1912 . . . . . fr. 122,035. 57

Voir la comparaison y relative à la page — du rapport.

6. Sommes prélevées sur les fonds spéciaux. Ce sont les prélèvements sur le fonds de renouvellement et ceux effectués sur les fonds de couverture de pensions des anciennes compagnies du Jura-Simplon et du Gothard.

a. Prélèvements sur le fonds de renouvellement. En 1912 ils ont atteint . . . . . fr. 9,009,388. 92

se décomposant comme suit:

	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Compar. avec 1911. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Renouvellement de la superstructure.					
Ier arrondissement . .	1,053,450	1,043,000	**915,835**	— 137,615	— 127,165
IIe » . .	890,930	1,001,000	**1,021,226**	+ 130,296	+ 20,226
IIIe » . .	1,311,152	1,455,000	**1,419,351**	+ 108,199	— 35,649
IVe » . .	651,680	618,000	**486,880**	— 164,800	— 131,120
Ve » . .	541,267	749,000	**673,886**	+ 132,619	— 75,114
	4,448,479	4,866,000	**4,517,178**	+ 68,699	— 348,822
Renouvellement du matériel roulant.					
Adm. centrale pour arrondissements I—V.					
Locomotives	1,823,390	2,171,500	**2,310,990**	+ 487,600	+ 139,490
Chaudières	95,729	27,500	**65,224**	— 30,505	+ 37,724
Voitures	337,197	715,200	**736,790**	+ 399,593	+ 21,590
Fourgons et wagons à marchandises . . .	564,082	1,253,800	**1,082,906**	+ 518,824	— 170,894
Voitures automotrices . .	—	—	**38,388**	+ 38,388	+ 38,388
	2,820,398	4,168,000	**4,234,298**	+ 1,413,900	+ 66,298
Renouvellement du mobilier et des ustensiles.					
Administration centrale et arrondissements I—V . .	196,754	190,000	**257,913**	+ 61,159	+ 67,913
	7,465,631	9,224,000	**9,009,389**	+ 1,543,758	— 214,611

b. Prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions J. S. En 1912, ces prélèvements se sont élevés à . . . . . fr. 57,889.75

Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
59,267	50,000	57,890	— 1,377	+ 7,890

c. Prélèvements sur le fonds de couverture des anciennes pensions du Gothard. En 1912, ces prélèvements se sont élevés à . . . . . fr. 85,772.60

Ce sont nos premières opérations sur ce compte.

7. Subventions pour l'exploitation . . fr. 66,000.—

Ce montant, qui est invariable, 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.

8. Ressources et rentrées diverses. Elles ont produit en 1912 . . . . . fr. 11,554.45

Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
161,628	20,000	11,554	— 150,074	— 8,446

Ces rentrées se décomposent comme suit:

Chemin de fer Langenthal-Jura. Redevance pour l'usage commun de la gare de Langenthal et des stations d'Oensingen et de Niederbipp, pendant la période du 26 octobre 1907 au 31 décembre 1910	fr. 4,797.80
Chemin de fer de la Singine. 3e annuité de l'indemnité de fr. 8000 pour l'usage commun de la station de Flamatt, pendant les années 1904—1909	» 1,000.—
Gains sur réalisations de biens-fonds disponibles	» 5,756.65
	fr. 11,554.45

Dépenses.

1. Bonification payée aux propriétaires de lignes prises à bail. Nous avons payé en 1912, pour loyer de la ligne Vevey-Chexbres . . . . . fr. 60,000

dont fr. 15,000 pour solde de 1911 et fr. 45,000 pour l'année 1912. C'est la conséquence de l'avenant au contrat du 2 juillet 1903, fixant le loyer de cette ligne à fr. 45,000 à partir du 1er janvier 1911.

2. Intérêts en comptes courants, provisions, etc. Nous avons payé de ce chef en 1912 . . . . fr. 2,523,131.37

Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
7,399,642	2,175,000	2,523,131	—4,876,511	+ 348,131

Il y a donc diminution de la somme d'intérêts débiteurs sur 1911 de 65,90 % et augmentation sur les prévisions budgétaires de 16 %.

La dépense de 1912 se décompose comme suit:

Intérêts en comptes courants		fr. 5,573.50
Intérêts sur bons de caisse		» 1,360,000.—
Intérêts sur cautionnements en espèces et intérêts divers	fr. 19,864.60	
Intérêts arriérés bonifiés à la caisse de pensions et de secours du Gothard . .	» 441,352.15	
Intérêts bonifiés à l'entreprise du Ricken par suite de transaction . . .	» 289,861.35	
		» 751,078.10
Commissions payées sur coupons et encaissements de titres		» 71,547.06
Agios, pertes de cours, moins-values de titres et divers		» 334,932.71
		fr. 2,523,131.37

3. Intérêts des emprunts consolidés. En 1912 ces intérêts se sont élevés à . . . . . fr. 51,588,904

Compte 1911.	Budget 1912.	Compte 1912.	Compar. avec 1911.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
48,171,208	47,848,139	51,588,904	+ 3,417,696	+ 3,740,765

Le tableau suivant, qui indique les intérêts payés sur chacun des emprunts consolidés, explique la différence en plus de $7,_{09}\%$ sur 1911 et de $7,_{82}\%$ sur nos prévisions budgétaires.

Désignation des emprunts	Compte 1911. Fr.	Budget 1912. Fr.	Compte 1912. Fr.	Observations.
Rente 3 % des chemins de fer 1890	2,079,990	2,079,990	**2,079,990**	
Chemins de fer fédéraux 3 1/2 % 1899/1902	17,500,000	17,377,500	**17,377,500**	Diminution de fr. 122,500 en 1912 sur 1911. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
Rente suisse C. F. F. de 1900 .	3,000,000	3,000,000	**3,000,000**	
Chemins de fer fédéraux 1903 3 % différé	5,203,125	4,875,000	**4,875,000**	Diminution de fr. 328,125 en 1912 sur 1911 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 % 1910, Ire série	2,800,000	2,800,000	**2,800,000**	
Chemins de fer fédéraux 4 % 1912	—	—	**3,350,000**	Emission de l'emprunt, valeur 31 déc. 1911, pour le rachat du Gothard.
Central suisse 4 % 1876 . .	835,558	815,604	**815,604**	Diminution de fr. 19,954 en 1912 sur 1911. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
Central suisse 4 % 1880 . .	707,400	701,867	**701,867**	Diminution de fr 5,533 en 1912 sur 1911. 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 % 1880 . .	120,000	120,000	**120,000**	
» 3 1/2 % 1894 .	350,000	350,000	**350,000**	
» 3 1/2 % 1895 .	245,000	245,000	**245,000**	
» 3 1/2 % 1896 .	1,225,000	1,225,000	**1,225,000**	
» 3 1/2 % 1897 .	367,937	367,937	**367,937**	

Union suisse 4 %, Ire hypothèque	713,424	686,764	708,104	Diminution de fr. 5,320 en 1912 sur 1911. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage. L'augmentation de fr. 21,340 sur le budget provient de la réduction de l'amortissement de fr. 1,200,000 à fr. 133,000.
» 4 %, IIe »	357,768	344,428	355,088	Diminution de fr. 2,680 en 1912 sur 1911. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage. L'augmentation de fr. 10,660 sur le budget provient de la réduction de l'amortissement de fr. 600,000 à fr. 67,000.
Franco-Suisse 2 8/11 % 1868 .	418,011	413,552	413,552	Diminution de fr. 4,459 en 1912 sur 1911. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
Jougne-Eclépens 3 % . . .	211,971	210,529	210,529	Diminution de fr. 1,442 en 1912 sur 1911. — Même observation.
Jura-Simplon 3 1/2 % 1894 . .	4,836,038	4,836,038	4,836,038	
St-Gothard 3 1/2 % 1895 . .	4,057,725	4,038,650	4,038,650	Diminution de fr. 19,075 en 1912 sur 1911. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
	47,128,947	46,587,859	49,969,859	
Bons de dépôts des chemins de fer fédéraux, remboursables en tout temps, placés dans les portefeuilles des caisses de secours et de pensions . .	1,042,261	1,260,280	1,619,045	Augmentation de fr. 576,784 en 1912 sur 1911 et de fr. 358,765 sur le budget. Provient de nouvelles émissions de bons de dépôts (capital moyen en 1912 fr. 40,280,000, contre capital moyen en 1911 fr. 26,055,000).
	48,171,208	47,848,139	51,588,904	

Comparaison de nos charges d'intérêts.

	Compte 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Compte 1912 Fr.
Intérêts en comptes courants, commissions etc.	7,399,642	2,175,000	**2,523,131**
Intérêts des emprunts consolidés	48,171,208	49,834,270	**51,588,904**
Charges brutes	55,570,850	52,009,270	**54,112,035**
Produits des capitaux disponibles et intérêts de construction .	5,431,247	4,025,000	**5,817,842**
Charges nettes	50,139,603	47,984,270	**48,294,193**

L'augmentation des charges d'intérêts est de fr. 309,923 sur les prévisions budgétaires. Par contre il y a une diminution de fr. 1,845,410 sur le compte de 1911.

Cette diminution s'explique tout d'abord par la différence des intérêts des capitaux investis dans la construction, mais aussi par le fait que l'exercice 1911 a supporté fr. 2,432,870 pour rappel d'intérêts de 1909—1910 sur le prix de rachat du Gothard, tandis que l'exercice 1912 ne supporte que fr. 731,213 pour intérêts arriérés du déficit de la caisse de pensions et de secours du Gothard (fr. 441,352) et pour intérêts bonifiés à l'entreprise du Ricken, en vertu de la transaction intervenue avec elle (fr. 289,861).

4. Sommes affectées à des amortissements. En 1912, nous amortissons . . . . . fr. **9,722,056. 87**

Compte 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Compte 1912 Fr.	Compar. avec 1911 Fr.	Compar. avec budget Fr.
10,693,976	8,403,800	**9,722,056**	— 971,920	+ 1,318,256

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

a. Amortissement légal. Il se compose de:

la 10e annuité sur capital d'établissement au 31 décembre 1902, soit le 0,667436 % de fr. 861,589,069 = ...	fr.	5,750,555. 62
la 9e annuité des dépenses faites en 1903, soit le 0,670014 % de fr. 6,542,027 = . .	»	43,834. 46
la 8e annuité des dépenses faites en 1904, soit le 0,647286 % de fr. 19,778,873 = . .	»	128,045. 65
A reporter	fr.	5,922,435. 73

Report	fr.	5,922,435.73
la 7e annuité des dépenses faites en 1905, soit le 0,625494 % de fr. 21,299,433 = . .	»	133,226.68
la 6e annuité des dépenses faites en 1906, soit le 0,604342 % de fr. 22,959,266 = . .	»	138,752.49
la 5e annuité des dépenses faites en 1907, soit le 0,583905 % de fr. 23,222,056 = . .	»	135,594.75
la 4e annuité des dépenses faites en 1908, soit le 0,564159 % de fr. 24,571,373 = . .	»	138,621.61
la 3e annuité des dépenses faites en 1909, soit le 0,545081 % de fr. 16,155,000 = . .	»	88,057.84
la 2e annuité des dépenses faites en 1910, soit le 0,526649 % de fr. 20,624,802 = . .	»	108,620.32
la 1re annuité des dépenses faites en 1911, soit le 0,508840 % de fr. 21,601,170 = . .	»	108,204.68
	fr.	6,773,514.10
plus 4e annuité d'amortissement du capital d'établissement du Gothard, au 1er mai 1909, soit le 0,564159 % de fr. 189,177,735.50 =	»	1,067,263.25
Ensemble	fr.	7,840,777.35

Le total des dépenses de 1911, soumises à l'amortissement en 60 ans, se calcule comme suit:

Dépenses de construction faites en 1911 . .	fr.	24,338,720
Moins: dépenses pour matériel d'exploitation (matériel roulant et mobilier)	»	3,910,785
	fr.	20,427,935
Plus le 30 % de ces dépenses pour matériel d'exploitation	»	1,173,235
	fr.	21,601,170

b. Amortissement d'installations disparues.

Amortissement du coût des installations supprimées en 1912, ensuite de travaux d'agrandissement de gares	fr.	1,101,071.72

c. Amortissement des frais d'emprunts.

9e annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé	fr.	116,495.—
7e annuité d'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer	»	162,500.—
6e annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3½ % 1899/1902	»	59,760.—
2e annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3½ % 1910	»	100,825.—
4e annuité d'amortissement sur fr. 6,000,000, agio payé au Gothard	»	300,000.—
Amortissement des dépenses faites en 1912 pour la confection des titres de l'emprunt 4 % 1912 et pour le renouvellement de la feuille de coupons, Rente 3 % 1890 . .	»	40,627.80
	fr.	780,207.80

5. Versements dans les fonds spéciaux . fr. 9,479,341.35

Compte 1911 Fr.	Budget 1912 Fr.	Compte 1912 Fr.	Compar. avec 1911 Fr.	Compar. avec budget Fr.
9,189,611	9,338,800	**9,479,341**	+ 289,730	+ 140,541

Les versements sont de 3,15 % supérieurs à ceux de 1911 et de 1,50 % supérieurs à nos prévisions.

Ces versements se décomposent comme suit:

a. Fonds de renouvellement	fr.	9,325,715.45
b. Fonds de couverture des anciennes pensions du Jura-Simplon et du Gothard	»	33,625.90
c. Fonds d'assurance contre l'incendie .	»	120,000.—
	fr.	9,479,341.35

a. Fonds de renouvellement.

1. Pour la superstructure.

Arrondissements I—IV.

a. par mètre de voie, longueur moyenne de l'année, 4,349,906 mètres à 30 centimes	fr.	1,304,971.80

Report	fr. 1,304,971. 80	
b. par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 32,704,736 km. à 7 centimes	» 2,289,331. 50	
Arrondissement V.		
a. par mètre de voie, longueur moyenne de l'année, 550,685 mètres à 35,20 centimes	» 193,841. 10	
b. par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 6,691,070 km. à 5,36 centimes	» 358,641. 35	
		fr. 4,146,785. 75

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:

Administration centrale pour arrondissements I—IV.		
a. pour locomotives 39,351,945 km.-loc. à 4,7 centimes .	fr. 1,849,541. 40	
b. pour voitures 369,544,702 km.-essieu à 0,30 centime .	» 1,108,634. 10	
c. pour wagons 382,464,320 km.-essieu à 0,28 centime .	» 1,070,900. 10	
Administration centrale pour arrondissement V.		
a. pour locomotives 7,431,823 km.-loc. à 5,05 centimes .	» 375,307. 05	
b. pour voitures 29,532,215 km.-essieu à 0,495 centime	» 146,184. 45	
c. pour wagons 44,407,642 km.-essieu à 0,195 centime .	» 86,594. 90	
		» 4,637,162. —
A reporter		fr. 8,783,947. 75

	Report	fr. 8,783,947.75
3. Pour mobilier et ustensiles.		
Administration centrale et arrondissements I—IV.		
2½ % de fr. 18,140,122.70 état moyen de l'année . .	fr. 453,503.05	
Arrondissement V.		
2½ % de fr. 3,530,586.70 état moyen de l'année . .	» 88,264.65	
		» 541,767.70
	Total des versements	fr. 9,325,715.45

b. Fonds de couverture des pensions des anciennes compagnies:

Jura-Simplon. L'intérêt à 3½ % de ce fonds, pour 1912, est de	fr. 12,511.35
Gothard. L'intérêt à 3½ % de ce fonds, pour 1912, est de	» 21,114.55
	fr. 33,625.90

c. Fonds d'assurance contre l'incendie.

5e 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 4e versement pour la part afférente au Ve arrondissement (Gothard)	» 20,000.—
	fr. 120,000.—

6. Pour buts divers. Nous avons dépensé en 1912 . . . . . fr. 1,069,885.08

Compte 1911 Fr.	Budget 1912	Compte 1912 Fr.	Compar. avec 1911 Fr.	Compar. avec budget Fr.
960,984	1,012,000	1,069,885	+ 108,901	+ 57,885

Ces dépenses comprennent les postes suivants:

Boni d'exploitation de la ligne Wald-Rüti, budgété avec un déficit de fr. 10,000 . .	fr. —	46.32
Subvention à la Société de navigation sur le lac de Zurich	»	15,000.—
Subventions à des écoles de chemins de fer	»	26,777.40

Ces dépenses budgétées à fr. 30,000 se décomposent comme suit:

St-Gall	fr.	9,999.—
Winterthour	»	7,120.—
Bienne	»	9,658.40
	fr.	26,777.40

6e annuité pour l'intérêt et l'amortissement du déficit du bilan d'entrée au 1er janvier 1907, de la caisse de pensions et de secours du personnel	»	915,000.—
Subvention au chemin de fer routier Bremgarten-Dietikon pour l'exploitation de la ligne Wohlen-Bremgarten	»	22,000.—
Allocation à la caisse de pensions et de secours du Gothard sur les augmentations de traitement payées en mai et juin 1909, plus intérêts	»	91,154.—
	fr.	1,069,885.08

7. Supplément extraordinaire alloué au personnel. Nous avons dépensé de ce chef . . . . . fr. 673,029.75

Cette somme se compose de:

1. Supplément extraordinaire des journaliers C. F. F. et du personnel de l'ancienne Cie du Gothard pour le Ier trimestre de 1912, selon arrêtés fédéraux du 23 décembre 1910 . .	fr.	391,598.18
2. Complément au supplément extraordinaire des journaliers C. F. F. (Gothard compris) pour la période du 1er janvier 1911 au 31 mars 1912, selon décision du Conseil d'administration des 19/20 juillet 1912 . .	»	281,431.57
Total	fr.	673,029.75

Le supplément en faveur du personnel à poste fixe et des garde-barrières (sans le Gothard) grève les rubriques correspondantes du personnel depuis le 1er janvier 1911. A dater du 1er avril 1912 le supplément extraordinaire de tout le personnel est compris dans les traitements et salaires augmentés.

Comparaison générale du compte de profits et pertes de 1912 avec le compte de 1911 et le budget de 1912.

(Reports non compris.)

	Différences de 1912 avec 1911 Fr.	Différences de 1912 avec budget de 1912 Fr.
Excédent des recettes d'exploitation	— 2,691,622	+ 4,578,705
Produit des entreprises accessoires.	— 25,584	— 42,014
Prélèvements sur fonds spéciaux .	+ 1,628,153	— 120,949
Subventions pour l'exploitation .	—	—
Ressources et rentrées diverses . .	— 150,074	— 8,446
Différences sur recettes	— 1,239,127	+ 4,407,296
Charges nettes d'intérêts . . .	— 1,845,410	+ 309,923
Indemnités pour location de lignes	+ 30,000	+ 30,000
Sommes affectées à des amortissements	+ 49,136	+ 2,339,312
Versements dans les fonds spéciaux	+ 289,731	+ 140,541
Dépenses diverses	+ 108,900	+ 57,885
Allocations extraordinaires . .	— 966,140	+ 282,530
Différences sur dépenses	— 2,333,783	+ 3,160,191
Différences sur recettes . . .	— 1,239,127	+ 4,407,296
Différences sur dépenses . . .	— 2,333,783	+ 3,160,191
Différences sur soldes	+ 1,094,656	+ 1,247,105

D'après cet aperçu l'augmentation du solde, en comparaison de 1911, est de fr. 1,094,656 et en regard du budget de fr. 1,247,105.

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 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 pensions et de secours	Total	
	sous déduction de 70% du matériel roulant et du mobilier			Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	Fr.	Fr.	Fr.										
1902	861,589,067. 55		861,589,067. 55				Dépenses faites à fin 1901 pour le projet de construction, abandonné, des ateliers à Dietikon	42,105. 09		2,180,320. 40		2,303,496. 10	2,303,496. 10
							Dépenses de construction des installations démolies du dépôt de Rothkreuz		81,070. 61				
1903		6,542,027. 68	6,542,027. 68	4,171,633. 34		4,171,633. 34	Frais d'organisation des C. F. F.	1,312,282. 74	103,951. 51	147,607. 80		2,873,785. 49	7,045,418. 83
							Prise d'actions et d'obligations du ch. de f. Uerikon-Bauma par le N. O. B.	723,867. 88					
							Frais de construction des bateaux à vapeur du lac de Zurich . .	586,075. 56					
1904		19,778,872. 34	19,778,872. 34	4,323,100. 70	33,288. 45	4,356,389. 15			280,000. —	116,495. —		396,495. —	4,752,884. 15
1905		21,299,434. 24	21,299,434. 24	4,480,065. —	135,096. 34	4,615,161. 34			280,000. —	116,495. —		396,495. —	5,011,656. 34
1906		22,959,266. 66	22,959,266. 66	4,642,733. 01	248,204. 62	4,890,937. 63	Frais de liquidation des chemins de fer nationalisés	74,569. 28	880,000 —	278,995. —		1,386,719. 61	6,277,657. 24
							Pièces de réserve inutilisables pour matériel roulant V. S. B. . . .	153,155. 33					
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. —	9 5,000. —	3,125,657. 61	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. —	1,546,829. 32	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. —	1,838,754. 60	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. —	2,144,521. 53	8,923,702. 62
1911	189,177,735. 50	—	189,177,735. 50	1,646,086. 60	—	8,078,979. 75							
1911		21,601,170. 51	21,601,170. 51	5,549,073. 01	883,820. 14				1,188,457. 15	1,426,539. 45	915,000. —	3,529,996. 60	11,608,976. 35
1912		28,176,920. 40	28,176,920. 40	6,817,818. 87	1,022,958. 48	7,840,777. 35			2,122,127. 17	780,207. 80	915,000. —	3,817,334. 97	11,658,112. 32
	1,050,766,803. 05	204,930,924. 23	1,255,697,727. 28	53,293,494. 81	4,602,243. 34	57,895,738. 15		2,892,055. 88	8,026,062. 50	6,951,967. 45	5,490,000. —	23,360,085. 83	81,255,823. 98

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 chapitre IV ci-après, page 92).

Bilan au 31 décembre 1912.

Le total actif et passif du bilan au 31 décembre 1912 est de fr. 1,687,246,791. 12 en regard de fr. 1,652,641,899. 29 au 31 décembre 1911.

Actif.

I. Compte d'établissement. Il comprend aussi bien le compte de construction que celui de l'excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies, qui figurait précédemment au chapitre III.

1. Compte de construction. Il s'élève à fr. 1,286,596,654. 95 et se décompose comme suit:

	Chemin de fer et installations fixes	Matériel roulant	Mobilier et ustensiles	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Situation au 31 décembre 1911	1,016,307,953	226,026,595	21,129,959	1,263,464,507
Augment. suiv. compte de construction de 1912	19,873,778	2,176,868	1,081,502	23,132,148
Situation au 31 décembre 1912	1,036,181,731	228,203,463	22,211,461	1,286,596,655

Les dépenses portées au compte de construction de 1912 se répartissent de la manière suivante:

a. Chemin de fer et installations fixes.

	Fr.
Construction du chemin de fer du Ricken (supplément)	1,348,463
Extension de la station de Martigny et jonction du chemin de fer secondaire à voie normale Martigny-Orsières	432,249
Double voie Villeneuve-Aigle avec transformation des stations de Roche, Yvorne et Aigle	952,327
Extension de la station de Derendingen	97,640
Voies et installation pour la visite du bétail à la gare de Porrentruy	84,759
Nouveaux ateliers de Zurich	6,203,323
Nouveau bâtiment de service près du dépôt aux locomotives et complément de l'appareil de manœuvre centrale des aiguilles et signaux à la gare de Brougg	77,024
Extension de la gare d'Oerlikon	2,358,984
A reporter	11,554,769

	Fr.
Report	11,554,769
Pose d'une voie d'évitement à la station d'Oberrieden-Dorf	146,839
Extension de la station d'Uznach pour le raccordement du chemin de fer du Ricken	813,620
Travaux d'extension à la station d'Urdorf . .	61,922
Extension de la station de Lichtensteig pour l'entrée du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg	179,971
Extension de la station de Wattwil pour le raccordement des chemins de fer Lac de Constance-Toggenbourg et du Ricken	951,646
Extension des voies à la station d'Uzwil . . .	113,688
Voie de débord à la gare aux marchandises, nouvel emplacement à charbon et agrandissement de la remise aux locomotives à la gare de St. Gall . .	305,065
Diverses constructions à la gare de Rorschach .	127,350
Extension de la station de Rheineck	635,492
Extension de la station de Rüthi (St. Gall) . .	97,847
Installation pour déchargement du bétail d'importation à la gare de Buchs	151,286
Constructions diverses à la station de Sisikon .	116,007
Pose d'une voie de dépassement à la station de Lavorgo	122,826
Constructions diverses à la gare de Chiasso . .	59,796
Remplacement de passages à niveau par des passages inférieurs ou supérieurs	564,999
Contributions à des corrections de rivières, de torrents, travaux de protection contre la chute des pierres et des avalanches, soubassements, etc. .	158,485
Construction et agrandissement de maisons de garde	76,206
Remplacement et consolidation de ponts métalliques	172,093
Ponts-bascules à diverses stations	42,739
Appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux	524,647
Signaux neufs; signaux avancés, de sortie, de passage et de manœuvre	66,397
Installation et transformation d'appareils de bloc	70,661
A reporter	17,114,351

			Fr.
		Report	17,114,351
Acquisition de terrains en vue d'extensions futures			1,371,905
Installations pour le lavage des wagons et fosses à fumier			99,875
Alimentation d'eau des stations et maisons de garde			40,626
Amélioration de l'éclairage à diverses stations			67,998
Divers pour le réseau entier			1,179,023
b. Matériel roulant.			
	Fr.	Fr.	
27 locomotives	2,546,976		
moins: amortissement de 38 locomotives	2,484,935		
		62,041	
95 voitures	2,016,135		
moins: amortissement de 80 voitures	767,490		
	1,248,645		
Installation de l'éclairage électrique dans 52 voitures	50,390		
		1,299,035	
350 wagons	1,955,280		
moins: amortissement de 271 wagons	1,128,027		
	827,253		
Installation de l'éclairage électrique dans 34 fourgons	28,526		
		855,779	
Amortissement d'une voiture automotrice		—39,987	
			2,176,868
c. Mobilier et ustensiles.			
Administration centrale		48,171	
Ier arrondissement		62,338	
IIe »		86,158	
IIIe »		752,487	
IVe »		82,782	
Ve »		49,566	
			1,081,502
Augmentation totale du compte de construction			23,132,148

2. *Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies.* Il s'agit d'un transfert approuvé par le Conseil fédéral dans son message du 17 mai 1912. Le solde de ce compte, qui était de fr. 113,917,355.77 au 31 décembre 1911, n'a pas varié en 1912.

II. Travaux de construction inachevés. Au 31 décembre 1912, ce compte s'élève à . . . . . fr. 69,626,079.37

Le tableau ci-après donne un résumé des modifications survenues au cours de l'année 1912 :

	Situation au 31 décembre 1911	Dépenses nettes de construction en 1912	Report au compte de construction de 1912	Situation au 31 décembre 1912	Différences
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale *	1,305,633	6,591,158	3,604,801	4,291,990	+ 2,986,357
Ier arrondissement	12,473,270	6,113,173	3,179,196	15,407,247	+ 2,933,977
IIme »	15,175,376	7,498,374	858,660	21,815,090	+ 6,639,714
IIIme »	12,159,823	1,531,651	11,341,769	2,349,705	— 9,810,118
IVme »	18,143,982	5,706,828	3,155,590	20,695,220	+ 2,551,238
Vme »	2,572,742	2,514,497	992,132	4,095,107	+ 1,522,365
IIme tunnel du Simplon	158,608	63,394	—	222,002	+ 63,394
Chemin de fer du lac de Brienz . .	311,014	438,704	—	749,718	+ 438,704
	62,300,448	30,457,779	23,132,148	69,626,079	+ 7,325,631
* Y compris la correction de la ligne du Hauenstein, Sissach-Olten . .	68,594	3,285,154	—	3,353,748	+ 3,285,154

Les dépenses en plus au 31 décembre 1912 par rapport au chiffre de fin 1911 proviennent de ce que les dépenses de construction de 1912 sont plus élevées que le report d'objets achevés au compte de construction; au III^e^ arrondissement seul ce report est supérieur aux dépenses de construction de 1912.

Les dépenses faites en 1912 pour constructions restées inachevées au 31 décembre 1912 concernent les travaux suivants:

Direction générale. Amélioration de la ligne du Hauenstein par la construction d'un tunnel de base; élaboration de projets en vue des forces motrices pour la traction électrique.

I^er^ arrondissement. Extension des gares de Renens, Lausanne, Vallorbe et Brigue, ainsi que des stations de Villeneuve, Sion, Serrières et Payerne; doubles voies Martigny-Riddes et St. Blaise-Neuveville; passages inférieurs à Morges.

II^e^ arrondissement. Nouvelle jonction de la ligne du Jura en gare de Bâle; construction d'un bâtiment de postes transit à la gare de Bâle; extension de la gare de Berne; reconstruction de la gare de Bienne; extension des stations de Pratteln et de Konolfingen; extension des voies en gare de Lucerne; passage inférieur de la route d'accès au pont St. Karli, à Lucerne; nouvelle station de Boncourt; doubles voies Bâle-Delémont, Aarbourg-Lucerne et Wilerfeld-Gümligen.

III^e^ arrondissement. Modification de l'éclairage électrique en gare de Zurich; extension des gares de Baden et de Wädenswil, ainsi que de la station de Töss; voie de dépassement à la station de Killwangen-Spreitenbach; extension des voies à la station de Mühlehorn; nouveaux bâtiments aux voyageurs à la gare d'Oerlikon et aux stations de Pfungen-Neftenbach et d'Unterterzen; extension de la place de chargement à la gare de Schaffhouse; remplacement et renforcement de ponts métalliques; remplacement de passages à niveau par des passages inférieurs ou supérieurs.

IV^e^ arrondissement. Passage sous voie de la rue de Zurich, en gare de Winterthour; reconstruction et extension des gares de St. Gall, Romanshorn et Wil, ainsi que des stations de St. Fiden, Gossau et Altstätten; élargissement des limites de la station de Mörschwil; construction du tunnel St. Gall-St. Fiden; doubles voies Winterthour-Wil et Bruggen-St. Gall; appareil central à la gare de St. Gall.

V^e arrondissement. Travaux préliminaires pour la double voie Giubiasco-Lugano; doubles voies Mendrisio-Chiasso et Maroggia-Mendrisio avec extension de la station de Mendrisio et remplacement des passages à niveau par des passages inférieurs et supérieurs; travaux d'extension aux stations de Schwyz, Flüelen, Castione et Melide; amélioration des chemins pour conduite des bois; application à diverses forêts du règlement de dévalage et acquisition de forêts; achats de terrain à Lugano et à Chiasso.

Tunnel II du Simplon. Travaux préliminaires pour la construction en régie et entreprise, en fin d'année, des travaux de construction proprement dits.

Chemin de fer du lac de Brienz. Achats de terrain; commencement des travaux de construction au cours du IV^e trimestre.

Dépenses de construction de 1912.

	Fr.
Il a été reporté au compte de construction une somme nette de	23,132,148
Sur le compte « Travaux de construction inachevés » il y a une augmentation de . . .	7,325,631
Pour 1912 les dépenses de construction s'élèvent donc à	30,457,779
Les dépenses pour entreprises accessoires (lac de Constance) ont diminué de	—111,997
Les dépenses nettes sont ainsi de	30,345,782
Dans ce montant ne sont pas compris:	
Les amortissements pour installations supprimées, à la charge du compte des « Dépenses à amortir »	1,101,072
Les dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation	1,330,588
Les amortissements pour matériel roulant mis au rebut (valeur du matériel retiré déduite) . .	4,169,073
Les amortissements pour machines et outillage mis au rebut, ainsi que la bonification des ateliers pour matériel retiré des véhicules mis au rebut	317,168
L'amortissement net du capital d'établissement des bateaux, etc. sur le lac de Constance . .	114,601
En 1912 ces dépenses ont atteint	7,032,502

III. Dépenses à amortir. Au 31 décembre 1911, ce chapitre présentait un solde débiteur de . . . fr. 29,837,895. 40

En 1912, il s'est accru des sommes suivantes:

Frais d'émission et de conversion des emprunts:

Dépenses pour la confection des titres de l'emprunt 4 % 1912 et pour le renouvellement de la feuille de coupons des titres de rente 3 % 1890	»	40,627. 80
Installations disparues:		
Lausanne. Construction d'un bâtiment d'administration	fr. 46,000. —	
» Transformation et agrandissement	» 104,871. 15	
Renens. Extension . . .	» 1,265. 65	
Villeneuve. Extension . . .	» 2,911. 80	
Vallorbe. Aménagement de la gare internationale . . .	» 1,946. 70	
Payerne. Extension . . .	» 5,056. 60	
Céligny. Bâtiment aux voyageurs	» 13,400. —	
Bienne. Ancienne machine fixe pour l'éclairage électrique .	» 16,500. —	
Derendingen. Agrandissement .	» 16,777. 45	
Berne. Extension à Weiermannshaus	» 54,168. 20	
Double voie de Bâle à Delémont	» 11,597. 10	
» » d'Aarbourg à Sursee	» 16,014. 90	
» » de Wilerfeld à Gümligen	» 22,136. —	
Outillage et machines des anciens ateliers de Zurich . .	» 334,338. 85	
Oerlikon. Anciens bâtiments .	» 74,698. 75	
Vieux bâtiments et pont à bascule des anciens ateliers de Zurich	» 11,756. 81	
Bloc-système Rupperswil-Aarau	» 3,247. —	
» Zurich-Aarau .	» 5,059. 99	
» Baden-Brougg .	» 6,439. 92	
Installations démolies du port de Rapperswil	» 11,035. 50	
A reporter	fr. 759,222. 37	fr. 29,878,523. 20

	Report	fr. 759,222. 37	fr. 29,878,523. 20
Winterthour. Déplacement sous voie de la Zürcherstrasse .	»	112,844. 80	
Frauenfeld. Remplacement d'une plaque tournante	»	15,866. 90	
St. Gall. Reconstruction . .	»	15,932. 87	
Romanshorn. Reconstruction et agrandissement	»	44,190. —	
Double voie Winterthour-St. Margrethen, vieux ponts . . .	»	19,178. 84	
vieux bâtiments . .	»	35,850. 40	
Lavorgo. Agrandissement . .	»	10,330. 65	
Chiasso. Modifications aux installations pour l'éclairage électrique	»	87,654. 89	
			» 1,101,071. 72
			fr. 30,979,594. 92

En revanche, nous avons amorti en 1912 :

installations disparues, solde au 31 décembre 1911 . .	fr.	1,021,055. 45
installations disparues, comptabilisées en 1912 . . .	»	1,101,071. 72
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé, 9e annuité	»	116,495. —
sur déficit du fonds des chemins de fer, 7e annuité .	»	162,500. —
sur pertes de cours et frais d'émission du 3½ % 1899/1902, 6e annuité	»	59,760. —
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 ½ % 1910, 2e annuité	»	100,825. —
agio payé au Gothard sur son emprunt 3 ½ %, 4e annuité .	»	300,000. —
frais de confection des titres de l'emprunt 4 % 1912 et pour le renouvellement de la feuille de coupons des titres de Rente 3 % 1890, comptabilisés en 1912 . .	»	40,627. 80
		» 2,902,334. 97
Solde au 31 décembre 1912		fr. 28,077,259. 95

IV. Frais d'établissement des entreprises accessoires.

Le capital d'établissement de notre entreprise de bateaux à vapeur sur le lac de Constance s'élève, à fin 1912, à		fr. 2,262,841. 25
A fin 1911, le solde de ce compte était de		fr. 2,374,838. 35
Il s'est accru des dépenses pour acquisition d'inventaire		» 3,603. 85
		fr. 2,378,442. 20
En revanche, il a été amorti 5 % du capital d'établissement à fin 1911 . . (y compris fr. 1000 à titre de bonification des ateliers de Romanshorn pour matériel retiré du bateau « Thurgau » mis au rebut et démoli).	fr. 118,741. 90	
Moins: Les dépenses, supérieures à fr. 10,000, pour réparation principale du bateau « Zurich »	» —3,140. 95	
Amortissement net pour 1912 . . .		» 115,600. 95
		fr. 2,262,841. 25
De 1904 à 1911, les chemins de fer fédéraux ont amorti une somme de		fr. 795,184. 35
à laquelle il faut ajouter l'amortissement de 1912		» 115,600. 95
Total des amortissements à fin 1912		fr. 910,785. 30
Au 31 décembre 1901, le capital d'établissement de l'entreprise des bateaux à vapeur était de		fr. 1,719,363. 60
Les dépenses de construction faites dès lors, y compris celles pour le chantier de Romanshorn, atteignent		» 1,454,262. 95
Ensemble		fr. 3,173,626. 55
Moins les amortissements annuels de 1904 à 1912		» 910,785. 30
Reste comme capital d'établissement à fin 1912		fr. 2,262,841. 25

V. Fonds disponibles. Au 31 décembre 1912, ce chapitre s'élève à . . . . . fr. 186,766,599. 83

La comparaison avec le bilan de 1911 fait ressortir les différences suivantes:

	Montants			
	au 31 déc. 1911. Fr.	au 31 déc. 1912. Fr.		Différences avec 1911 Fr.
Caisses	141,694	148,496	+	6,802
Portefeuille de change . .	500,000	3,558,542	+	3,058,542
Dépôts en banque . . .	55,071,505	46,321,221	—	8,750,284
Portefeuille de fonds publics	14,085,466	17,187,869	+	3,102,403
Portefeuille du fonds de renouvellement	65,429,640	74,599,150	+	9,169,510
Biens-fonds disponibles . .	7,038,512	7,602,058	+	563,546
Approvisionnements en matériaux	32,902,231	31,818,533	—	1,083,698
Débiteurs divers . . .	5,577,806	5,530,730	—	47,076
	180,746,854	186,766,599	+	6,019,745

La différence en plus sur les soldes des caisses est insignifiante.

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

Etat du portefeuille au 31 décembre 1911 .	fr.	500,000. —
En 1912, il est entré des effets de change pour	»	21,278,010. 14
Escomptes et différences de cours . .	»	90,856. 44
	fr.	21,868,866. 58
Il est sorti du portefeuille des effets encaissés pour	»	18,310,324. 88
Reste au 31 décembre 1912 des effets non encaissés pour	fr.	3,558,541. 70

Dépôts en banque. La diminution sur les ressources disponibles en banque est compensée partiellement par l'augmentation sur les fonds publics; le surplus a eu son emploi dans les dépenses pour travaux neufs.

Portefeuille de fonds publics. Voici le mouvement pendant l'année 1912:

Montant du portefeuille au 31 décembre 1911			fr. 14,085,466. —
Titres divers mis en portefeuille . . .			» 3,252,500. —
			fr. 17,337,966. —
Moins :			
Réalisations de titres divers	fr.	1,560. —	
Attributions aux diverses caisses de secours . .	»	35,000. —	
Attributions au portefeuille du fonds du renouvellement	»	6,000. —	
Différences de cours . .	»	107,536. 80	
			» 150,096. 80
Valeur du portefeuille de fonds publics au 31 décembre 1912			fr. 17,187,869. 20

Portefeuille du fonds de renouvellement. Voici le mouvement en 1912 :

Montant du portefeuille au 31 décembre 1911			fr. 65,429,640. —
Titres divers mis en portefeuille . . .			» 9,433,455. —
			fr. 74,863,095. —
Moins :			
Réalisations de titres divers	fr.	135,500. —	
Différences de cours . .	»	128,445. —	
			» 263,945. —
Montant au 31 décembre 1912 . . .			fr. 74,599,150. —

Biens-fonds disponibles. Leur valeur d'inventaire au 31 décembre 1911 était de . . . . . fr. 7,038,512. 14

En 1912, il a été fait diverses acquisitions pour . . .	fr. 757,095. 50	
Et il a été réalisé ou employé pour la construction . .	» 193,549. 30	
		» 563,546. 20
Montant au 31 décembre 1912		fr. 7,602,058. 34

Approvisionnements en matériaux. Leur valeur d'inventaire était au 31 décembre 1911 de . . . fr. 32,902,230. 91

Elle est au 31 décembre 1912 de . .	» 31,818,533. 20
Diminution sur 1911	fr. 1,083,697. 71

Débiteurs divers.

Montant au 31 décembre 1911	fr.	5,577,806. 80
Au 31 décembre 1912, le solde est de . . .	»	5,530,730. 27
Diminution des débiteurs sur 1911	fr.	47,076. 53

Les deux seuls comptes de ce chapitre ayant de l'importance comme chiffres sont les suivants:

Contrôle des recettes, solde fr. 3,350,825. 47. Ce montant représente le solde à la charge des gares et stations au 31 décembre 1912.

Intérêts prorata sur titres en portefeuille, solde fr. 749,176.45. Ce sont les intérêts depuis la dernière échéance au 31 décembre 1912, c'est-à-dire non échus, à reporter sur 1913.

Les autres différences se répartissent sur une quarantaine de comptes divers.

Passif.

1. Emprunts consolidés. Au 31 décembre 1911, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à . . . . . fr. 1,457,213,350

Emission en 1912 de bons de dépôt des chemins de fer fédéraux, remboursables en tout temps, attribués aux portefeuilles des caisses de pensions et de secours. » 22,385,000

fr. 1,479,598,350

Il a été procédé aux remboursements suivants:

3 1/2 % C. F. F. 1899/1902 . . .	fr.	3,600,000
4 % Central suisse 1876 . . .	»	500,500
4 % Central suisse 1880 . . .	»	140,000
4 % Union suisse 1re hypothèque . .	»	133,000
4 % Union suisse 2me hypothèque. .	»	67,000
2 8/11 % Franco-suisse 1868 . . .	»	164,450
3 % Jougne-Eclépens	»	48,500
3 1/2 % Gothard 1895	»	560,000
	»	5,213,450

Le montant des emprunts au 31 décembre 1912 est de fr. 1,474,384,900

Nous comparons la composition de notre dette consolidée en 1911 et 1912 dans le tableau suivant :

Emprunts	Montants au 31 décembre 1911 Fr.	Montants au 31 décembre 1912 Fr.	Différence avec 1911 Fr.	Observations
3 % Rente des chemins de fer 1890	69,333,000	69,333,000	—	
3 ½ % C. F. F. 1899/1902	496,500,000	492,900,000	— 3,600,000	Remboursement par tirage au sort.
Rente suisse des C. F. F. 1900	75,000,000	75,000,000	—	
3 % différé C. F. F. 1903	150,000,000	150,000,000	—	
3 ½ % C. F. F. 1910, Série I	80,000,000	80,000,000	—	
4 % C. F. F. 1912	83,750,000	83,750,000	—	
4 % Central suisse 1876	20,847,500	20,347,000	— 500,500	Remboursement par tirage au sort.
4 % » 1880	17,640,000	17,500,000	— 140,000	Id.
3 ½ % » 1er juin 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3 ½ % » 26 octobre 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 % Nord-Est suisse 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3 ½ % » 1894	10,000,000	10,000,000	—	

Emprunts:	Montants au 31 décembre 1911	Montants au 31 décembre 1912	Différence avec 1911	Observations
	Fr.	Fr.	Fr.	
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, Ire hypothèque .	17,769,100	17,636,100	— 133,000	Remboursement par tirage au sort
4 % » IIe » .	8,910,700	8,843,700	— 67,000	Id.
3 1/2 % Jura-Simplon 1894 . .	138,172,500	138,172,500	—	
2 8/11 % Franco-suisse 1868 . .	15,296,050	15,131,600	— 164,450	Id.
3 % Jougne-Eclépens . . .	7,052,000	7,003,500	— 48,500	Id.
3 1/2 % Gothard 1895 . . .	115,530,000	114,970,000	— 560,000	Id.
	1,421,313,350	1,416,099,900	— 5,213,450	
Bons de dépôt des C. F. F., remboursables en tout temps, placés dans les portefeuilles des caisses de pensions et de secours . .	35,900,000	58,285,000	+ 22,385,000	Bons créés en 1912.
	1,457,213,350	1,474,384,900	+ 17,171,550	

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

Voici l'état de ce service de dépôt au 31 décembre 1912 :

	Rente suisse 3 % des chemins de fer 1890 en rente	Emprunt 3 ½ % C.F.F. 1899-1902 capital nom.	Rente suisse des C.F.F. 1900 en rente	Emprunt 3 % différé C.F.F. 1903 capital nom.	Emprunt 3 ½ % C.F.F. 1910, 4re série capital nom.	Emprunts 4 % C. F. F. 1912, capital nom.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Caisse principale à Berne . .	125,190	34,920,000	153,150	3,949,500	605,500	8,687,000
Caisse du Ier arrondt, à Lausanne	150	140,000	3,600	30,000	—	—
» » IIe » à Bâle .	—	898,000	16,530	30,000	—	105,000
» » IIIe » à Zurich .	—	2,909,000	330	560,000	—	140,000
» » IVe » à St. Gall .	—	—	—	—	—	—
» » Ve » à Lucerne .	—	—	—	—	—	1,510,000
Total	125,340	38,867,000	173,610	4,569,500	605,500	10,442,000
Au 31 décembre 1911, ces dépôts s'élevaient à	137,790	40,292,000	224,970	4,569,500	550,500	—
Différences avec 1911	—12,450	—1,425,000	—51,360	—	+55,000	+10,442,000

	Emprunts S. C. B. capital nom.	Emprunts N. O. B. capital nom.	Emprunts V. S. B. capital nom.	Emprunts J.-S. capital nom.	Emprunt 3 ½ % G. B. 1895 capital nom.	4% Bons de caisse C. F. F. 1914/1916 capital nom.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Caisse principale à Berne . .	5,903,500	14,284,000	621,100	23,896,650	8,648,500	1,175,000
Caisse du Ier arrondt, à Lausanne	—	—	—	10,500	33,000	—
» » IIe » à Bâle .	2,279,000	139,500	109,500	129,000	84,000	—
» » IIIe » à Zurich .	—	648,500	—	50,000	—	—
» » IVe » à St. Gall .	—	—	—	—	—	—
» » Ve » à Lucerne .	—	—	—	—	1,151,000	—
Total	8,182,500	15,072,000	730,600	24,086,150	9,916,500	1,175,000
Au 31 décembre 1911, ces dépôts s'élevaient à	8,484,000	15,172,000	674,100	24,424,300	9,883,000	1,145,000
Différences avec 1911	—301,500	—100,000	+56,500	—338,150	+33,500	+30,000

II. Subventions au Gothard. Les subventions faites au Gothard, du montant de fr. 119,000,000 ont été déduites de son compte de construction.

III. Compte d'amortissement. Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1912 de . . . . fr. 57,895,738.15

Au 31 décembre 1911, il était de . . » 50,054,960.80

Augmentation, soit amortissement légal fr. 7,840,777.35

Voir l'annexe à la page 82, donnant la récapitulation générale des dépenses amorties depuis le rachat.

IV. Dettes courantes. Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1912 de . . . . . fr. 64,609,313.88

Voici la comparaison avec 1911 :

	Montants au 31 décembre 1911 Fr.	au 31 décembre 1912 Fr.		Différences avec 1911 Fr.
Titres et coupons échus	3,281,940	3,100,393	—	181,547
Prorata d'intérêts . .	5,634,643	5,618,850	—	15,793
Caisses de pensions et de secours	237,847	185,883	—	51,964
Cautionnements d'entrepreneurs, de fournisseurs et d'accrédités de transports	714,486	729,497	+	15,011
Actions et bons J. S. à rembourser	174,104	167,824	—	6,280
Bons de caisse . . .	34,000,000	34,000,000		—
Créanciers divers . . .	1,351,868	1,699,815	+	347,947
Dépenses et recettes de 1912 passées par caisse en 1913	18,129,207	19,107,052	+	977,845
	63,524,095	64,609,314	+	1,085,219

La différence en plus se répartit sur une vingtaine de comptes divers.

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 1912 est de . . fr. 76,576,032.02

Pour renseignements sur ces fonds, voir pages 63 à 65 du présent rapport.

VI. Solde actif du compte de profits et pertes. Au 31 décembre 1912 il est de . . . . . fr. 13,780,807.07

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 :

« *Carte du touriste* » 1 : 450,000, quatrième édition anglaise et deuxième édition italienne;

« *Carte du touriste* » réduite 1 : 650,000, deuxième édition allemande, française et anglaise;

Brochure « *Correspondances internationales* », deux éditions du service d'été 1912 et une édition du service d'hiver 1912/13.

2. Propagande dans les journaux.

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

Nous avons continué le système de publicité collective en France, en Angleterre et en Allemagne, avec le concours de divers intéressés suisses.

3. Service météorologique des stations d'hiver.

Le nombre des stations a été porté à 29. En outre, le bulletin journalier n'a pas été seulement transmis à l'étranger comme les années précédentes, mais il a été communiqué télégraphiquement à 25 stations de notre réseau afin d'être affiché et distribué aux journaux et aux bureaux de renseignements suisses.

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

La commission a tenu séance le 28 mars et le 24 octobre.

5. Représentation des chemins de fer fédéraux à l'étranger.

Les bureaux entretenus par les chemins de fer fédéraux à Paris, Londres, Berlin et New-York, qui sont chargés du service de propagande (réclame dans les journaux, distribution du matériel de propagande) ont édité pour leurs propres besoins plusieurs publications contenant des notices pratiques.

Les recettes de la vente des billets, confiée seulement aux agences de Paris et de Londres, vont en augmentant d'année en année.

Au cours de l'exercice, il a été conclu un contrat avec la Banque Suisse-Sudaméricaine, à Zurich, d'après lequel la succursale de cette banque établie à Buenos-Ayres s'occupe de notre propagande dans la République Argentine dès le 17 mars 1913.

Nous avons prêté notre appui au « Bureau officiel suisse de renseignements et de voyages », à Saint-Pétersbourg, par l'envoi d'un aide temporaire pendant la haute saison, ainsi que par une subvention.

II. Département commercial.

a. Généralités.

1. Le 10 juillet a paru une nouvelle édition de la *nomenclature des règlements, instructions, tarifs et communications* de portée commerciale pour le trafic des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises.

2. Nous avons publié, à l'usage de nos services, une *nomenclature* de toutes les *stations et haltes* des chemins de fer fédéraux et des lignes exploitées par eux, donnant l'*orthographe* des noms de ces stations et haltes obligatoire depuis le 1er août.

3. Le tronçon de *ligne de Bremgarten à Bremgarten-Weststation* a été mis en service le 8 février. D'accord avec le Département fédéral des chemins de fer, le nom de la station de Bremgarten des C. F. F. a été remplacé par « *Bremgarten-Weststation* », et la station de Bremgarten-Oberthor, qui appartient au chemin de fer Bremgarten-Dietikon, s'appelle désormais « *Bremgarten* ».

4. Depuis le 15 février, notre station de *Sisseln* est installée pour le trafic des expéditions partielles de marchandises soumises au tarif exceptionnel nº 4 pour pain, beurre frais, etc., ainsi que pour celui des expéditions partielles de lait liquide soumises au tarif exceptionnel nº 41, de même que pour l'expédition des emballages servant à ces transports.

5. La halte de *Rüti près Büren,* située entre Arch et Büren s/A., a été livrée à l'exploitation le 1er septembre. Elle est aménagée pour le service des voyageurs, des bagages et des expéditions partielles G. V., ainsi que pour l'envoi des emballages vides et usagés et pour l'expédition de petit bétail par parties isolées.

6. La nouvelle *station de Boncourt,* située entre Grandgourt et Delle (station), a été ouverte le 1er octobre 1912 au service complet des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises.

7. Au vu d'une pétition du Conseil communal de Spreitenbach, appuyée par le Conseil d'Etat du canton d'Argovie, nous avons décidé, d'accord avec le Département fédéral des chemins de fer, de remplacer dès le 1er mai le nom de la station de « Killwangen » par « *Killwangen-Spreitenbach* ».

8. La maison Walder-Appenzeller et ses fils, à Brüttisellen, nous a demandé, avec l'appui des autorités locales de Wangen (Zurich) et de Brüttisellen, de remplacer le *nom de la station de Dietlikon* par « Brüttisellen=Dietlikon », mais nous nous y sommes refusés, parce que cette nouvelle désignation n'aurait pas répondu aux règles fixées dans l'arrêté du Conseil fédéral du 11 février 1874, concernant les noms à donner aux stations desservant plusieurs localités.

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

a. le 29 janvier, le premier tronçon Bulle-Halte des Marches de la nouvelle *ligne Bulle-Broc* des chemins de fer électriques de la Gruyère;

b. le 5 juin, chemin de fer électrique à voie étroite *Lugano-Ponte Tresa;*

c. le 8 juin, *Zweisimmen-Lenk,* section du chemin de fer Montreux-Oberland bernois;

d. le 8 juin, funiculaire *Gléresse-Montagne de Diesse;*

e. le 24 juin, *section Halte des Marches-Fabrique Cailler* des chemins de fer électriques de la Gruyère;

f. le 26 juin, tronçon *Altstætten=ville—Altstætten C. F. F.* du chemin de fer électrique à voie étroite Altstætten-Gais;

g. le 13 juillet, chemin de fer électrique à voie étroite *Berne-Zollikofen,* avec embranchement de *Tiefenaubrücke à Worblaufen;*

h. le 13 juillet, ligne *Appenzell-Wasserauen,* premier tronçon du chemin de fer du Sæntis;

i. le 1er août, ligne *Ilanz-Dissentis* du chemin de fer rhétique;

k. le 1er août, tronçon *Eismeer-Jungfraujoch* du chemin de fer de la Jungfrau;

l. le 1er octobre, tronçon *Ebnat=Kappel—Nesslau=Neu St. Johann* du chemin de fer Lac de Constance—Toggenbourg;

m. le 23 novembre, *chemin de fer à voie normale Sursee-Triengen;*

n. le 29 novembre, *chemin de fer à voie étroite de la Forch* (ligne Zurich-Stadelhofen—Egg—Esslingen).

10. Les compagnies du chemin de fer du Lac de Thoune (T. S. B.) et du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon (B. L. S.) ont fusionné, le 1er janvier 1913, sous la raison sociale *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon,* sous laquelle est aussi comprise l'ancienne entreprise de navigation à vapeur des Lacs de Thoune et de Brienz, déjà acquise précédemment par la compagnie du chemin de fer du Lac de Thoune.

11. La *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a tenu *une séance* en 1912. Elle a discuté des questions touchant la revision du tarif suisse pour le transport de sociétés et d'écoles, le remboursement du prix d'abonnements généraux qui n'ont été utilisés que partiellement pour cause de service militaire, l'admission au transport de jus de fruits non fermentés contenant de l'acide carbonique sous pression, des modifications et des compléments aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer suisses, l'adoption pour le trafic suisse des modifications et adjonctions apportées depuis le 1er avril 1911 aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer allemands, et une demande d'admission du café torréfié au bénéfice du tarif exceptionnel nº 3 pour le transport de denrées alimentaires en vitesse accélérée.

12. Ont adhéré en 1912 à la *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic :*

le chemin de fer Altstætten-Gais et
le chemin de fer Bellinzone-Mesocco.

13. Ont adhéré à la *convention concernant le service direct des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises, du 1er janvier 1910 :*

les chemins de fer Sursee-Triengen, Sierre-Montana-Vermala, du Sæntis, de Lugano (société des chemins de fer luganais), de la Forch et le chemin de fer régional du Val-de-Travers.

14. De nouveaux *tarifs de camionnage* ont été introduits pour les stations suivantes: Altstetten, Baden, Bülach, Horgen, Lenzbourg, Neuhausen et Zoug. Une nouvelle édition de ces tarifs a paru pour Berne et Winterthour.

b. Service des voyageurs.

1. Un XII^e^ supplément à chacune des parties I et II du *tarif interne pour le transport des voyageurs et des bagages* est entré en vigueur. A côté de nombreuses relations nouvelles, ces suppléments contiennent surtout des distances et des taxes pour le trafic avec les stations de la ligne Genève-Cornavin—La Plaine, devenue la propriété des chemins de fer fédéraux; ils apportent en outre, par suite de la revision des tarifs de certains chemins de fer privés, des modifications assez nombreuses aux taxes applicables en service de transit par ces derniers.

La station de Bollingen, pour laquelle il n'existait jusqu'ici qu'un nombre restreint de taxes-voyageurs et bagages, en possède maintenant pour toutes les stations des chemins de fer fédéraux.

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

le 1^er^ mars, *tarif pour le transport des voyageurs et des bagages* entre les stations du *chemin de fer Biasca-Acquarossa* et des stations des *C. F. F.* (V^e^ arrondissement);

le 1^er^ juin, tarifs-voyageurs S. O. B.-chemins de fer privés suisses;

le 1^er^ juillet, tarif-voyageurs chemin de fer Rhétique et chemin de fer de la Bernina-C. F. F.;

le 1^er^ juillet, indicateur de distances chemin de fer Rhétique et chemin de fer de la Bernina-C. F. F.;

le 1^er^ juillet, tarif-voyageurs pour le service des chemins de fer Bulle-Romont, régional du Val-de-Travers, Viège-Zermatt, Bière-Apples-Morges et Apples-L'Isle, régional Porrentruy-Bonfol et Vevey-Chexbres, entre eux;

le 20 septembre, tarif-voyageurs et bagages entre Montana-Vermala, station du funiculaire Sierre—Montana-Vermala, et un certain nombre de stations des chemins de fer fédéraux;

le 1er décembre, tarif du chemin de fer Montreux-Oberland bernois, des chemins de fer électriques Veveysans et des chemins de fer électriques de la Gruyère, pour le transport des voyageurs et des bagages en service direct entre eux et avec les chemins de fer Vevey-Chexbres, Bulle-Romont et Fribourg-Morat-Anet;

le 1er janvier 1913, tarif et indicateur de distances chemin de fer Sursee-Triengen—C. F. F.

Il a été publié des suppléments à un grand nombre de tarifs.

3. Une nouvelle édition du *tarif-voyageurs et bagages néerlandais-autrichien via Cologne* est entrée en vigueur le 1er février. Les C. F. F. y sont intéressés pour les parcours de transit Bâle-Buchs (Rheintal) et Constance-Ste. Marguerite.

4. Les tarifs pour le *service des voyageurs et des bagages avec la Russie* dont nous avons parlé dans notre rapport annuel de 1911 (ch. 30, page 109) ont été mis en vigueur, celui applicable au trafic par l'Allemagne le 1er juin et celui pour le trafic par Vienne le 1er août.

5. Il a été publié des suppléments aux tarifs pour le *service des voyageurs et des bagages avec l'Italie* par le St. Gothard et le Simplon. Ces suppléments ont institué, entre autres, pour le trafic limitrophe, des billets d'aller et retour de trois jours remplaçant ceux de dix jours, attendu que les chemins de fer italiens de l'Etat concèdent pour ces billets de courte durée des taxes sensiblement réduites.

6. Le 1er mai est entré en vigueur un nouveau tarif pour le transport des *émigrants* et de leurs bagages de *Bâle* au *Havre,* à *Boulogne,* à *Calais* et à *Dunkerque.*

7. Le 1er mai est entrée en vigueur une nouvelle édition du 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, ainsi que dans les wagons-lits circulant par d'autres trains.

8. Un IIIe supplément au tarif pour le transport des voyageurs, bagages, colis express, cercueils, animaux vivants

et véhicules sur le *lac de Constance* a été mis en vigueur le 1er juillet. Il contient principalement de nouvelles dispositions, plus étendues et partiellement modifiées, sur les courses spéciales et les courses de plaisir.

9. Une nouvelle édition du tarif interne pour les voyageurs et les bagages du funiculaire Cossonay-gare—Cossonay-ville a été mise en vigueur le 1er mai, à cause d'une élévation des taxes des billets d'abonnement.

10. Le *tarif interne du chemin de fer Lac de Constance—Toggenbourg* pour le transport des voyageurs et des bagages a été complété par un supplément contenant des distances et des taxes pour la nouvelle ligne Ebnat-Kappel—Nesslau-Neu St. Johann.

11. Par arrêté du 15 novembre, le Conseil fédéral a apporté au § 9 du *règlement de transport des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur suisses* une modification, applicable dès le 1er mai 1913, en vertu de laquelle la durée de validité des billets se calculera désormais d'après les *kilomètres de tarif,* et non plus d'après la distance effective; il en résultera une notable simplification des tarifs.

12. Le 1er juillet a paru une nouvelle édition de l'*instruction pour les agents des trains* concernant le *service des voyageurs et des bagages.* Elle contient des dispositions intéressant le service de ces agents, extraites du règlement de transport et d'autres règlements, tarifs et conventions touchant le trafic des voyageurs et des bagages, ainsi que des dispositions exécutoires et additionnelles.

13. Il a paru le 1er mai une nouvelle édition de la nomenclature des bureaux d'émission d'*abonnements généraux* et des facilités accordées aux porteurs de ces abonnements par les entreprises de transport qui ne participent pas audit tarif.

14. Un VIIe supplément au *tarif pour le transport de sociétés et d'écoles* est entré en vigueur le 1er mai. Il contient de nouvelles taxes, augmentées, pour le chemin de fer du Sud-Est suisse. Ce *tarif* demande d'ailleurs à être revisé sur plusieurs points. Nous avons par conséquent résolu de provoquer la publication d'une nouvelle édition. Le projet a

déjà été discuté par la Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic.

15. Le 1er mai ont paru de nouvelles éditions des listes des *billets du dimanche et billets circulaires à itinéraire fixe,* des *billets combinables suisses* et des *billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer.*

16. Le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis une nouvelle pétition de la Commission fédérative des offices suisses du travail demandant que le *règlement concernant les facilités de transport accordées aux personnes en quête de place* soit rendu applicable aux étrangers arrivant directement du dehors, mais la Conférence commerciale des entreprises de transport suisses a refusé d'y faire droit. Elle a maintenu le point de vue de l'ancienne Association de chemins de fer suisses, laquelle estimait que la faveur en question constitue avant tout une *mesure de bienfaisance* consentie volontairement au profit de Suisses, sans aucune obligation pour les entreprises de transport, et qu'on la détournerait de son but en l'appliquant aussi aux *étrangers.* Au surplus, on a craint de voir les ouvriers étrangers qui arrivent périodiquement en masse, notamment d'Italie et du Tyrol méridional, revendiquer le bénéfice du règlement si l'on faisait droit à la pétition.

17. Nous avons constaté que les bases sur lesquelles repose la convention conclue jadis entre la compagnie du chemin de fer du St. Gothard et la société de navigation sur le *Lac des Quatre-Cantons* au sujet de l'*usage facultatif des billets* sur les parcours Lucerne-Brunnen, Lucerne-Flüelen, etc., ne répondaient plus à la situation actuelle, en sorte qu'il nous a paru opportun de réglementer à nouveau cette matière. Nous sommes convenus avec la société de navigation qu'à partir du 1er janvier 1913 le produit des billets valables facultativement par chemin de fer et par bateau sur les parcours Lucerne-Brunnen, Lucerne-Flüelen, etc., ne se répartirait plus d'après une proportion fixe, mais reviendrait à l'administration qui a réellement effectué le transport. La forme des billets a été modifiée de manière à permettre le contrôle que nécessite cette nouvelle entente.

18. Nous sommes convenus avec la Direction du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lœtschberg-Simplon d'ap-

pliquer, lors de l'établissement des *tarifs-voyageurs et bagages* pour les *stations de la ligne du Lœtschberg* et pour le *service de transit* par celle-ci, les règles et principes généralement admis. Des ententes spéciales devront toutefois intervenir chaque fois que des dérogations paraîtront justifiées par des circonstances extraordinaires. L'élaboration des tarifs, qui exige un travail considérable, est en voie d'exécution.

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

Il a été vendu :

	Nombre d'abonnements En 1911	En 1912	Différence
Abonnements de 15 jours	31,877	30,647	— 1,230
» » 30 »	7,986	7,843	— 143
» » 45 »	1,930	1,938	+ 8
» » 3 mois	1,883	1,949	+ 66
» » 6 »	905	1,030	+ 125
» » 12 » (1 personne) .	9,844	10,460	+ 616
» » 12 » (2 personnes)	841	849	+ 8
Ensemble	55,266	54,716	— 550

La vente a produit :

	En 1911 Frs.	En 1912 Frs.	Différence Frs.
Abonnements de courte durée.			
Recette totale.	2,621,693	2,537,394	— 84,299
Part des C. F. F.	2,138,840	2,048,384*)	— 90,456*)
Abonnements de longue durée.			
Recette totale.	5,510,047	5,853,706	+343,659
Part des C. F. F.	4,611,763	4,771,781*)	+160,018*)
Ensemble.			
Recette totale.	8,131,740	8,391,100	+259,360
Part des C. F. F.	6,750,603	6,820,165*)	+ 69,562*)

Le nombre et le produit des *abonnements généraux de courte durée* accusent de nouveau un recul sensible. En revanche, la vente de ceux de longue durée a notablement augmenté.

20. Le produit des *billets combinables suisses* est de nouveau en augmentation sur l'exercice précédent. Il a atteint :

---

*) Ces chiffres sont approximatifs. Le décompte annuel de la vente des abonnements généraux paraît toujours au plus tôt en août de l'année suivante.

	En tout	Part des C. F. F.
en 1911.	fr. 2,154,234	fr. 1,422,458
en 1912.	» 2,190,373	» 1,470,428
Augmentation sur l'année précédente	fr. 36,139	fr. 47,970

Les chemins de fer transthurgovien et Altstætten-Gais ont été nouvellement admis à participer à ce trafic.

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

	Recettes totales des administrations suisses.	Part des C.F.F
en 1911.	fr. 3,516,841	fr. 2,741,969
en 1912.	» 3,472,063	» 2,734,871
Diminution sur l'année précédente .	fr. 44,778	fr. 7,098

Les chemins de fer transthurgovien et Altstætten-Gais ont été nouvellement admis à participer à ce trafic.

22. La *sous-commission permanente pour les affaires du service des voyageurs de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* a tenu séance à Montreux les 28 et 29 février, et à Nuremberg les 30 et 31 mai; une *sous-commission spéciale* de cet organe s'est en outre réunie à Interlaken le 12 juin, et la *commission plénière* à Scheveningen les 3 et 4 juillet. Nous avons envoyé des délégués à toutes ces séances. Parmi les propositions que nous avons présentées, nous citons celle visant à l'*admission du franc comme valeur monétaire dans le service de l'Union.* On a fréquemment vu la presse suisse se plaindre que les coupons des billets de l'Union afférents aux parcours suisses ne portent les prix qu'en marcs. Nous avions déjà cherché précédemment à porter remède à cet état de choses, mais on avait constaté qu'il n'y avait aucune utilité pratique à indiquer les prix en francs, aussi longtemps que le calcul du prix total du billet et le décompte devaient avoir lieu en marcs. Nous avons néanmoins proposé de substituer le franc au marc comme unité monétaire dans le trafic-voyageurs de l'Union, mais toutes les administrations des Etats ne faisant pas partie de l'Union latine s'y sont opposées. Nous avons par conséquent modifié notre proposition et demandé que le franc soit admis *sur le même pied* que le marc. Cette proposition amendée ayant aussi rencontré de l'opposition, nous en avons formulé de nouvelles, conçues de

la manière suivante, afin de préparer le terrain en vue d'une autre solution à rechercher, le cas échéant, de concert avec les administrations italiennes, françaises et belges :

1° il est permis de noter sur la couverture des billets le cours de la conversion, en monnaie du pays d'émission, du prix du billet indiqué en marcs;

2° le droit est concédé aux administrations suisses d'établir, en cas de besoin, une édition spéciale de la liste des coupons, donnant les prix en francs;

3° la disposition stipulant que les taxes des coupons doivent toutes être arrondies aux 10 pfennigs supérieurs est modifiée en ce sens qu'il est loisible aux administrations d'arrondir les prix à 10 pfennigs, soit en dessus, soit en dessous.

Ces propositions ont été acceptées.

Nous ne ferons cependant pas encore usage pour le moment des concessions qui nous ont été faites par l'adoption des chiffres 2 et 3, car cela entraînerait trop de frais aussi longtemps que l'entente ne sera pas faite avec les administrations italiennes, françaises et belges et qu'il n'aura pas été convenu avec elles d'éditer une liste commune des coupons, portant l'indication des prix en francs.

23. Les prescriptions actuellement en vigueur pour le *service de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* ne permettent pas, pour des raisons d'uniformité, d'accorder le transport gratuit de bagages. Il s'ensuit que même les administrations qui accordent cette faveur en service interne se trouvent empêchées de la concéder aux porteurs de billets combinés. Cette règle étant propre à entraver le développement du trafic, nous en avons proposé l'abrogation. Les administrations françaises ont toutefois refusé d'accorder le transport gratuit de bagages dans le service dont il s'agit, en sorte qu'il a été impossible de régler la question d'une manière uniforme. Afin de faire profiter de cette faveur au moins une partie du trafic, la commission pour les affaires du service des voyageurs a cependant résolu provisoirement la question, dans la séance qu'elle a tenue à Scheveningen les 3 et 4 juillet, en décidant que les administrations *non françaises* qui accordent le transport gratuit des bagages aux porteurs de billets ordinaires peuvent le concéder, dans la même mesure, aux voyageurs pourvus

de billets de l'Union. Depuis lors, cette solution a été approuvée par l'assemblée générale de l'Union, et elle sera appliquée à la première occasion.

24. Par suite de l'entente conclue avec les chemins de fer français de l'Est et de Paris à Lyon et à la Méditerranée au sujet de l'émission de billets combinés pour des parcours suisses, conjointement avec des billets français et italiens, entente dont nous avons fait mention dans notre rapport annuel de 1911 (ch. 25, p. 107), l'*agence de Paris des chemins de fer fédéraux* a été autorisée à faire de semblables combinaisons de billets. Elle peut donc maintenant émettre des billets combinables suisses, non seulement seuls ou conjointement avec des billets français, mais aussi (pour des voyages de France en Italie et retour, en transit par la Suisse), en combinaison avec des billets français, d'une part, et des billets partiels pour des parcours au sud des Alpes, d'autre part. Lorsque le billet complémentaire français est valable 60 jours ou plus, la durée de validité du billet suisse est portée de 45 à 60 jours. Cette réforme est en vigueur depuis le 1er mai.

25. Le produit des billets pour des parcours des chemins de fer fédéraux vendus par les *bureaux de voyages* est le suivant comparativement à celui de l'exercice précédent :

En 1911	En 1912	Différence en regard de 1911
Fr.	Fr.	Fr.
2,245,330	2,278,117	32,787

26. La vente des billets par *nos propres agences de Londres* et de *Paris* accuse de nouveau une augmentation en 1912.

Les recettes se sont élevées aux chiffres suivants :

Agence de Londres :

	Billets directs Angleterre-Suisse, billets-livrets de l'Union, billets circulaires internationaux, etc. (parts suisses comprises)	Billets internes suisses (abonnements généraux, billets à taxe normale, etc.)	Total
En 1911	fr. 587,639	fr. 578,206	fr. 1,165,845
En 1912	» 560,602	» 675,162	» 1,235,764
Différence en regard de 1911	−fr. 27,037	+fr. 96,956	+fr. 69,919

Agence de Paris:

	Billets directs France-Suisse, billets-livrets de l'Union, billets circulaires internationaux, etc. (parts suisses comprises)	Billets internes suisses (abonnements généraux, billets à taxe normale, etc.)	Total
En 1911	fr. 1,096,188	fr. 624,110	fr. 1,720,298
En 1912	» 1,172,199	» 667,098	» 1,839,297
Différence en regard de 1911	+fr. 76,011	+fr. 42,988	+fr. 118,999

27. Ont adhéré au *règlement suisse sur les billets d'employés:* les chemins de fer Biasca-Acquarossa, Sursee-Triengen et les funiculaires Sierre-Montana-Vermala et Les Avants-Sonloup.

c. Service des animaux.

1. Depuis le 1er mai, les expéditions d'animaux sont aussi admises en *grande vitesse* pour la station de *Bâle-St. Jean*, qui n'était ouverte jusqu'alors qu'aux transports de ce genre en petite vitesse.

2. Le Département fédéral des chemins de fer a été chargé par le Conseil fédéral de nous demander d'examiner si une réduction de taxe convenable pouvait être accordée pour le transport de *bétail suisse conduit en estivage* sur des pâturages des *Alpes grisonnes* où du bétail italien était autrefois admis, mais d'où il est maintenant exclu à cause des dangers de propagation des épizooties. Vu les circonstances particulières dans lesquelles se trouve ce bétail, nous avons décidé d'accorder pour ces transports, sous certaines conditions et à bien plaire, une détaxe de 50 % sur la taxe tarifaire.

3. Le *tarif* général *suisse* pour le *transport des animaux* demande à être revisé. Nous avons fait faire à ce sujet une

étude minutieuse, qui nécessitera des travaux préliminaires considérables.

4. Par analogie avec ce qui a été fait pour le trafic des marchandises, une nouvelle entente a été conclue avec les *chemins de fer de l'Emmenthal* et *Berthoud-Thoune* au sujet des *relations réciproques* et des *rapports de concurrence* dans le *service des animaux.* Cette entente pose en principe qu'à moins d'ordre contraire de l'expéditeur les transports d'animaux doivent être acheminés de la même façon que les marchandises; elle dispose, en outre, ce qui suit :

Tout le trafic d'animaux qui intéresse les régions appartenant, en vertu du traité, à la communauté du trafic-marchandises C. F. F./B. T. B. et qui, entre *Berthoud* et *Thoune,* est acheminé par l'une ou l'autre des deux lignes concurrentes, constitue un trafic commun aux chemins de fer fédéraux et au chemin de fer Berthoud-Thoune.

Le produit de ce trafic se répartira de la manière suivante : un tiers de la part de taxe afférente, en vertu des principes de répartition usuels, au parcours commun Berthoud-Thoune sera attribué, à titre de frais de traction, à l'administration qui effectue le transport, et le produit net restant sera réparti à raison de

55 % aux chemins de fer fédéraux et
45 % au chemin de fer Berthoud-Thoune.

Pour tout le reste du trafic d'animaux, les recettes se répartissent d'après les distances de tarif de la route parcourue sur lesquelles est basé le calcul de la taxe.

5. Par arrêté du 15 juin, le Conseil fédéral a abrogé, à dater du 1er septembre, la disposition du règlement de transport interdisant de charger des moutons et des porcs dans le même wagon que des animaux de l'espèce bovine. Il est donc maintenant permis de transporter dans le même wagon des animaux de diverses espèces, pourvu qu'ils soient séparés les uns des autres par des barrières ou des cloisons en planches ou en lattes, et qu'on ait soin d'éviter de surcharger les wagons de manière que les animaux se trouvent trop à l'étroit.

6. Nous avons réglé avec le *chemin de fer Lac de Constance—Toggenbourg* les *relations réciproques* et les *rapports de concurrence* dans le service des animaux. Il a été convenu

qu'à moins d'ordre contraire de l'expéditeur, ce trafic doit être acheminé sur la base des distances d'application et des prescriptions d'itinéraire prévues pour les marchandises. Cette entente fait l'objet d'un Ier supplément au traité des 10/12 mai 1910 concernant le service des voyageurs, des bagages et des colis express.

d. Service des marchandises.

1. Une convention des 4 et 29 décembre 1903 règle les *relations réciproques et les rapports de concurrence* dans le service des marchandises entre les *chemins de fer fédéraux* et le *chemin de fer Berne-Neuchâtel* (ligne directe), en ce sens que le B.-N. participe au trafic dans toutes les relations dans lesquelles la plus courte distance *effective* emprunte sa ligne. Cette solution est tirée de l'ancienne convention entre les compagnies B. N. et J. S. Or l'ouverture à l'exploitation de la ligne entière *Berne-Lœtschberg-Simplon* créera, pour le service des marchandises avec le Valais et avec l'Italie, une situation nouvelle, qui oblige à opérer le partage de ce trafic d'après les dispositions de l'art. 21 de la loi sur les tarifs, c'est-à-dire selon le principe de la plus courte distance *d'application.* Conformément à cette situation, il a donc été convenu avec le chemin de fer Berne-Neuchâtel, par un supplément des 5/12 août au contrat de partage du trafic C. F. F./B. N., d'arrêter d'après les principes suivants sa participation au trafic de et pour Brigue loco et transit, directions d'Iselle et de Viège, subissant l'influence des lignes B. N. et Berne-Münsingen-Lœtschberg:

1° Au chemin de fer Berne-Neuchâtel sont attribués :

a. le 100 % du trafic pour lequel la *plus courte* distance d'application emprunte la route B. N.-Berne-Münsingen-Lœtschberg;

b. le 50 % du trafic pour lequel il y a *égalité* de distances d'application via B. N.-Berne-Münsingen-Lœtschberg et par les lignes concurrentes des C. F. F.

2° Le B. N. paie aux C. F. F. un tiers du produit net afférent aux parcours Chiètres-Berne et Neuchâtel-Berne, obtenu après déduction des frais de traction des C. F. F. pour parcours de plaine et, en trafic avec Chiètres et Neuchâtel loco, des frais d'expédition.

Ce partage demeurera applicable aussi longtemps que

le B. N. sera classé parmi les lignes principales; s'il devient ligne secondaire, la convention devra être revisée.

Pour le transit par le B. N., ces ententes ne s'appliquent pour le moment qu'au trafic avec des stations des C. F. F.; l'acheminement du trafic rentrant dans les zones du chemin de fer de la Singine, du Fribourg-Morat-Anet et du Jura Neuchâtelois est réservé à des ententes spéciales avec ces derniers.

2. Les *chemins de fer de l'Oberland bernois* ayant adopté notre schéma des tarifs-marchandises et réédité leur tarif interne pour le 1er août 1912, il en est résulté des augmentations de distances et de taxes dont il a aussi fallu tenir compte en service direct suisse.

De même, les augmentations de taxe survenues dans le trafic de marchandises du chemin de fer régional *Saignelégier-Glovelier* ont été appliquées aussi dans le trafic direct avec les chemins de fer privés suisses.

3. Afin d'éviter des transbordements, il a été convenu avec le *chemin de fer Bremgarten-Dietikon* que le *trafic par wagons complets* de et pour Bremgarten-Weststation revenant, à teneur de l'art. 2 du *traité de concurrence* des 18/21 octobre 1910, à la route de Dietikon, serait désormais attribué exclusivement à la voie Wohlen-Villmergen. Nous dédommageons ledit chemin de fer de sa renonciation en lui cédant une partie des expéditions partielles de grande et de petite vitesse, dans la mesure où la distance de tarif calculée en transit par sa ligne est plus courte ou de même longueur que par les lignes des chemins de fer fédéraux.

4. De nouvelles ententes sont intervenues avec les Directions des *chemins de fer de l'Emmenthal et Berthoud-Thoune,* par traité des 5/19/29 juillet, au sujet des *relations réciproques et des rapports de concurrence dans le service des marchandises;* elles entreront en vigueur en même temps de nouveaux tarifs, que ces chemins de fer établiront avec les bases de taxes des chemins de fer fédéraux. Aux termes des conventions existantes, les compagnies prénommées ont droit au trafic dans tous les cas où leurs lignes constituent la distance *effective* la plus courte. Désormais, l'acheminement du trafic sera réglé d'après le principe de la plus courte distance *d'application.* Les distances d'application sont fixées :

pour le E. B., aux distances effectives majorées de 12 %
» » B. T. B., » » » » » 34 %

Cette solution restreint sensiblement les zones de trafic de ces deux chemins de fer, au profit des chemins de fer fédéraux. En outre, l'application des taxes des C. F. F. aux distances de tarif plus fortes des lignes E. B. et B. T. B. donne des recettes de transport plus élevées qu'actuellement, et les chemins de fer fédéraux en profitent aussi. Ces derniers devaient donc offrir aux deux compagnies une compensation pour ce double avantage. Cette compensation est obtenue de la manière suivante :

Pour le chemin de fer E. B.

a. Le traité actuel attribuant le trafic exclusivement à la ligne E. B. lorsqu'elle constitue la distance totale effective la plus courte, cette règle est aussi admise pour le trafic dû à l'influence de nouvelles lignes et dont la compagnie E. B. ne pourrait, en vertu du 3e alinéa de l'art. 21 de la loi sur les tarifs, revendiquer qu'une fraction.

b. Diverses relations pour lesquelles les distances d'application sont *égales* par les deux lignes concurrentes ont été entièrement abandonnées à la ligne E. B.

Pour le chemin de fer B. T. B.

c. La part du B. T. B. à la communauté de produit net C. F. F./B. T. B. instituée pour le parcours Berthoud-Thoune a été élevée de 40 à 45 %, et ce dernier taux a aussi été admis à l'égard du trafic pour lequel les distances d'application de et pour Thoune par Berthoud sont *égales* par les lignes concurrentes des C. F. F. et du B. T. B. Le B. T. B. avait demandé d'élever encore à 50 % sa part du produit net, mais nous n'y avons pas consenti.

d. Sur le parcours Konolfingen-Stalden—Thoune, le trafic qui est dû à l'ouverture de *nouvelles lignes* et ne rentre pas dans la communauté de produit net mentionnée sous lettre *c* est entièrement cédé au B. T. B., à la condition que la part de cette ligne à la communauté demeure fixée à 45 %.

Ces ententes s'appliquent au trafic suisse, ainsi que, dans les deux sens, au trafic entre l'Allemagne et au delà et la Suisse, et entre l'Italie et la Suisse.

5. Il a été convenu avec le *chemin de fer Fribourg-Morat-Anet* et le *chemin de fer de la vallée de la Singine* d'acheminer d'après le principe de la plus courte distance d'application le trafic-marchandises de leurs stations rentrant dans la zone d'influence du Lœtschberg. Lesdits chemins de fer n'entrent nulle part en considération comme lignes de transit pour le trafic du Lœtschberg.

6. Nous avons conclu avec la Direction du *chemin de fer transthurgovien,* en date des 2/8 février, un traité réglant les relations réciproques et les rapports de concurrence dans le service des marchandises. Aux termes de ce traité, nous cédons au chemin de fer transthurgovien les parts suivantes des trafics principaux, c'est-à-dire de ceux entre les chemins de fer fédéraux et au delà, d'une part, et les stations communes de Constance, Emmishofen, Weinfelden et Wil, d'autre part, et du service de transit :

a. le 50 %, lorsque la distance d'application la plus courte s'obtient exclusivement par des parcours du chemin de fer transthurgovien, et

b. le 25 %, lorsque la distance d'application est de même longueur par le parcours du chemin de fer transthurgovien que par les chemins de fer fédéraux, ou lorsqu'elle est plus courte que par ces derniers, tout en étant de même longueur par une autre route appartenant à une compagnie.

7. Le contrat conclu le 2 décembre 1901 avec les chemins de fer d'Alsace-Lorraine pour l'*affermage du tronçon de ligne de Bâle-St. Jean à Bâle C. F. F., etc.,* a été complété le 3 octobre par un Ier supplément comprenant les nouvelles dispositions tarifaires convenues avec la Direction générale desdits chemins de fer, par suite de l'ouverture de la station de Bâle St. Jean au service de grande vitesse.

8. En fait de travaux importants exécutés en matière de *tarifs* pour le *service interne* et *direct suisse des marchandises,* nous citons l'élaboration des suppléments de tarifs nécessités par la mise en exploitation du chemin de fer transthurgovien et de la ligne Ebnat-Nesslau, par les augmentations de taxes du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet et du chemin de fer régional Saignelégier-Glovelier, et par l'ouverture de la station de Boncourt, ainsi que celle de nouveaux tarifs avec le chemin de fer Rhétique, le chemin

de fer Bremgarten-Dietikon et le chemin de fer régional Saignelégier-La Chaux-de-Fonds. Par suite de l'incorporation de la ligne Genève-Cornavin—La Plaine au réseau fédéral, il a fallu en outre compléter les tarifs-marchandises directs suisses en y insérant, à dater du 1er janvier 1913, des distances et des taxes pour Vernier-Meyrin, Satigny et La Plaine.

9. Conformément à une décision de notre Conseil d'administration du 20 juillet 1912 et pour étendre encore la réduction pour le magasinage des blés accordée en 1911 (v. rapport annuel de 1911, page 112, ch. 7), nous avons *fait remise, jusqu'à nouvel avis,* des *taxes de magasinage* pour les *expéditions de blés de provenance étrangère* emmagasinées dans les entrepôts des chemins de fer fédéraux à partir du 1er août 1912.

10. Un règlement a été élaboré sur le *transport d'envois de service* dans le trafic interne des chemins de fer fédéraux, ainsi que dans le trafic direct de ces derniers avec d'autres entreprises de transport.

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

a. L'*expédition directe* des envois effectués selon le *tarif exceptionnel nº 4* pour le transport de pain, beurre frais, œufs frais, viande fraîche, lait liquide, crême, etc., en vitesse accélérée a été admise en trafic avec Leysin.

b. Il a paru des suppléments aux *tarifs exceptionnels* nº 6 pour *céréales,* nº 7 pour *vin,* nº 14 pour *engrais,* nº 18 pour *bois et tourbe,* nº 19 pour *pierres* et nº 20 pour *houilles.* Ils contiennent les modifications nécessitées par le fait que les chemins de fer transthurgovien, Bremgarten-Dietikon et Saignelégier—La Chaux-de-Fonds ont été admis à y participer.

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

I. Trafic interne.

a. pour le transport de *pierres* brutes, non ébauchées, de Gurtnellen et de Wassen à Altdorf, ainsi que de Roche (Vaud) et d'Aigle à destination de stations de la rive droite du lac Léman;

b. pour le transport de *chaux destinée à la fabrication de carbure de calcium,* par wagons complets d'au moins 10,000 kg., de St. Ursanne à Courtepin;

c. pour le transport de *gravier,* de *sable* et de *cailloutis* pour la construction de routes, de Steinmaur et d'Aathal à Zurich et à quelques localités voisines, ainsi que de Brougg et de Wildegg à Schinznach-Bad et de Pfungen-Neftenbach à Winterthour, Tœss et Wülflingen;

d. pour les *matières pour l'épuration du gaz,* épuisées, ne contenant qu'une faible quantité de cyanure, de diverses stations suisses à Luterbach;

e. pour certains transports de *bois* provenant du Jura neuchâtelois, sur production d'une attestation de l'inspecteur forestier constatant que le chargement consiste en *bois abattu ou déraciné par la tempête* du mois de décembre 1911;

f. pour les *dons de toute nature* destinés aux victimes de la guerre des Balkans.

II. Exportation.

a. pour le transport d'*alliages de fer* de Viège à Bâle transit à destination de la Westphalie rhénane; ces réductions de taxes ont pour but de permettre la concurrence avec la voie de France, par Le Bouveret;

b. pour le transport, de Gampel et Viège à Bâle transit, de *carbure de calcium* d'origine suisse destiné à la fabrication de produits chimiques;

c. pour le transport du silicate de soude ou de potasse *(verre soluble)* d'origine suisse de Münchenstein à Chiasso transit, Buchs (St. Gall) transit et Ste. Marguerite transit.

13. Les tarifs *Genève transit, Les Verrières frontière, Delle frontière, etc.—Suisse* ont subi le 1er janvier 1912 les modifications nécessitées par le transfert des divers articles fourragers du tarif spécial II dans le tarif spécial III (v. rapport annuel de 1911, p. 97, ch. 9 *a*). Ils ont en outre été complétés par l'admission du chemin de fer transthurgovien, de la ligne Ebnat-Nesslau, du chemin de fer Bremgarten-Dietikon (Bremgarten-Weststation) et du chemin de fer Aarau-Schœftland, ainsi que des stations de Rüti près Büren, Vernier-Meyrin, Satigny et La Plaine; les modifications nécessi-

tées par l'augmentation des taxes du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet ont également été appliquées.

Les taxes valables en service avec *Le Locle frontière* ont été déclarées applicables aux envois provenant de l'étranger réexpédiés à destination de stations suisses et au delà depuis les entrepôts du Col-des-Roches, qui sont sous la surveillance de la douane et du chemin de fer.

14. La station de *Bâle-St. Jean* ayant été installée pour le service de *grande vitesse,* les tarifs de réinscription avec les points frontières franco-suisses et les tarifs directs pour le service de grande vitesse avec les chemins de fer français de l'Est et au delà ont été complétés en conséquence.

15. Un Ier supplément au tarif *Petit-Croix frontière et Delle frontière—Bâle C. F. F. et Bâle-St. Jean* est entré en vigueur le 1er janvier 1912. Il contient en particulier une nouvelle édition des dispositions complétant la partie I B (prescriptions) des tarifs de l'union franco-allemande.

16. Il a paru une nouvelle édition du tarif commun no 407 pour le *transport de houille de la France septentrionale* (stations des départements du Nord et du Pas-de-Calais, y compris les points frontières franco-belges) à Bâle C. F. F. et Bâle-St. Jean via Delle ou Petit-Croix. Elle se distingue de l'ancien tarif par des réductions de taxes accordées par les chemins de fer français dans un certain nombre de relations, et atteignant jusqu'à 80 cts. par tonne.

17. En *trafic Belgique-Suisse,* une nouvelle édition de la partie de tarif I, division B, contenant les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises, a été publiée le 1er septembre.

18. Il a paru une nouvelle édition de la Ire partie, division B, des tarifs de l'*union germano-belge et néerlandaise,* contenant les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises. Elle est aussi applicable au trafic avec Bâle par Delle.

19. Les *tarifs exceptionnels pour houille, etc., Belgique—Bâle* et *Belgique—Suisse* ont été remaniés.

20. Un IVe supplément au tarif-marchandises *Pays-Bas—Bâle et Delle transit* est entré en vigueur le 1er juin. Il contient de nouvelles taxes exceptionnelles pour l'huile de lin et le tabac brut à destination de stations de la Suisse occidentale, ainsi qu'un tarif exceptionnel pour divers articles (matières premières et potasse).

21. Le 1er février a paru un Ier supplément à la *Ire partie, division B, des tarifs-marchandises allemands-suisses*, du 1er juin 1911, contenant les prescriptions générales de tarif et la classification des marchandises. Ce supplément tient compte des changements et des compléments apportés, depuis l'entrée en vigueur du tarif principal, aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises des chemins de fer suisses, d'une part, et des chemins de fer allemands, d'autre part.

22. Parmi les principaux travaux auxquels ont donné lieu les tarifs de l'*Union allemande—suisse* (trafic avec Bâle, gare badoise, et Waldshut, etc., avec le sud-ouest et le nord de l'Allemagne, le grand-duché de Bade, le Wurtemberg, la Bavière et la Saxe), nous citons l'admission des stations de Boncourt, Gléresse, La Plaine, Satigny, Vernier-Meyrin, Krummenau et Nesslau-Neu St. Johann, ainsi que les changements nécessités par l'augmentation des taxes du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet et du régional Saignelégier-Glovelier, le complétement des prescriptions d'acheminement et des taxes pour le chemin de fer transthurgovien et l'admission de taxes pour Bremgarten-Weststation.

23. De nouvelles prescriptions ont été mises en vigueur le 1er juillet pour la *réexpédition*, à Muttenz, des *houilles de la Sarre* à destination de la Suisse.

24. Les chemins de fer i. r. de l'Etat autrichien ayant dénoncé pour le 30 juin les conventions passées en 1884 entre les chemins de fer autrichiens, allemands et suisses au sujet du partage du trafic entre les routes de l'Arlberg et les voies du sud de l'Allemagne, des négociations ont eu lieu en vue d'un nouveau partage des *trafics austro-hongrois—suisse, austro-hongrois—français et austro-hongrois—sud français*. Elles ne purent cependant pas aboutir à une entente, malgré nos tentatives de médiation, car les chemins de fer autri-

chiens de l'Etat persistaient à réclamer une notable augmentation des parts de l'Arlberg, au détriment des routes allemandes. Les chemins de fer autrichiens s'étaient ligués en communauté de tarif, à l'instar des chemins de fer allemands, et leurs délégués déclarèrent qu'ils tiendraient les routes allemandes à l'écart des trafics directs dès le 1er juillet, puisque leurs propositions n'avaient pas été acceptées. Les administrations *allemandes* répondirent à cette mesure en introduisant des tarifs de transit excessivement bas entre toutes les stations frontières austro-allemandes de quelque importance et celles des frontières germano-suisse et franco-allemande; cela obligea les chemins de fer autrichiens à conserver aux routes allemandes une partie du trafic en provenance et à destination du nord de l'Autriche, et à acheminer le reste du trafic par l'Arlberg, aux prix s'obtenant par l'Allemagne; les recettes afférentes à la route de l'Arlberg se trouvaient dès lors si réduites, dans bien des cas, qu'elles arrivaient à peine à couvrir les frais. Afin d'affaiblir la concurrence des routes allemandes, les *chemins de fer autrichiens de l'Etat* ont décidé qu'à partir du 2 septembre leurs taxes réduites pour l'exportation de la bière, du sucre, du bois, du malt, etc., ne seraient plus applicables par l'Allemagne, mais uniquement par l'Arlberg. L'Autriche et l'Allemagne se trouvèrent ainsi engagées dans une lutte de tarifs regrettable, accompagnée de toutes les fâcheuses conséquences qui se produisent en pareil cas. Comme il fallait s'y attendre, cette lutte n'a toutefois duré que peu de temps. Déjà dans la deuxième semaine d'août, le conflit a été résolu de la manière suivante dans une conférence de délégués des gouvernements allemand et autrichien. En trafic austro-hongrois—français (trafic avec les chemins de fer français de l'Est), les chemins de fer allemands, comme les autrichiens, conservent leurs anciennes parts. Sur les deux autres trafics, en revanche, la part des chemins de fer autrichiens est augmentée au détriment des chemins de fer bavarois d'environ fr. 300,000 par an. Les tarifs allemands de combat ont été dénoncés pour le 16 octobre 1912, la loi allemande ne permettant pas de le faire pour un terme antérieur. Les négociations ont été reprises entre les administrations intéressées dans une conférence spéciale tenue à Fribourg en B. les 29 et 30 août. Cette conférence a arrêté des principes pour le partage des taxes totales adoptées pour les routes de l'union et déterminées sur la base des tarifs allemands de combat.

25. En *service austro-hongrois—suisse et sud français,* le trafic était acheminé, jusqu'ici, alternativement par les voies bavaroises et la route de l'Arlberg. Or, les administrations intéressées ont décidé d'abandonner ce système à partir du 1er janvier 1913 et de diriger les envois exclusivement par l'Arlberg ou la Bavière et Lindau, suivant la situation géographique des stations expéditrices et destinataires. Le trafic avec Vienne et Budapest, par exemple, passe maintenant tout entier par la première de ces deux routes, tandis que celui avec Prague et Brünn appartient entièrement à la seconde.

L'Union *austro-hongroise—française* (trafic avec les chemins de fer français de l'Est) a maintenu jusqu'à nouvel ordre l'ancienne répartition. Elle adoptera cependant, le plus tôt possible, un mode d'acheminement simplifié, en sauvegardant au mieux la situation acquise des diverses administrations.

26. De nouveaux *tarifs exceptionnels* ont été mis en vigueur pour le transport de *bois et d'écorce* à destination et en provenance d'Autriche, et pour le transport de *sucre* de Hongrie en Suisse.

27. Pour le *trafic suisse-italien,* il a paru une nouvelle édition de la IIe partie, division B, des tarifs, contenant les taxes de soudure italiennes. Il a en outre été publié des suppléments aux parties I B et II A, dans le but de transférer pour les parcours suisses les articles fourragers dans le tarif spécial III, et de mettre en vigueur de nouvelles taxes pour les chemins de fer Lac de Constance—Toggenbourg, de la Gurbe, Spiez-Erlenbach, Erlenbach-Zweisimmen, du Jura Neuchâtelois et du Seethal suisse.

28. Le tarif exceptionnel pour le transport en vitesse accélérée de *denrées alimentaires* par wagons complets *d'Italie en Suisse* via Gothard et Simplon a été complété par des taxes pour le transport de *viande congelée* d'Argentine, au départ de Gênes et de Venise.

29. L'*union allemande-italienne* a publié une nomenclature des stations pour les expéditions à destination du *chemin de fer Nord-Milan,* qui indique les stations des chemins de fer italiens de l'Etat auxquelles s'opère la transmission des marchandises.

30. L'art. 10, ch. 2, du traité de concurrence que nous avons conclu avec le chemin de fer des Alpes bernoises *Berne-Lœtschberg-Simplon* aux dates des 13 mai et 5/27 juin 1911 réservait à une entente spéciale la question de l'*admission de la route Lœtschberg-Simplon dans la communauté de l'union allemande-italienne.* Cette entente est maintenant intervenue. Elle stipule que la route Lœtschberg-Simplon a les mêmes droits et les mêmes obligations que celle du St. Gothard dans tous les cas où les conventions de l'union créent un rapport de communauté entre cette dernière, d'une part, et les routes du Brenner ou de Pontebba, d'autre part. Cette solution assure à la route Lœtschberg-Simplon la même situation que celle faite à la voie de Lausanne-St. Maurice lors de l'ouverture du Simplon.

31. Il a été mis en vigueur une nouvelle édition de la IIe partie, fascicules 1 et 2 des *tarifs néerlandais-italiens.* Le fascicule 1 contient les prescriptions de tarif et la classification des marchandises, et le fascicule 2 les barèmes.

32. Les négociations engagées en vue de l'admission de la route du Lœtschberg dans le *tarif franco-italien* ayant abouti, les travaux nécessités par la réédition de ce tarif ont été entrepris au commencement de décembre.

33. De nouveaux tarifs ont été mis en vigueur le 21 août pour le transport de bois de construction et de bois d'ouvrage en *trafic austro-hongrois—français.*

34. Il a paru en février une nouvelle édition de la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.*

35. Le chemin de fer Sursee-Triengen, ouvert à l'exploitation le 23 novembre, a été soumis à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.*

36. Aux termes d'un arrêté du Conseil fédéral du 15 novembre, l'alinéa 1er du § 69 du *règlement de transport suisse* est modifié en ce sens que le délai de transport se calculera désormais, tant pour la grande que pour la petite vitesse, d'après les kilomètres de tarif et non plus d'après la distance

effective. Cette modification entrera en vigueur le 1er mai prochain.

37. Les explosifs dits « monachite I et II », « minélite » et « telsite-gélatine spéciale » ont été ajoutés à l'*annexe V au règlement de transport.* Cette annexe a de plus été complétée par l'insertion d'un nouveau chiffre XLIV *b*, qui fixe les conditions auxquelles les jus de fruits non fermentés contenant de l'acide carbonique sous pression sont admis au transport sur les chemins de fer suisses.

En outre, une modification a été apportée au chiffre XXXV *c* de cette annexe, de manière à rendre moins sévères les conditions d'emballage prévues pour l'explosif de sûreté appelé « préposite ».

38. Les *prescriptions générales de tarif* et la *classification des marchandises* ont été complétées, le 14 août, par l'admission des articles « duvet d'avoine » et « poussière de minoterie » au bénéfice du tarif spécial no III, admission décidée par la Conférence commerciale des entreprises de transport suisses dans sa 5e séance.

39. On a procédé au *contrôle de la tarification des marchandises* dans 76 gares et stations.

40. Nous nous sommes fait représenter aux *conférences* suivantes, qui ont discuté les affaires courantes des unions respectives:

a. les 6 et 7 février, à Berlin, 106e séance de la *commission permanente allemande des tarifs;*

b. le 16 février, à Munich, conférence de l'*union allemande-sud française (Paris-Orléans et Midi);*

c. le 14 mars, à Munich, *conférence spéciale italo-allemande;*

d. les 29 et 30 mars, à Berne, conférence spéciale *nord allemande-suisse;*

e. les 12 et 13 avril, à Budapest, conférence spéciale de l'*union austro-hongroise—suisse;*

f. le 2 mai, à Riva, sur le lac de Garde, conférence de l'*union allemande-italienne;*

g. du 9 au 11 mai, à Salzbourg, conférence des *unions*

austro = hongroise—suisse, austro = hongroise—française et *austro=hongroise—sud française;*

h. le 22 juin, à Berlin, conférence spéciale *allemande-italienne;*

i. le 3 octobre, à Avignon, conférence de l'*union Paris-Orléans, Midi et P. L. M.—allemande;*

k. du 18 au 21 octobre, à Fiume, conférences des *unions austro = hongroise—suisse, austro = hongroise—française* et *austro=hongroise—sud française;*

l. le 7 novembre, à Vienne, conférence de l'*union germano-italienne;*

m. le 8 novembre, à Vienne, conférence de l'union pour le trafic des *denrées alimentaires* de l'*Italie* pour la *Belgique,* les *Pays-Bas* et l'*Angleterre.*

41. Le service des tarifs-marchandises a fourni par écrit des *renseignements sur des taxes* à des particuliers dans 1748 cas et à des services dans 983 cas.

42. Il a été *mis en vigueur* 34 tarifs et 137 suppléments.

e. Contrôle des recettes et décomptes.

1. Nous avons à signaler une innovation d'une grande portée préparée dans le domaine du service d'expédition. A la suite d'études approfondies, nous avons décidé de mettre en vigueur à titre d'essai, en service interne des chemins de fer fédéraux, dès le 1er mars 1913, un *mode d'expédition simplifié des marchandises, ainsi qu'un système de timbres-quittances pour l'affranchissement des envois.* L'innovation créée par là consiste surtout dans le fait que c'est la lettre de voiture qui sert de pièce d'accompagnement et de pièce comptable, et dans la suppression de la feuille de route. Jusqu'ici, les stations expéditrices établissaient une feuille de route en deux doubles et en conservaient un comme pièce comptable, tandis que l'autre accompagnait l'envoi. Ce document devait être inscrit avec la date, le numéro, le poids de la marchandise et le montant du port, etc., dans un « relevé des feuilles de route », établi sous forme de registre, dans lequel un compte était ouvert à chaque station destinataire. Avec le mode d'expédition simplifié, les feuilles de route et le relevé sont remplacés par le livre des expéditions,

qui est tenu de la même manière que l'ancien relevé et ne se distingue de celui-ci que par des colonnes où s'inscrivent les noms de l'expéditeur et du destinataire, ainsi que les marques et numéros servant à reconnaître l'envoi, le nombre de colis, la nature de l'emballage et celle de la marchandise.

Le service d'expédition est encore plus simple avec le système des timbres-quittances, qui s'applique aux envois en port payé, non grevés de remboursements, dont les frais d'affranchissement (y compris la surtaxe pour la déclaration de l'intérêt à la livraison et les frais accessoires de la gare expéditrice) ne dépassent pas la somme de fr. 5. Les envois expédiés d'après ce système sont simplement inscrits par ordre chronologique dans un cahier des expéditions, de telle manière qu'il soit toujours possible de retrouver tous les renseignements utiles sur l'envoi.

Nous comptons qu'une fois le personnel bien au courant, ces innovations auront pour résultat d'activer le service d'expédition et de réduire notablement les frais de personnel et d'imprimés. Ces derniers frais, à eux seuls, sont évalués à fr. 50,000 environ par an.

2. Afin de faciliter le service de guichet des grands bureaux d'expédition des marchandises, nous avons autorisé les Directions d'arrondissement à dispenser ceux de ces bureaux qui délivrent au moins 300 quittances par mois pour des frais accessoires perçus sur les arrivages, de dresser des quittances spéciales ; ce système sera alors remplacé par celui dit « *procédé par inscription* », lequel consiste simplement à inscrire les frais à la plume dans les lettres de voiture et les livres de sortie.

3. La question des *mesures à prendre pour diminuer la fréquence des déficits de caisse* qui se produisent aux *recettes aux voyageurs* pour des *causes inexpliquées* a été soigneusement examinée. Vu le résultat de cette étude, nous avons ordonné à toutes les recettes aux voyageurs et aux bagages d'établir chaque mois, entre le 12 et le 18, un état de caisse supplémentaire.

4. Par suite du *passage de la ligne Genève-La Plaine à la Confédération,* nous avons adressé aux stations de cette

ligne une instruction sur l'organisation du service d'expédition et de décompte, après nous être mis d'accord avec la compagnie P. L. M., au cours de diverses conférences, sur la façon d'établir les décomptes.

5. Nous nous sommes fait représenter à une *conférence internationale des contrôles,* qui a eu lieu à Paris du 26 au 28 juin.

6. Nous avons consenti à *étendre* le *système des décomptes trimestriels dans le service des voyageurs et des bagages* (voir rapport annuel de 1911, p. 122) à quelques autres trafics avec l'Allemagne. Les expériences faites jusqu'ici ne permettent pas encore de juger si l'innovation est utile.

7. Un cas typique mérite d'être signalé en matière de *décomptes avec d'autres chemins de fer.* Un agent d'un petit chemin de fer secondaire a commis durant plusieurs années d'importantes malversations, qui lui ont été facilitées par la surveillance insuffisante et l'absence totale de contrôle de son administration. Ces irrégularités ayant été découvertes par nos organes, nous avons demandé de l'administration en question qu'elle déplace immédiatement le coupable et nous indemnise du dommage causé. Nous avons en outre exigé, en la menaçant de résilier les ententes touchant le trafic direct, qu'elle nous fournisse des garanties contre le retour de pareilles irrégularités. Cette administration nous a donné satisfaction: l'agent coupable a été révoqué, et une entente a été conclue quant à l'indemnité. Nous avons eu soin de prendre nos mesures pour parer au retour de semblables incidents dans nos rapports avec d'autres entreprises similaires.

8. Nous avons apporté aux *prescriptions concernant les objets trouvés* une modification obligeant les stations à répondre à toutes les réclamations qui leur parviennent au sujet d'objets perdus.

9. Il a été procédé pendant l'exercice à 1985 *vérifications de caisse et de livres* des stations, entrepôts et bateaux à vapeur des chemins de fer fédéraux. Elles se répartissent comme suit :

Arrondissements	I	II	III	IV	V
	557	447	490	362	129

Nous citons les cas spéciaux suivants :

a. Le déclarant en douane d'une grande gare frontière avait réussi à s'approprier les droits d'exportation frappant certaines expéditions déterminées. Le préjudice causé de ce fait à l'administration des douanes suisses s'élève à fr. 17,000, chiffre rond. Aussitôt la fraude découverte, le coupable a été révoqué et mis en état d'arrestation.

b. Trois fonctionnaires ont falsifié des bordereaux de versement pour dissimuler des déficits de caisse. Deux d'entre eux ont été révoqués, et de plus l'un de ces agents a été déféré aux tribunaux. Dans le troisième cas, de moindre gravité, le coupable a été puni d'une suspension de service. Les déficits ont été remboursés par les coupables.

c. Un agent s'est enfui après avoir commis des soustractions dans sa caisse pour un millier de francs; il n'a pu être découvert. Un autre fonctionnaire a été révoqué pour détournement de caisse, après avoir remboursé le déficit.

d. Deux fonctionnaires ont été déplacés, pour irrégularités, à des postes où ils n'ont plus de caisse à administrer.

e. Dans deux cas de déficits, l'enquête a établi que la cause était due à des vols commis par des tiers.

f. Des vols par effraction ont été commis dans les stations suivantes :

le 7 avril à Birmensdorf	fr.	454.75
le 28 juillet à Baden-Oberstadt	»	862.25
le 29 septembre à Pfæffikon (Schwyz) . .	»	1133.55
les 21/22 octobre à Dietikon	»	47.—

Dans deux cas (Birmensdorf et Dietikon) les coupables ont pu être découverts; dans les deux autres, les recherches de la police n'aboutirent à aucun résultat.

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

	Arrondisssement					
	I	II	III	IV	V	Total
Nouveaux crédits ouverts .	38	75	55	24	12	204
Crédits existants modifiés .	60	65	87	54	14	280
Crédits supprimés	12	23	12	19	3	69
Ensemble	110	163	154	97	29	553

Le nombre des crédits ouverts s'élevait à 1705 au 31 décembre (en 1911: 1570).

11. Nous faisons suivre ce rapport d'un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux pour les années 1911 et 1912, y compris celles de l'exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance, et nous renvoyons à l'explication relative aux fluctuations du trafic qui fait suite à ce tableau.

Recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux.

1911 (2752 km.) Fr.	%		1912 (2752 km. en janvier) (2745 km. février-avril) (2746 km. mai-décembre) Fr.	%	Comparées à 1911 en plus Fr.	en moins Fr.
		A. Trafic du chemin de fer.				
77,855,305.49	41,31	I. Produit du transport des voyageurs	79,741,480.47	40,34	1,886,174.98	—
		II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:				
7,997,021.06	4,24	1. transport des bagages . .	8,328,465.70	4,21	331,444.64	—
3,200,153.93	1,70	2. „ „ animaux . .	3,231,203.98	1,63	31,050.05	—
99,416,136.87	52,75	3. „ „ marchandises .	106,396,023.54	53,82	6,979,886.67	—
110,613,311.86	58,69		117,955,693.22	59,66	7,342,381.36	—
188,468,617.35	100	Total	197,697,173.69	100	9,228,556.34	—
		B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
264,061.97	31,16	I. Transport des voyageurs . .	230,240.60	28,61	—	33,821.37
14,938.44	1,76	II. „ „ bagages . .	14,952.04	1,86	13.60	—
3,556.99	0,42	III. „ „ animaux . .	4,433.40	0,55	876.41	—
564,937.32	66,66	IV. „ „ marchandises .	555,105.67	68,98	—	9,831.65
847,494.72	100	Total	804,731.71	100	—	42,763.01

On voit par le tableau qui précède que le trafic du chemin de fer (lettre A) accuse, malgré la diminution de 6 km. de la longueur exploitée (Wohlen-Bremgarten), une augmentation des recettes de fr. 9,228,556. 34, soit environ 4,9 % (en 1911: 4,78 %). Cette augmentation est de nouveau due exclusivement au développement du trafic en général; toutes les catégories de trafic participent à cette plus-value, qui se répartit de la manière suivante:

Transport des voyageurs . .	+ 2,42 %	(1911: + 2,98 %)
Transport des bagages . . .	+ 4,14 %	(1911: + 4,09 %)
Transport des animaux . . .	+ 0,97 %	(1911: — 5,44 %)
Transport des marchandises . .	+ 7,02 %	(1911: + 6,09 %)

Nous faisons observer à ce sujet ce qui suit:

Service des voyageurs. Plus-value de recettes fr. 1,886,174. 98. Comparativement à l'année précédente, les divers mois présentent les différences suivantes:

Janvier	+	Fr. 316,596
Février	+	» 525,406
Mars	+	» 130,876
Avril	+	» 598,237
Mai	+	» 380,074
Juin	—	» 75,526
Juillet	+	» 115,515
Août	—	» 126,251
Septembre	+	» 87,093
Octobre	—	» 266,710
Novembre	+	» 59,865
Décembre	+	» 141,000

La moins-value de juin (fr. 75,526) provient de ce que les fêtes de Pentecôte, qui en 1911 avaient eu lieu en juin, sont tombées en mai, tandis que les faibles résultats des mois suivants jusqu'à novembre, en particulier la moins-value d'août et d'octobre, sont la conséquence du temps défavorable et des mauvaises récoltes d'automne. La plus-value de fr. 1,886,174. 98 représente cependant une augmentation de 2,42 % (en 1911: 2,98 %), résultat que l'on doit considérer comme satisfaisant si l'on tient compte des circonstances défavorables. Le nombre des personnes transportées a passé de 84,173,158 à 87,876,261, c'est-à-dire a augmenté de 4,4 % environ. Comme les recettes n'accusent qu'une plus-value de 2,42 %, la

recette moyenne par voyageur est de nouveau en recul, puisqu'elle est tombée de 92,5 cts. en 1911 à 90,7 cts. en 1912.

Le transport des voyageurs sur le parcours du tunnel *Brigue-Isselle* a produit en 1912 fr. 850,707, contre fr. 776,087 en 1911; il y a donc une augmentation de fr. 74,620, ou de 10 % environ.

Service des marchandises (y compris les bagages et les animaux vivants). Plus-value de recettes: fr. 7,342,381. 36. En comparaison de l'année précédente les divers mois ont donné les résultats suivants :

Janvier	+	Fr.	750,496
Février	+	»	999,122
Mars	+	»	958,513
Avril	+	»	1,179,464
Mai	+	»	370,791
Juin	+	»	591,530
Juillet	+	»	919,495
Août	+	»	497,508
Septembre	—	»	344,120
Octobre	+	»	526,559
Novembre	+	»	550,024
Décembre	+	»	343,000

A l'exception du mois de septembre, qui a subi une moins-value de fr. 344,120, tous les autres mois accusent une augmentation de recettes. Le résultat défavorable du mois de septembre n'est pas étonnant; l'état des cultures d'automne donnait à prévoir que beaucoup de transports n'auraient pas lieu, que d'autres seraient renvoyés au mois d'octobre, et qu'ainsi les recettes approcheraient difficilement de celles du mois de septembre 1911, où le trafic a été extraordinairement favorable, puisqu'il a accusé une plus-value de fr. 793,518 en comparaison du mois de septembre 1910.

Le nombre des tonnes de marchandises transportées a augmenté de 6,6 %, tandis que les recettes se sont accrues de 7,02 %; le produit moyen par tonne s'est donc élevé de fr. 7. 97 à fr. 7. 99.

Les recettes des transports de marchandises réalisées sur le parcours *Brigue-Iselle* qui, en 1911, étaient tombées de fr. 404,989 à fr. 335,213, ont de nouveau subi une légère augmentation en 1912 et se sont élevées à fr. 354,313. Les recettes

du transport des bagages ont passé de fr. 74,787 à fr. 88,391, accusant ainsi une plus-value de 18,2 %; celles du transport des animaux se sont également accrues de fr. 12,258 à fr. 14,220.

En ce qui concerne le *service des bateaux du lac de Constance* (lettre B de la récapitulation ci-dessus), les recettes ne sont pas aussi bonnes; le produit du transport des bagages et des animaux a seul pu atteindre ou dépasser légèrement les recettes de 1911. La moins-value de fr. 33,821. 37 des transports de voyageurs répond à un recul du trafic de 12,8 %, dû exclusivement au mauvais temps qui a régné pendant la forte saison de voyages. La diminution de fr. 9831. 63 du produit des transports de marchandises est une conséquence de la guerre de tarifs entre les routes allemandes et autrichiennes.

f. Détaxes.

Les affaires traitées par le service des détaxes ont considérablement augmenté en 1912.

Le tableau ci-après donne un aperçu des nouvelles réclamations et demandes de remboursement de taxes traitées en 1912, 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.	13,600	253,228.72 (marchandises) 95.73 (bagages) 512.50 (bétail)
b. Demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation	1,966	217,995.60
c Demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères	5,656	435,477.29
d. Demandes de restitution de taxes (détaxes), basées sur des autorisations de la Direction générale	706	461,631.73
e. Fourvoiements de marchandises (erreurs d'acheminement)	3,267	20,218.85 [1]
f. Réclamations portant sur des billets	6,734	65,218.98
g Demandes de détaxe concernant des abonnements généraux non entièrement utilisés	510 [2]	85,850.— [3]
h. Primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'emploi abusif d'abonnements généraux	120	600.— [3]
Total	32,559	1,543,829.40

[1] En revanche, les chemins de fer fédéraux ont touché fr. 19,525.53.

[2] 349 cas en raison de la sortie du titulaire de la maison de commerce;
120 „ pour cause de maladie ou de mort;
30 „ „ „ d'absence prolongée hors du pays;
5 „ en raison d'échange d'abonnements contre des abonnements pour 2 personnes de la même maison de commerce;
6 „ 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. Nous avons communiqué aux Directions d'arrondissement, le 16 janvier, les *règles* applicables dès le 1er avril 1912 *pour le nouveau classement des gares et stations,* nécessité par l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les traitements (v. rapports de gestion de 1906, p. 115, ch. 14, et de 1907, p. 133, ch. 8). Le 21 mars, nous avons approuvé le classement au 1er avril, auquel les Directions d'arrondissement ont procédé sur la base de ces règles et de la statistique du trafic des exercices de 1908, 1909 et 1910. A la même date a eu lieu un nouveau classement des bureaux d'expédition des marchandises (grande et petite vitesse), selon les règles uniformes arrêtées en 1909 (v. rapport de gestion de 1909, p. 124, ch. 1), qui n'ont subi que peu de changements.

Par suite de ces opérations, l'ordre des gares, des stations et des bureaux d'expédition des marchandises a subi les modifications ci-après:

I. Gares et stations.

a. Promotions.

Gare de la classe I *b* promue au rang de gare avec inspecteur	1
(Les gares de Bâle et de Zurich, jusqu'ici de la classe I *a,* ont passé sans autre au rang de gares avec inspecteur.)	
Gare de IIe classe promue gare de Ire classe . . .	1
Stations de Ire classe promues gares de IIe classe	3
» » Ire » » » » IIIe »	19
» » IIe » » stations » Ire »	11
» » IIIe » » » » IIe »	36
Station » IVe » promue station » IIe »	1
Stations » IVe » promues stations » IIIe »	43
Station avec garde promue station de bloc . .	1
Total	116

b. Déclassements.

Du rang de:

Gares de Ire classe au rang de gares de IIe classe	2
Gare » IIe » » » » gare » IIIe »	1
Stations » Ire » » » » stations » IIe »	3
» » IIe » » » » » » IIIe »	4
Station » IIIe » » » » station avec garde .	1
Stations » IVe » » » » stations » »	14
Total	25

II. Bureaux d'expédition des marchandises.

22 bureaux ont été promus, et 2 ont dû être déclassés.

Les chefs de gares, stations et bureaux d'expédition déclassés conservent personnellement, jusqu'au moment où ils permuteront, leur ancien rang et les droits découlant de leur classement dans l'échelle des traitements.

Ces règles à suivre pour le classement ont aussi été déclarées applicables à la gare de Genève-Cornavin et la ligne Genève-La Plaine, exploitée par nous, par suite du rachat, depuis le 1er janvier 1913.

2. A la date du 15 janvier, la Direction générale de la compagnie internationale des wagons-lits a proposé de supprimer, au service d'été 1912, le *train de luxe « Gothard-express » Berlin-Milan (-Gênes),* qui a été créé le 1er mai 1911 (v. rapport de gestion de 1911, p. 131, ch. 8), mais qui n'est pas suffisamment utilisé. Cette proposition a été appuyée par toutes les administrations étrangères. Comme il n'y avait pas lieu de compter sur une amélioration de ce trafic, nous avons adhéré à la proposition le 19 janvier. *Le « Gothard-express » a donc cessé de circuler le 1er mai 1912.* Cela ne change rien à la marche du « Lloyd et Riviera-express », qui circule du 1er décembre au 30 avril entre Berlin, La Haye (Amsterdam), Altona et $\frac{\text{Vintimille}}{\text{Milan-Gênes}}$.

3. Par arrêté du 27 janvier, le Conseil fédéral a déclaré la *Tunisie franche de choléra* (v. rapport de gestion de 1911, p. 139, ch. 38). En revanche, cette maladie ayant de nouveau éclaté en *Orient,* un arrêté du 6 décembre 1912 a déclaré applicables aux provenances de la Turquie d'Europe les dispositions de l'ordonnance sur les mesures protectrices à prendre contre le choléra et la peste, en ce qui concerne les entreprises de transport et le service des voyageurs, des bagages et des marchandises.

4. Dans une lettre qu'il nous a adressée le 19 janvier, le Conseil-Exécutif du canton de Berne s'est plaint de la situation fâcheuse résultant, sous le rapport de la police, de l'*ouverture du buffet de la gare de Berne au delà de minuit,* jusqu'au départ du train no 50, à 2 h. 45 du matin. Il a fait remarquer que le buffet était régulièrement envahi le samedi soir, après la fermeture des auberges de la ville, par des

personnes qui n'étaient pas des voyageurs et parmi lesquelles se trouvaient fréquemment des éléments querelleurs, portés à commettre des excès. Ces plaintes n'étaient certainement pas dénuées de fondement, et d'autre part les mesures de contrôle et de surveillance quelles qu'elles soient, sont impuissantes à empêcher le public non-voyageur de se rendre ou de rester au buffet. Dans ces conditions nous avons, d'accord avec la Direction du IIe arrondissement, déclaré consentir, au cours d'une conférence que nous avons eue le 2 février avec des délégués du Conseil-Exécutif, ainsi que les Directions de police du canton et de la commune, à fermer le buffet à minuit, à titre d'essai. Malgré cela, nous n'avons pas reconnu que les prescriptions cantonales sur la fermeture des auberges fussent applicables aux buffets de gare, et nous nous sommes réservés de revenir sur la mesure prise si elle se révélait, par la suite, inconciliable avec les intérêts du public voyageur. Le buffet se ferme à minuit depuis le 24 février.

5. La *conférence des horaires pour le service d'été 1912* a eu lieu à Berne, comme d'habitude, du 21 au 23 février, et celle pour le *service d'hiver 1912/1913* du 1er au 3 août, sous la présidence du délégué du Département des chemins de fer. Il a été discuté au total 645 objets pour l'horaire d'été et 479 pour celui d'hiver, dont 369 et 317 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.

6. La *conférence européenne pour la fourniture des voitures directes pour le service d'été 1912* s'est réunie à Gênes du 27 février au 1er mars; celle pour le *service d'hiver 1912/1913* a eu lieu à Amsterdam du 12 au 14 juin, conjointement avec la *conférence européenne des horaires.* Celle pour les *horaires du service d'été 1913* a eu lieu à *Hambourg* les 27 et 28 novembre. Nous nous sommes fait représenter à toutes les trois.

7. A propos du classement du personnel opéré au 1er avril 1912 selon la nouvelle échelle des traitements, nous avons communiqué aux Directions d'arrondissement, le 4 mars, les *principes à observer désormais pour l'attribution des diverses catégories de fonctionnaires aux gares et stations* des chemins de fer fédéraux.

8. Dans ses séances des 29 et 30 mars, le Conseil d'administration a adopté les nouveaux *règlements nº 25 sur les salaires des ouvriers à la journée* (à l'exception des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques) et *nº 25 a sur les salaires des ouvriers des ateliers soumis à la loi sur les fabriques,* revisés sur la base de la nouvelle loi sur les traitements des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux. Il les a déclarés applicables dès le 1er avril 1912. Conformément aux art. 3 du règlement nº 25 et 2 du règlement nº 25 a nous avons procédé les 21 mars, 6 et 9 avril à une nouvelle délimitation des zones économiques et fixé les salaires initiaux pour chacune d'elles et pour les divers ateliers; nous avons pris pour base de ces opérations les résultats de l'enquête faite en 1911 sur le prix des logements et des aliments principaux, ainsi que sur le taux des impôts dans les différentes contrées de la Suisse.

9. Dans le but de compléter les prescriptions pour les fonctionnaires et les employés permanents, concernant les heures supplémentaires de travail et la rémunération de ce travail, applicables à partir du 1er janvier 1907 (v. rapport de gestion de 1907, p. 132, ch. 3), nous y avons ajouté une disposition qui fixe d'une manière uniforme la *rétribution des apprentis de l'administration générale, des services centraux et du service des stations pour les heures supplémentaires de travail.* Cette disposition déploie ses effets depuis le 1er juillet.

10. Le *règlement sur l'utilisation, l'établissement des situations et la répartition des wagons de l'Association munis du frein continu et de la conduite à vapeur* (wagons de grande vitesse), adopté par l'Association suisse du matériel roulant et applicable depuis le 1er janvier 1901, a dû être complètement remanié, parce qu'il ne répondait plus aux conditions actuelles. Ce travail a été achevé dans le courant de l'exercice, en sorte que le nouveau règlement a pu entrer en vigueur le 1er novembre.

11. L'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les traitements obligeait aussi à reviser le *règlement nº 21,* du 28 décembre 1901, concernant les *indemnités pour voyages de service et pour frais de déménagement.* Cette revision avait d'ailleurs été sollicitée par le personnel dans de nombreuses pétitions. Le Conseil d'administration a adopté le nouveau

règlement dans sa séance du 19 novembre et en a fixé l'entrée en vigueur au 1er janvier 1913.

12. Après en avoir conféré avec les Directions d'arrondissement, nous avons arrêté, le 21 décembre, des *principes pour l'estimation de la valeur locative des logements de service,* lesquels complètent les prescriptions du 3 novembre 1908 sur l'utilisation de ces mêmes logements.

Ces dispositions sont entrées en vigueur le 1er avril 1913 et remplacent celles du 2 avril 1903 (v. rapport de gestion de 1903, p. 102, ch. 7).

13. Nous avons approuvé le 29 juin un projet de *prescriptions fixant les conditions de service et de travail des ouvriers occupés à la tâche aux entrepôts de Romanshorn,* que nous avait soumis la Direction du IVe arrondissement.

14. En application de l'art. 10 du règlement no 25, du 29 mars 1912, nous avons donné aux Directions d'arrondissement, en date du 27 septembre, des instructions sur l'*octroi de suppléments de salaire aux ouvriers à la journée* chargés, d'une manière passagère, d'un service particulièrement pénible.

15. Conformément à la disposition du 3e alinéa de l'art. 1er de la loi sur les traitements du 23 juin 1910, nous avons arrêté le 19 avril le montant du *supplément de traitement pour résidence à l'étranger* à allouer aux fonctionnaires et employés de nationalité suisse attachés à la station de Luino, et nous avons donné à la Direction du Ve arrondissement les instructions nécessaires pour l'exécution de cette décision.

16. Le chemin de fer Martigny-Orsières et celui du Surental (Sursee-Triengen) ont été reçus membres de l'*Association suisse du matériel roulant,* de même que le chemin de fer régional du Val-de-Travers, exploité par les C. F. F. jusqu'au 31 décembre 1912.

17. Le 24 avril, nous avons prolongé pour une nouvelle année, c'est-à-dire jusqu'au 30 avril 1913, 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. Par pétition du 31 octobre 1911, le secrétariat général de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport a demandé au Conseil fédéral, en considération du renchérissement toujours croissant de l'existence, de porter à fr. 200, pour 1911, le *supplément* de salaire de fr. 150 par an alloué, à titre *extraordinaire,* aux ouvriers des chemins de fer fédéraux par arrêté fédéral du 23 décembre 1910, pour la période du 1er janvier 1910 au 31 mars 1912. Le Conseil fédéral nous a transmis cette pétition pour rapport. Dans le but d'y faire partiellement droit nous avons proposé au Conseil d'administration, par rapport du 26 juin, d'élever le supplément en question de fr. 25 par an, c'est-à-dire d'allouer aux ouvriers fr. 31.25 pour les cinq trimestres du 1er janvier 1911 au 31 mars 1912. Il était entendu que ce montant serait aussi payé en entier aux ouvriers de l'ancienne compagnie du St. Gothard.

Le Conseil d'administration s'est rangé à cette proposition le 20 juillet et nous a ouvert le crédit nécessaire de fr. 320,000.

19. Nous avons complété, par décision du 9 juillet, la disposition que nous avions adoptée en 1907 au sujet de l'*allocation de primes pour la découverte d'abus dans l'emploi de billets* (v. rapport de gestion de 1907, p. 133, ch. 6). A teneur de cette nouvelle décision, la prime en question n'est plus allouée aux agents des trains seulement, mais bien à tout fonctionnaire et employé des chemins de fer fédéraux qui se trouve dans le cas de dénoncer un abus.

20. Par arrêtés des 9 et 10 août, le Conseil fédéral a donné suite à une requête de l'Association suisse du matériel roulant et autorisé les administrations à recourir, pendant la période du 1er septembre au 24 novembre, le jour du Jeûne fédéral excepté, aux mêmes *mesures exceptionnelles* que les années précédentes pour 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.

21. De même que les années précédentes, le Conseil fédéral nous a en outre autorisés, par arrêté du 16 août, à *effectuer par bac, le dimanche,* le *transport de wagons de marchandises P. V. sur le lac de Constance,* ainsi qu'à *mettre en marche, en cas de besoin, un train direct de marchandises de Romanshorn à Genève et retour.* Cette autorisation nous

était accordée pour la période du fort trafic d'automne, c'est-à-dire du 1er septembre au 15 décembre, le jour du Jeûne fédéral excepté. Ces mesures avaient pour but d'éviter pendant cette période des encombrements de matériel, le dimanche, aux gares de Lindau et de Romanshorn.

22. De nombreux *transports de saccharine* s'effectuant *en contrebande* par les voitures directes pour l'étranger, surtout par celles se rendant en Autriche, nous avons dû, par publication du 24 juillet, rappeler au personnel intéressé les prescriptions sur la matière, en lui recommandant de faire tous ses efforts pour coopérer, comme il en a le devoir, à la répression de cette contrebande.

23. L'Italie et la France ayant adopté le *cadran de 24 heures* pour les administrations publiques et pour le service des chemins de fer, nous avons jugé à propos d'examiner si cette innovation ne devrait pas aussi être introduite en Suisse, surtout à cause des nombreux rapports du Ier arrondissement avec ces pays voisins. Par lettre du 30 juillet, nous avons par conséquent fait à ce sujet des propositions au Département fédéral des postes et des chemins de fer, qui, de son côté, a soumis la question aux gouvernements cantonaux, aux administrations des postes et des douanes, ainsi qu'aux entreprises de transport suisses.

Le Département fédéral des postes et des chemins de fer nous a informés que plusieurs gouvernements cantonaux s'opposaient à cette mesure, principalement parce que ce système n'est pas encore en usage en Allemagne et en Autriche, qui sont les deux pays avec lesquels la Suisse entretient le plus de relations. Il disait qu'il verrait avec satisfaction ces deux Etats introduire cette innovation en même temps que la Suisse, et comme il avait appris que la question y était à l'étude, il a proposé au Conseil fédéral de charger nos légations de Berlin et de Vienne de faire des démarches auprès des autorités pour les engager à s'entendre avec la Suisse en vue de mettre simultanément le nouveau système en vigueur, pour le service des chemins de fer, des postes et des télégraphes, à partir d'une date prochaine à convenir.

24. La convention de 1885 réglant la *fourniture de wagons à charbon de l'ancienne compagnie du St. Gothard pour les transports de houille effectués du bassin de la Sarre* à

destination de la ligne du St. Gothard et au delà est expirée le 31 juillet (v. rapports de gestion de 1909, p. 135, ch. 39, et de 1910, p. 124, ch. 12). Il a par conséquent fallu cesser, à partir du 1er août, d'envoyer dans le bassin de la Sarre les 217 wagons G. B. réservés pour ce service, et les affecter au trafic ordinaire.

25. Le 1er août est entré en vigueur une nouvelle *ordonnance fixant la vitesse maximum des trains sur les chemins de fer principaux* (arrêté du Conseil fédéral du 17 juillet 1912).

26. Après l'ouverture du tunnel du Simplon, qui eut lieu en 1906, un *train de luxe* périodique, dit « *Simplon-express* », a été mis en marche pendant plusieurs années entre Calais-Paris et Milan. Depuis le 1er octobre 1911, ce train circule quotidiennement jusqu'à Venise, d'où il continue même jusqu'à Trieste, mais sans conserver le caractère de train de luxe.

A la suite de longues négociations, les administrations intéressées ont conclu, au sujet de la marche de ce train, une convention avec la Direction générale de la compagnie internationale des Wagons-lits. Nous l'avons signée le 24 septembre. Elle est conclue pour une durée de douze ans dès le 1er janvier 1912.

27. Les appréhensions que nous avions manifestées en *autorisant les voyageurs de IIIe classe à utiliser les wagons-restaurants sans prendre de billets de supplément* (v. rapport de gestion de 1909, p. 128, ch. 17) se sont montrées justifiées. On a constaté, en effet, que les wagons-restaurants n'étaient pas utilisés uniquement pour les repas, conformément à leur véritable destination, mais que beaucoup de voyageurs, surtout de IIIe classe, y prenaient place pour toute la durée de leur voyage. De nombreuses réclamations nous ont amenés à revenir sur la réserve que nous avions faite autrefois et à prendre la disposition suivante, applicable dès le 1er octobre :

Les wagons-restaurants sont considérés, en principe, comme des voitures de Ire/IIe classe. Les voyageurs de IIIe classe n'y ont accès qu'après avoir pris un billet de supplément pour déclassement de IIIe en IIe classe. Toutefois ce billet de supplément n'est pas nécessaire, dans les trains

ayant des voitures de IIIe classe, aux voyageurs de cette classe qui n'utilisent les wagons-restaurants que pour le petit déjeuner du matin ou pour y prendre le déjeuner ou le dîner à table d'hôte, sans prolonger leur séjour au delà du temps nécessaire à ces repas.

28. A fin décembre 1911, la *dette des chemins de fer italiens de l'Etat envers les C.F.F. pour prestations de matériel* roulant atteignait de nouveau 20 millions de kilomètres-essieux (v. rapport de gestion de 1911, p. 136, ch. 25). Lesdits chemins de fer n'étaient pas en mesure d'amortir cette dette en fournissant davantage de voitures et de fourgons pour les services directs; d'autre part, ils nous ont demandé à plusieurs reprises de réduire le prix du kilomètre-essieu prévu dans les dispositions dites de Trieste, mais nous l'avons toujours refusé. Après de longues négociations, nous sommes convenus de ce qui suit :

Lors du règlement de compte du premier mois suivant chaque service d'hiver et d'été, les chemins de fer italiens de l'Etat paieront en espèce aux chemins de fer fédéraux, à raison de 1,25 pfennig par kilomètre-essieu, les indemnités de parcours qu'ils leur devront en plus de dix millions de kilomètres-essieux. Cette entente est conclue pour une période de cinq ans, à l'expiration de laquelle les chemins de fer italiens de l'Etat devront acquitter la dette qu'ils auront à ce moment-là, selon les dispositions de la convention pour l'échange des wagons et des fourgons qui sera en vigueur à cette époque.

29. Par arrêté du 21 octobre, le Conseil fédéral a conféré aux autorités cantonales de surveillance chargées du *contrôle des denrées alimentaires* le droit d'étendre leur contrôle officiel de police à toutes les marchandises confiées aux entreprises suisses de transport et de prélever, s'ils le jugent nécessaire, des échantillons de ces marchandises pour les soumettre à l'analyse. Le personnel desdites entreprises est tenu, lorsqu'il en est requis par ces organes de surveillance, de donner des renseignements fidèles et détaillés sur les marchandises soumises légalement au contrôle et qui ont été ou doivent être expédiées.

Cet arrêté est entré en vigueur le 1er novembre 1912, et nous avons donné des ordres pour en assurer l'exécution.

30. Le Conseil fédéral a en outre modifié, par arrêtés du 9 décembre 1912, les chapitres XIII et XIV (vin et cidre) et le chapitre XVI (eaux-de-vie et liqueurs) de l'*ordonnance* du 29 janvier 1909 *sur le commerce des denrées alimentaires et des divers objets usuels.* Les dispositions nouvelles sont entrées en vigueur le 1er janvier 1913.

Les modifications réalisées n'ont aucun rapport avec les obligations des entreprises de transport.

31. Faisant droit à une demande des sphères intéressées, nous avons autorisé, à partir du 1er décembre 1912, la *dénaturation des farines fourragères* expédiées *en service direct* de l'étranger sur des stations suisses, comme cela était déjà le cas pour les envois destinés à réexpédition (v. rapport de gestion de 1910, p. 125, ch. 13).

32. Nous nous sommes fait représenter au *VIe congrès de l'Association internationale des méthodes d'essai des matériaux,* qui s'est réuni à New-York dans le courant du mois de septembre.

33. La *commission internationale chargée d'établir un gabarit passe-partout pour les wagons à marchandises et de poser des règles générales déterminant les dimensions transversales des véhicules et chargements de longueur exceptionnelle* (v. rapport de gestion de 1911, p. 139, ch. 39) a tenu pendant l'exercice une nouvelle conférence à Berne. Nous nous y sommes fait représenter. La commission a arrêté à cette occasion ses propositions définitives à l'adresse des gouvernements intéressés.

34. Malgré le mauvais temps qui a persisté pendant tout l'été, l'année 1912 a accusé un assez fort *mouvement d'étrangers.* La fréquentation des stations d'hiver a aussi été satisfaisante, alors même que l'état de la neige n'a pas été partout favorable aux sports.

En fait de *circonstances extraordinaires* ayant nécessité des mesures spéciales, nous citons la fête fédérale de gymnastique à Bâle, celle de chant à Neuchâtel, la mobilisation et la dislocation des troupes prenant part aux exercices d'automne, ainsi que la visite de l'Empereur allemand. D'une manière générale, le service des trains s'est effectué sans perturbations notables. Les retards de trains ont cependant un peu augmenté en regard de 1911.

35. De nouveaux *dessins-types pour le matériel roulant* ont encore été adoptés pendant l'année.

b. Service de l'expédition et des trains.

L'*horaire d'été,* entré en vigueur le 1er 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 1911, ces divers changements se traduisent, pour les cinq arrondissements, par une augmentation de 115,149 kilomètres-trains de voyageurs pour les cinq mois compris entre le 1er mai et le 30 septembre.

Pour le *service d'hiver,* qui va du 1er octobre au 30 avril 1913, d'importantes 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 1911/12, une augmentation de 226,723 kilomètres-trains de voyageurs pour les sept mois.

Les *améliorations* apportées en 1912 au *service des voyageurs* se traduisent par une augmentation des parcours. Avec les nouveaux trains créés le 1er mai et le 1er octobre 1911 et maintenus pendant toute l'année 1912, elles représentent 442,090 kilomètres-trains de voyageurs de plus qu'en 1911.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Par suite d'entente avec l'administration fédérale des télégraphes, le *bureau public du télégraphe de la station d'Aathal* a été supprimé le 1er mai.

2. L'administration fédérale des télégraphes ayant installé à la *gare de Lucerne* une succursale du bureau principal, nous y avons supprimé notre *bureau public de consignation des dépêches* le 29 juillet.

3. Par suite d'entente avec le Département fédéral des postes et des chemins de fer, un *bureau public de consignation des télégrammes* a été *installé* à la *gare de Thalwil.*

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Nous avons fait, en 1912, les *commandes suivantes* de *matériel roulant :*

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

par marché du 3 avril :

7 locomotives compound à vapeur surchauffée, à quatre cylindres, avec tenders à trois essieux, série A 3/5 ;

7 locomotives à simple expansion avec surchauffe de vapeur, avec tenders à trois essieux, série B 3/4 ;

2 locomotives à simple expansion avec surchauffe de vapeur, à quatre cylindres égaux, série C 5/6;

3 locomotives compound à vapeur surchauffée, à quatre cylindres, série C 5/6 ;

5 locomotives-tender à simple expansion, avec surchauffe de vapeur, série E^{b} 3/5 ;

6 locomotives-tender à vapeur saturée, à simple expansion, série E 3/3 ;

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 12 avril :

6 voitures à quatre essieux, série AB^{4ü} ;

10 voitures à trois essieux, série BC^{3} ;

30 voitures à quatre essieux, série C^{4} ;

80 wagons ouverts, série M^{6} ;

20 wagons ouverts, série N^{2}.

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

par marché du 12 avril :

6 voitures à quatre essieux, série C^{4ü} ;

10 voitures à trois essieux, série B^{3} ;

20 voitures à deux essieux, série C ;

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

100 wagons couverts, série K^{3} ;

2 wagons couverts à quatre essieux, série O^{1} ;

10 wagons couverts, série K, pour la ligne du Brunig.

Nous avons en outre commandé à la Société industrielle suisse le *wagon-dynamomètre* prévu au budget de 1912 pour être livré en 1913, ainsi qu'un *wagon combiné pour le service des bagages et de la poste,* pour le compte de la compagnie du *Régional du Val-de-Travers.*

2. Nous avons fait les *commandes* suivantes de *pièces de rechange* et d'*objets pour l'équipement du matériel roulant :*

2 chaudières de rechange pour locomotives à la Fabrique suisse de locomotives à Winterthour;

23,000 lampes à incandescence pour l'éclairage électrique des trains, des bateaux et des ateliers à la Fabrique zurichoise de lampes à incandescence, à Zurich, et à la « Deutsche Gasglühlicht-A.-G. », à Berlin;

224 dynamos pour l'éclairage des trains et

225 appareils régulateurs à la S. A. Brown, Boveri & C^ie^, à Baden;

223 poulies pour dynamos à la fabrique Wanner & C^ie^, à Horgen;

100 batteries d'accumulateurs à la Fabrique d'accumulateurs d'Oerlikon;

176 garnitures de lampes, avec ventilateur, à la fabrique Elektra, à Wædenswil;

9,600 m. de courroies pour dynamos servant à l'éclairage des trains aux maisons Wanner & C^ie^, à Horgen, J. Lambercier & C^ie^, à Genève, et Th. Ragosine, à Lausanne;

100 pièces d'accouplement pour le chauffage à la vapeur à nos ateliers de Bienne;

27 réservoirs à air principaux pour frein Westinghouse de locomotives neuves, aux maisons Riedinger, à Augsbourg, et Jules Pintsch, à Berlin;

27 fumivores système Langer/C. F. F., pour locomotives neuves, à nos ateliers d'Yverdon;

48 vérins destinés à des locomotives neuves aux maisons Dickertmann frères, à Bielefeld, et Jos. Brun, à Nebikon (Lucerne);

15 tachymètres pour locomotives, dont 6 neufs et 9 à transformer, à la S. A. Hasler, à Berne;

100 lanternes de locomotives aux maisons Mottaz, à Yverdon, Lang & Schmitt, à Zurich, et Egloff & Cie, à Nieder-Rohrdorf, près Baden;

500 crochets de traction pour locomotives et wagons, ainsi que

1,646 tiges de tampon à nos ateliers d'Olten;

1,464 essieux de locomotive et de wagon aux Usines de Gutehoffnung, à Oberhausen, aux Aciéries westphaliennes, à Bochum, et à la S. A. Phénix, à Duisbourg-Ruhrort;

8,681 bandages pour roues de locomotive et de wagon à la S. A. Phénix, à Duisbourg-Ruhrort, à la S. A. Krupp, à Essen, au Bochumer Verein, à Bochum, et à la Compagnie des Forges de Châtillon, à Paris;

2,788 roues pleines aux S. A. Phénix, à Duisbourg-Ruhrort, et Krupp, à Essen;

82 corps de roue à rayons pour locomotives et tenders à la S. A. Fischer, à Schaffhouse;

2,470 pièces d'attelage diverses et

180 vis de tendeur à nos ateliers d'Olten;

280 crochets à fourche aux Forges de Hagen-Grünthal, à Hagen;

1,170 fourreaux de tampon, etc., à la maison C. Steinhaus & Cie, à Kabel (Westphalie);

295 pièces d'acier à ressorts aux Usines de Poldi, à Kladno;

182 ressorts de suspension, sans brides, au Bochumer Verein, à Bochum, et aux Aciéries saxonnes, à Dœhlen;

5,564 ressorts divers à la S. A. Krupp, à Essen, au Bochumer Verein, à Bochum, aux Aciéries saxonnes, à Dœhlen, aux Aciéries de Hagen, à Hagen, à la Dortmunder Union, à Dortmund, et à l'usine Rheinische Kleineisenwerke A. Ruhfuss, à Neuss;

684 boîtes ou parties de boîtes à huile à la S. A. Fischer, à Schaffhouse, et à la maison G. & J. Jæger, à Elberfeld;

3,240 t. de sabots de frein et

465 t. de barreaux de grille aux maisons suivantes, savoir: E. Crétin, à Liestal, Fonderie de L. de Roll, à Olten, J. Weber, à Uster, S. A. des Usines de Cornol, Fabrique suisse de machines Lentz, à Giubiasco, Adolphe Saurer, à Arbon, Aemmer & Cie, à Bâle, Fonderie de Courge-

nay, S. A. de la Fonderie Osterwalder, à Bienne, Fonderie Embru, à Rüti (Zurich), et Fonderie J. Vollmer, à Yverdon.

3. Nous avons encore fait installer l'*éclairage électrique au moyen de dynamos* dans 93 *voitures* et *fourgons.*

4. Nous avons décidé le 3 juillet de mettre du *savon* à la disposition des voyageurs dans toutes les *voitures à soufflets des classes supérieures,* sauf dans les voitures BC ^{3ü}. En outre, ces voitures seront pourvues pendant l'hiver de deux brocs à eau, les réservoirs n'étant pas utilisables à cette saison.

5. Trois *wagons mixtes* à quatre essieux de la série FZ ^{4ü} affectés au *service de la poste et des bagages* ont été *transformés* en *fourgons de la série F* ^{4ü}, parce que dans certains trains express le compartiment de la poste n'était plus suffisant, et que ces véhicules n'étaient plus utilisables en leur forme primitive.

6. Nous avons décidé le 3 avril de remplacer les *conduites de chauffage* de 32 mm. de diamètre intérieur, à toutes les voitures et à tous les fourgons qui les ont encore, par des conduites de 44 mm., l'opportunité de cette mesure ayant été démontrée par de longs essais. Ce travail se fera en trois ans. En outre, tous les véhicules neufs chauffables à la vapeur seront pourvus de conduites de 44 mm. (v. rapport de gestion de 1910, p. 142, ch. 8).

7. Afin d'*utiliser plus rationnellement un certain nombre de wagons* de l'ancien chemin de fer du St. Gothard, nous avons fait pourvoir cent wagons de la série M ^{3} d'une barre de bâchage et d'un double plancher, et nous avons acheté cent bâches pour ce matériel. Cela permet d'utiliser ces wagons pour certaines marchandises dont le transport doit se faire dans des wagons couverts.

8. Une *convention* a été conclue le 12 mars avec le *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg au sujet de l'échange des locomotives.*

9. Nous avons édicté le 26 juin une *instruction pour les mécaniciens principaux.*

10. Le 1er novembre, nous avons décidé d'*exposer* le *matériel roulant* et les *pièces détachées* ci-après à l'*Exposition nationale suisse de 1914, à Berne:*

1 locomotive à vapeur surchauffée A 3/5 avec un essieu coudé et un bogie pour locomotives de ce type;
1 locomotive à vapeur surchauffée C 5/6;
1 locomotive à vapeur surchauffée E^{b} 3/5;
1 locomotive-tender système Engerth, de l'ancien Central suisse;
1 locomotive à crémaillère HG 3/3 pour le Brunig;
1 voiture à quatre essieux B^{4ü};
1 » » » » C^{4ü};
1 » » malades D$^{k\ 4ü}$;
1 bogie de voiture à quatre essieux, avec dynamo;
1 fourgon à trois essieux F^{3ü};
1 wagon pour l'éclairage des tunnels (X^{c} no 99343);
1 » couvert J^{3d};
1 » » de l'ancienne Union suisse, série K, de 1855;
1 » spécial O^{1}, de 35 t. de charge normale;
1 wagon-dynamomètre X^{4d};
1 wagon de secours X^{d}; en outre les dessins-types des C. F. F.

11. Nous avons fait usage, en commandant nos approvisionnements de combustibles pour 1913, de la clause des marchés passés avec nos fournisseurs allemands qui nous permet d'exiger, en plus des quantités prévues, un *supplément* de 8 % sur les *houilles de la Sarre* et de 10 % sur celles de la *Ruhr*. Il nous sera donc livré, en 1913, 12,000 t. de houille de la Sarre et 50,000 t. de houille et de briquettes de la Ruhr de plus qu'en 1912.

12. Le *contrôle de la qualité du combustible* et des *huiles de graissage pour locomotives* livrées en 1912 a donné les résultats suivants:

a. Contrôle de la qualité du combustible pour locomotives :

Combustible	Nombre d'épreuves	Puissance calorifique — Moyenne en calories (combustible séché à l'air)	Teneur en cendre — Moyenne en pour-cent	Matières volatiles — Moyenne en pour-cent des substances combustibles
Houille de la Sarre des puits de:				
Dudweiler	110	7525	6,4	35,7
Altenwald	79	7549	5,6	36,1
Sulzbach	28	7461	6,6	36,1
Kœnig	18	7363	5,4	36,3
Maybach	52	7651	5,7	34,9
Brefeld	36	7477	6,9	35,6
Somme et moyenne	323	7531	6,1	35,7
Houille de la Ruhr	110	7437	8,8	27,4
Briquettes de la Ruhr:				
Marque H St, de Rheinau	360	7692	6,8	22,0
„ [illegible] de Rheinau	62	7695	7,1	19,4
„ H St, de Strasbourg	748	7710	6,7	21,8
„ M St, de Mannheim	265	7709	6,9	20,5
„ S + B, de Mannheim	198	7722	6,7	22,1
„ H, de Mannheim	441	7711	7,0	20,4
Somme et moyenne	2074	7708	6,8	21,3
Briquettes fabriquées à la mine de:				
Friedlicher Nachbar	114	7726	8,1	20,1
Rosenblumendelle	18	7655	8,2	19,1
Oberhausen	152	7665	8,2	20,6
Reine Elisabeth	63	7774	7,2	19,1
Hélène et Amélie	12	7724	7,7	24,2
von der Heydt	51	7726	7,1	24,5
Victor	3	7735	7,4	24,6
Dahlhausen-Tiefbau	6	7669	8,5	18,0
Centre	15	7676	8,2	19,5
Somme et moyenne	434	7706	7,9	20,8
Briquettes françaises:				
Mines d'Ostricourt	28	7627	8,6	17,7
„ d'Aniche	16	7707	8,2	18,7
„ d'Escarpelle	3	7857	6,6	17,9
„ de Meurchin	2	7849	6,4	18,2
„ de Lens	6	7583	8,9	22,1
Somme et moyenne	55	7666	8,3	18,5

b. Contrôle de la qualité des huiles livrées selon contrat par la maison Bareiss, Wieland & C^ie^ :

Nombre d'échantillons prélevés	Poids spécifique à 15° C.			Degré de viscosité d'après Engler à 50° C.			à 100° C.			Point d'inflammabilité à vase ouvert (° C.)			Point de combustion à vase ouvert (° C.)			Degré d'acidité en % (par rapport à SO_3)		
	1re épreuve	2me épreuve	Moyenne	1re épreuve	2me épreuve	Moyenne	1re épreuve	2me épreuve	Moyenne	1re épreuve	2me épreuve	Moyenne	1re épreuve	2me épreuve	Moyenne	1re épreuve	2me épreuve	Moyenne
							a. Huile pour mécanisme.											
41	0,918	0,919	0,918	9,7	9,7	9,7	2,00	2,00	2,00	161,5	161,5	161,5	202,9	203,1	203,0	0,154	0,154	0,154
							b. Huile pour cylindres.											
19	0,903	0,903	0,903	38,4	38,5	38,4	4,55	4,58	4,56	294,5	294,5	294,5	351,5	351,5	351,5	0,039	0,039	0,039
							c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.											
38	0,899	0,897	0,898	42,6	42,6	42,6	5,06	5,03	5,04	308,8	308,6	308,7	362,3	361,9	362,1	0,026	0,027	0,026
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		

Les résultats moyens des contrôles de combustible, 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.

13. L'*état du matériel roulant à fin 1912* comparé à celui de fin 1911, 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	1912				1911			
	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	277	731	1433	2164	267	701	1383	2084
B	323	939	1181	2120	324	942	1184	2126
C	93	333	329	662	101	347	337	684
D	151	504	321	825	162	539	343	882
E	332	898	226	1124	332	898	212	1110
F	4	14	4	18	4	14	4	18
Total	1180	3419	3494	6913	1190	3441	3463	6904

II. Voitures.

Série	1912						1911					
	Voitures	Essieux	Places assises				Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total
	Nombre	Nombre					Nombre	Nombre				
A	55	146	1272	—	—	1272	58	152	1326	—	—	1326
AB	662	2004	6677	17338	—	24015	660	1991	6615	17290	—	23905
B	419	1044	—	15002	—	15002	422	1049	—	15072	—	15072
BC	280	808	—	4160	9837	13997	299	856	—	4488	10371	14859
C	1874	5556	—	—	112256	112256	1832	5407	—	—	109332	109332
CF	2	4	—	—	60	60	6	12	—	—	188	188
D^k	12	32	32	25	23	80	12	32	49	19	21	89
Voitures automotrices	—	—	—	—	—	--	1	2	—	—	54	54
Total	3304	9594	7981	36525	122176	166682	3290	9501	7990	36869	119966	164825
%			4,79	21,91	73,30	100			4,85	22,37	72,78	100

III. Fourgons et wagons.

Série	1912			1911		
	Wagons	Essieux	Capacité de chargement	Wagons	Essieux	Capacité de chargement
	Nombre	Nombre	t.	Nombre	Nombre	t.
F	722	1674	6538,0	728	1676	6550,5
J	914	1828	11747,5	711	1422	8567,5
K	7511	15022	90980,5	7673	15346	92686,5
L	3358	6716	42540,0	3381	6762	42783,5
M	2324	4648	32663,0	2237	4474	31307,0
N	268	536	3320,0	298	596	3640,0
O	62	126	778,5	62	126	778,5
Total des wagons appartenant aux chemins de fer fédéraux	15159	30550	188567,5	15090	30402	186313,5
P (wagons appartenant à des tiers)	570	1142	7341,0	462	926	5922,5
Total des fourgons et wagons	15729	31692	195908,5	15552	31328	192236,0

	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total	Wagons couverts	Wagons ouverts	Total
à 2 essieux	9404	6101	15505	9270	6068	15338
à 3 „	212	2	214	202	2	204
à 4 „	9	1	10	9	1	10
Total	9625	6104	15729	9481	6071	15552

IV. Wagons de service.

Désignation.	1912	1911
Série S Ballastières	861	809
» X Wagons affectés au transport de gaz	9	9
» X Wagons affectés au transport d'accumulateurs	9	9
» X Wagons d'outillage (wagons de secours)	22	22
» X Echafaudages roulants pour l'entretien de la voie	17	17
» X Grues roulantes	16	16
» X Wagons-tampons pour grues roulantes	15	15
» X Wagons affectés à divers autres buts .	74	71
» — Chasse-neige	52	54
Total	1075	1022

B. Matériel pour les lignes à voie étroite (Brunig).

I. Locomotives.

Série	1912				1911			
	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux	Total des locomotives	Essieux moteurs	Essieux porteurs des locomotives et tenders	Total des essieux
G 3/3	7	21	—	21	8	24	—	24
G 3/4	5	15	5	20	2	6	2	8
HG 2/2 . . .	1	2	1	3	4	8	4	12
HG 3/3 . . .	17	51	—	51	17	51	—	51
Total	30	89	6	95	31	89	6	95

II. Voitures.

Série	1912						1911					
	Voitures	Essieux	Places assises				Voitures	Essieux	Places assises			
			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total			Ire cl.	IIe cl.	IIIe cl.	Total
	Nombre	Nombre					Nombre	Nombre				
A^3	20	60	460	—	—	460	20	60	460	—	—	460
AB^3	8	24	66	190	—	256	8	24	66	190	—	256
B^3	24	72	—	912	—	912	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	1912			1911		
	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. . . .	70	140	700,0	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	139	305	1409,0	129	285	1309,0

IV. Wagons de service.

Désignation	1912	1911
Série S Ballastières	6	6
» — Chasse-neige	1	1
Total	7	7

14. D'après les tableaux statistiques, les *parcours kilométriques* des locomotives C. F. F. et des locomotives étrangères se répartissent comme suit sur les divers arrondissements :

	km.
Ier arrondissement (non compris Vevey-Chexbres)	9,137,902
IIe »	11,769,985
IIIe »	11,571,983
IVe »	6,107,740
Ve »	7,402,598
Total des kilomètres-locomotives sur les C. F. F. en 1912	45,990,208
Total des kilomètres-locomotives sur les C. F. F. en 1911	44,226,389
Augmentation en 1912 ($3,_{99}$ %)	1,763,819

Les parcours kilométriques des locomotives de chaque arrondissement sur les lignes des C. F. F. et sur les lignes étrangères s'élèvent aux chiffres suivants :

	km.
Locomotives du Ier arrondissement . . .	9,840,050
» » IIe »	11,848,096
» » IIIe »	11,606,126
» » IVe »	6,057,788
» » Ve »	7,431,823
Total des kilomètres-locomotives de toutes les locomotives des C. F. F. en 1912	46,783,883
Total des kilomètres-locomotives de toutes les locomotives des C. F. F. en 1911	44,988,550
Augmentation en 1912 (3,99 %)	1,795,333

15. L'*état du matériel d'exploitation des C. F. F. sur le lac de Constance* était le suivant à la fin de l'année 1912, après mise au rebut de deux vieilles gabares en fer:

6 bateaux à vapeur à roues,
1 gabare en fer (en voie de transformation),
2 bacs transporteurs en fer,
1 bac transporteur à vapeur } en commun avec la
1 gabare en fer } Bavière.

Les parcours effectués par les bateaux à vapeur et le bac transporteur (ce dernier par moitié) sont:

en 1912: 143,630 km.
» 1911: 146,632 »

Parcours effectués par les gabares:

en 1912: 130,721 km.
» 1911: 138,035 »

Ateliers.

16. Outre l'entretien et le renouvellement du matériel roulant des chemins de fer fédéraux ainsi que des ambulants postaux et des wagons-restaurants 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. Ils ont été trop occupés pour pouvoir se charger de la construction de matériel à marchandises neuf.

17. Conformément au vœu de la majorité des ouvriers de

nos *ateliers d'Olten,* nous avons décidé, le 21 mars, de *fermer* ces ateliers le *samedi après midi,* à partir du 1er mai 1912, tout en maintenant cependant les 54 heures de travail hebdomadaire. Les heures du samedi après midi sont réparties sur les autres jours de la semaine.

18. Sous le régime de la compagnie du St. Gothard, et même depuis lors, la *durée du travail dans les ateliers de Bellinzone* n'était en réalité que de 8 ¾ heures par jour, bien que les salaires fussent payés pour neuf heures entières. A dater du 1er mai 1912 nous l'avons élevée à une moyenne effective de neuf heures, en sorte que l'uniformité est réalisée, sur ce point, entre tous les ateliers des C. F. F. Le salaire de tous les ouvriers des ateliers de Bellinzone a été augmenté en proportion de cette prolongation de la durée moyenne du travail quotidien.

19. En date du 30 mai, nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions uniformes au sujet du *congé annuel* accordé aux *ouvriers des ateliers* en vertu de l'art. 11 du règlement no 25 a, du 30 mars 1912.

20. En date du 22 août, nous avons arrêté le *salaire par heure* des *apprentis* d'un manière uniforme pour tous les *ateliers.*

21. Nous donnons, dans le tableau comparatif qui suit, le nombre des ouvriers d'ateliers proprement dits, leur répartition par classe et le chiffre de leur salaire moyen par heure au 1er avril 1912 et au 31 mars 1911 :

Nombre et répartition par classe des ouvriers des ateliers, et salaires moyens par heure aux 1er avril 1912 et 31 mars 1911. §

Ateliers		Ouvriers classés — Nombre par classe de salaire I	II	III	Total	Ouvriers non classés	Apprentis	Nombre total des ouvriers et apprentis	Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire — Nombre par classe de salaire I	II	III	Total	%	Salaire moyen par heure dans les trois classes* I Cts.	II Cts.	III Cts.	Total Cts.
Yverdon	1912	263	99	83	445	1	4	450	47	10	—	57	12,81	73,26	62,10	53,49	67,09
	1911	*250*	*95*	*89*	*434*	*1*	*5*	*440*	*104*	*62*	*27*	*193*	*44,47*	*63,94*	*52,39*	*44,10*	*57,34*
Fribourg	1912	58	40	17	115	—	7	122	3	—	—	3	2,61	74,84	63,92	55,82	68,23
	1911	*61*	*38*	*20*	*119*	—	*6*	*125*	*26*	*20*	*7*	*53*	*44,54*	*64,90*	*54,68*	*46,90*	*58,61*
Bienne	1912	214	137	61	412	—	7	419	85	57	10	152	36,89	76,98	63,61	56,08	69,44
	1911	*223*	*124*	*75*	*422*	—	*11*	*433*	*80*	*52*	*14*	*146*	*34,60*	*66,99*	*54,44*	*47,17*	*59,78*
Olten	1912	404	253	73	730	18	28	776	166	113	23	302	41,37	73,71	61,41	53,81	67,45
	1911	*397*	*263*	*62*	*722*	*10*	*32*	*764*	*188*	*138*	*29*	*355*	*49,16*	*63,93*	*51,16*	*44,82*	*57,65*
Zurich	1912	433	136	105	674	32	—	706	162	45	3	210	31,16	75,88	63,87	56,93	70,50
	1911	*402*	*121*	*95*	*618*	*7*	—	*625*	*192*	*75*	*49*	*316*	*51,13*	*68,15*	*56,67*	*49,05*	*62,97*
Romanshorn	1912	41	7	10	58	19	—	77	15	4	5	24	41,38	76,73	64,43	57,10	71,86
	1911	*41*	*10*	*24*	*75*	*1*	—	*76*	*30*	*7*	*10*	*47*	*62,66*	*67,49*	*55,00*	*47,04*	*59,28*
Rorschach	1912	162	71	53	286	15	17	318	51	28	12	91	31,82	73,96	63,72	55,75	68,04
	1911	*135*	*71*	*51*	*257*	*26*	*14*	*297*	*45*	*26*	*15*	*86*	*33,46*	*65,54*	*54,21*	*47,02*	*58,73*
Coire	1912	145	78	29	252	1	4	257	78	40	13	131	51,98	76,96	62,90	56,83	70,29
	1911	*139*	*76*	*28*	*243*	*3*	*3*	*249*	*59*	*31*	*14*	*104*	*42,80*	*67,11*	*53,10*	*47,86*	*60,51*
Bellinzone	1912	322	167	96	585	15	21	621	146	69	28	243	41,02	74,24	60,78	54,42	67,14
	1911	*303*	*175*	*105*	*583*	*2*	*20*	*605*	*168*	*90*	*67*	*325*	*55,74*	*65,36*	*51,43*	*46,26*	*57,74*
Total et moyenne	1912	2042	988	527	3557	101	88	3746	753	366	94	1213	34,10	74,88	62,42	55,24	68,51
	1911	*1951*	*973*	*549*	*3473*	*50*	*91*	*3614*	*892*	*501*	*232*	*1625*	*46,79*	*65,82*	*52,98*	*46,56*	*59,18*

§ Pour 1912, les salaires à l'heure indiqués pour les ateliers de Bellinzone se rapportent au 1er mai.

* Les salaires par heure sont basés sur la journée de 9 heures.

En admettant, pour 1912, 305 journées de 9 heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne:

a) à fr. 2055. 45 (305×9×74,88) pour la Ire classe de salaire, | à fr. 1880. 60 (305×9×68,51) en moyenne totale pour 1912,

b) „ „ 1713. 40 (305×9×62,42) „ „ IIme „ „ „ „, | „ „ 1624. 50 (305×9×59,18) „ „ „ „ 1911,

c) „ „ 1516. 35 (305×9×55,24) „ „ IIIme „ „ „ „, | ainsi augmentation du revenu annuel moyen = fr. 256. 10.

Cette augmentation de revenu annuel moyen équivaut, pour les 3557 ouvriers classés indiqués plus haut, à un surcroît annuel de dépenses de 3557×256,10 = fr. 910,947. 70. Le revenu annuel est plus élevé pour les ouvriers travaillant à la tâche.

IV. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Conformément à une pétition de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, nous avons décidé qu'à partir du 1er janvier 1912 les *jours passés à des cours militaires de répétition* par les ouvriers à la journée du service de la voie leur seraient comptés parmi les 285 jours de travail donnant droit aux jours libres prévus par la loi.

2. Par pétition du 29 septembre 1911, la Société suisse des aiguilleurs et des garde-voie a sollicité : *a.* la remise d'une cornette à chaque aiguilleur et garde-voie personnellement; *b.* la fourniture d'huile de meilleure qualité pour les lanternes à signaux portatives; *c.* le montage des signaux d'aiguilles sur des pieds d'au moins 30 cm. au-dessus des rails; *d.* la pose d'écrans mobiles aux sémaphores d'entrée et de sortie; *e.* la pose de récipients à l'extrémité des tuyaux de descente des cabinets de toilette des voitures et des fourgons.

Nous avons répondu : *a.* qu'une cornette serait remise personnellement à chaque aiguilleur et garde-voie qui en ferait expressément la demande; *b.* qu'il n'est fait usage que d'huile de première qualité, et que les plaintes faites à ce sujet sont probablement dues au mauvais entretien des lanternes; *c.* que la position des signaux doit être déterminée d'après le gabarit d'espace libre; *d.* que les nouveaux sémaphores d'entrée et de sortie seraient pourvus d'écrans mobiles, mais qu'il n'est guère possible d'en fixer aux appareils de construction ancienne; *e.* que les récipients à l'extrémité des tuyaux de descente des cabinets de toilette ont été supprimés à la demande du bureau sanitaire fédéral, parce que les expériences n'ont pas été favorables; sur ce dernier point, nous avons ajouté que les désagréments signalés étaient au reste causés par les voitures étrangères, dont les tuyaux de descente aboutissent entre les rails, tandis que ceux de nos voitures aboutissent à l'extérieur de la voie.

3. La *Société suisse des techniciens* nous a présenté une requête très documentée, dans laquelle elle demande que les techniciens capables sortant d'une école moyenne puissent être promus à des places supérieures, et qu'ils soient admis à postuler les places subalternes pour lesquelles des connais-

sances techniques supérieures ne sont pas absolument nécessaires.

Nous avons répondu que nous devions exiger des connaissances techniques supérieures complètes pour les postes élevés de notre administration et que, si nous voulions nous réserver la possibilité de recruter parmi le personnel subalterne des personnes qualifiées pour remplir des fonctions supérieures, nous ne pouvions pas n'engager que des techniciens pour les emplois subalternes. Nous avons en outre fait observer que les techniciens ont été largement favorisés dans la nouvelle loi sur les traitements par la création de la catégorie des « fonctionnaires techniques », qui leur permet d'atteindre un traitement aussi élevé que celui des ingénieurs.

4. Nous avons adopté les prescriptions suivantes pour la rétribution des femmes garde-barrières :

1. Les Directions des arrondissements engagent les femmes garde-barrières avec un salaire mensuel; il est prévu de part et d'autre un délai de résiliation d'un mois; la résiliation aura lieu dans la règle à la fin d'un mois.

2. Lors de la fixation des salaires on tiendra compte des facteurs suivants : conditions locales, importance (fréquentation) et nombre des passages à niveau à desservir, nombre des trains circulant pendant l'horaire de service, service de l'appareil de bloc de section et absence d'une habitation de service ou d'une habitation privée dans le voisinage du poste.

3. On distingue :

a. les femmes garde-barrières de I^re^ classe : sur les lignes principales sur lesquelles circulent *plus de 36* trains pendant le temps de service de 12 heures et où les passages à surveiller sont importants et très fréquentés.

Salaire mensuel : fr. 45 jusqu'au maximum de fr. 65;

b. les femmes garde-barrières de II^e^ classe : sur les lignes principales dont le trafic est le même que sous *a,* mais dont les passages sont de moindre importance; aux passages fréquentés situés sur les lignes principales dont le trafic est de *24* à *36* trains pendant l'horaire de service de 12 heures.

Salaire mensuel : fr. 35 jusqu'au maximum de fr. 55;

c. les femmes garde-barrières de III^e^ classe : sur les lignes

principales ayant un trafic de *24 à 36* trains pendant l'horaire de service, mais dont les passages n'ont que peu d'importance; sur les lignes principales dont le trafic est de *moins* de *24* trains, et sur les lignes secondaires.

Salaire mensuel : fr. 25 jusqu'au maximum de fr. 45.

Comme moyenne annuelle des trains à desservir, on prendra la moyenne entre l'horaire d'été et celui d'hiver. Pour les trains facultatifs, les courses facultatives à vide, les trains périodiques, les trains de saison et de théâtre, cette moyenne sera augmentée proportionnellement, du quotient obtenu en divisant par 360 le nombre total probable des courses pendant toute l'année.

4. Le salaire mensuel fixé par les présentes prescriptions peut être élevé de fr. 5 au maximum, s'il ne se trouve pas de maison de garde à l'endroit du poste de service ou si la femme garde-barrières n'a pas de domicile à proximité du poste. On pourra accorder la même augmentation s'il y a un appareil de bloc à desservir, si le passage situé dans le voisinage d'une gare est beaucoup utilisé par la manœuvre, ou s'il est d'une importance spéciale. L'augmentation fondée sur les motifs qui précèdent ne pourra pas dépasser fr. 10.

Lorsque le poste de garde-barrières est situé dans un pays industriel (fabrique avec ouvrières ou industrie à domicile), ou lorsque l'habitation de la garde-barrières est *très éloignée* dudit poste, la Direction d'arrondissement pourra en outre accorder *exceptionnellement* un supplément jusqu'à fr. 10 par mois, s'il n'est pas possible d'engager sans ce supplément une garde-barrières capable.

Les femmes garde-barrières dont le temps de service est de moins de 12 heures recevront un salaire mensuel proportionnellement réduit.

5. Les femmes garde-barrières ayant 25 ans de service et plus toucheront le maximum du salaire prévu pour leur poste.

6. Au 1er avril 1912 les femmes garde-barrières recevront le supplément extraordinaire de fr. 50 prévu dans la loi sur les traitements et en outre les augmentations ordinaires fixées par la décision de la Direction générale du 1er mai 1906.

Les femmes garde-barrières recevront, à l'avenir, tous les trois ans (lors de la réélection des fonctionnaires), une

augmentation de fr. 5 par mois = fr. 60 par an, jusqu'à ce que le maximum de leur poste soit atteint.

5. Nous avons recommandé aux Directions d'arrondissement de prévoir plus fréquemment, désormais, l'usage du bois quand elles élaboreront des projets de *toitures de quais et de halles,* parce que l'expérience a démontré que les toitures métalliques des quais souffrent beaucoup de la fumée des locomotives. Même lorsque ces toitures sont construites à une grande hauteur et qu'elles sont pourvues d'ouvertures suffisantes pour l'échappement de la fumée, les couvertures en tôle ondulée et les autres pièces sont attaquées et affaiblies par la rouille dans un laps de temps relativement court. C'est pour cela que ces derniers temps bien des administrations de chemin de fer ont construit des toitures sur les quais au lieu de grandes halles. On a aussi cherché à remédier aux inconvénients constatés en choisissant d'autres matériaux. Des toitures en béton armé, comme celles de Nuremberg et d'Eger, ne sont pas esthétiques et il est très difficile de les protéger contre le noircissement par la fumée. Les constructions en béton de pierre ponce que l'on rencontre à Hambourg, Worms, Mayence, etc. se présentent mieux. Mais ce qui est encore préférable, c'est de revenir à l'usage du bois, comme cela se fait actuellement dans plusieurs contrées. Les halles de bois construites il y a plus de cinquante ans à Baden, Aarau, Aarbourg, Herzogenbuchsee, Thoune, etc. sont encore en bon état. Il y a quelques années, les quais de la gare de Puidoux-Chexbres ont été recouverts de toitures en bois qui cadrent très bien avec le bâtiment aux voyageurs et les constructions environnantes; elles ont coûté environ 30 % de moins que des toitures métalliques. La nouvelle gare de Copenhague a six toitures de halles, en bois d'environ 18 m. de portée (système Stephan), reposant sur des piliers métalliques, qui ont rencontré l'approbation générale. Le nouveau dépôt aux locomotives de la gare de Berne a été muni tout récemment de toitures en bois de 21 à 25 mètres de portée (système Hetzer), parce qu'on a constaté que ce genre de construction vaut mieux et revient moins cher que celles en fer ou en béton armé.

6. Le 27 juillet 1912, le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis, en nous demandant de nous prononcer à son sujet, l'*interpellation* suivante de M. le conseiller national *Gobat* et cosignataires :

« Le Conseil fédéral n'a-t-il pas l'intention de prendre

des mesures afin que l'administration des chemins de fer fédéraux, dans l'*adjudication de ses entreprises,* favorise le *travail* et *l'industrie suisses?* »

Le 15 novembre, nous avons répondu au Département fédéral des chemins de fer et lui avons fait parvenir un relevé des adjudications de travaux et de fournitures effectuées depuis 1903 (Ve arrondissement depuis le 1er mai 1909), sauf celles du matériel de voie et d'imprimés. Nous extrayons ce qui suit de notre réponse :

La valeur totale des commandes de matériaux (excepté les rails, traverses en fer et imprimés) et des adjudications de travaux atteint pour les années 1903 à 1911 la somme de fr. 223 281 600, qui se répartit comme suit :

1. Maisons suisses . . .	fr. 177 214 200	ou le	79,4 %
2. Sociétés composées de Suisses et d'étrangers, dont le siège social est en Suisse	» 14 979 800	»	6,7 %
3. Maisons étrangères établies en Suisse	» 7 469 500	»	3,3 %
4. Maisons étrangères domiciliées hors de Suisse . .	» 23 618 100	»	10,6 %

Le chiffre 4 comprend une somme de fr. 19 848 900 pour la nouvelle ligne du Hauenstein. Déduction faite de ce montant, ce poste est ramené à fr. 3 769 200, soit 1,7 % de la dépense totale.

Le matériel de voie ne peut être fourni qu'en partie par la Suisse. Les rails et les traverses en fer ne sont pas fabriqués chez nous. Nous achetons presque exclusivement dans le pays les attaches de rails qui s'y fabriquent. Il en est de même des traverses de bois, lorsque notre pays en fournit suffisamment.

Tout le matériel roulant est commandé en Suisse.

b. Travaux.

1. Nous nous sommes prononcés, à la demande du Département des chemins de fer, sur les projets ci-après :

a. raccordement de la *ligne Brigue-Furka-Disentis* à la gare de Brigue;

b. raccordement de la *ligne de Loèche-les-Bains* à la station de Loèche (Souste);

c. raccordement de la *ligne Aigle-Sépey-Diablerets* à la station d'Aigle;

d. raccordement de la *ligne à voie étroite Nyon-St. Cergues-Morez* à la station de Nyon;

e. extension du réseau des *tramways de Fribourg,* par la construction du tronçon reliant la ville au cimetière de St. Léonard et croisant la ligne Fribourg-Berne;

f. raccordement du *chemin de fer Bienne-Montmenil* à la station de Mâche;

g. déviation des voies des *tramways de Lucerne* sur le domaine de la station d'Emmenbrücke;

h. raccordement de la ligne électrique *Steffisbourg-Thoune-Interlaken* à la gare de Thoune;

i. entrée des *tramways de Schaffhouse* (ligne du Mühlenthal) sur la place de la gare de Schaffhouse, de manière à tenir compte de l'extension future de cette gare;

k. nouvelles voies de *tramways,* en gare de *Winterthour,* nécessitées par la construction du passage inférieur de la route de Zurich;

l. raccordement de la ligne électrique *Coire-Arosa,* à la gare de Coire;

m. voie d'évitement de la ligne *Biasca-Acquarossa* à la station de Biasca;

n. raccordement du *chemin de fer des gorges de Schœllenen,* à la station de Gœschenen.

Nous n'avons pas pu, sur divers points importants, accepter les projets des installations prévues aux gares de Loèche et de Coire, parce qu'ils tenaient trop peu compte de nos propres installations. Les autres projets ne nous ont pas suggéré d'observations spéciales.

2. Le retard dans l'ouverture des travaux de la *ligne du lac de Brienz,* résultat des demandes formulées par la société de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz au sujet du projet de raccordement de cette ligne à la gare de Brienz et du projet du pont de l'Aar près d'Interlaken, a provoqué un vif mécontentement parmi la population intéressée de la rive droite du lac. Dans différentes pétitions aux autorités, ainsi que dans la presse, elles ont qualifié de transgression de la loi du 17 décembre 1907, le fait qu'au bout de quatre ans la construction de la ligne prescrite par cette loi n'était pas encore entreprise. La Société de navigation nous ayant reproché de chercher à nuire

à son trafic, nous avons fait droit à ses exigences dans la mesure du possible. En particulier, nous avons déclaré que nous étions prêts à construire à Brienz un quai du côté du lac, ainsi qu'une passerelle par dessus les voies. Nous n'avons pas pu consentir, en revanche, à surélever la plateforme de la station pour établir un passage sous voies accédant au port. Nous avons fait observer que d'autres localités, dont quelques-unes plus importantes et accusant un trafic plus considérable que Brienz, telles que Constance, Romanshorn, Rorschach, Flüelen et Alpnachstad, ne sont pas dans une situation plus avantageuse. Comme le mentionnait notre rapport sur le Ier trimestre, notre nouveau projet de la station de Brienz, complété conformément à ce qui précède et par un prolongement du débarcadère, a été approuvé le 11 mars par le Département des chemins de fer.

Nous avions présenté, le 31 août 1911, un nouveau projet pour la traversée de l'Aar en amont d'Interlaken. Ce projet, tenant compte de l'élévation de la hauteur d'espace libre du pont de l'Aar demandée par la Société de navigation, prévoyait 11,70 m. du niveau des hautes eaux à la membrure inférieure du pont, hauteur reconnue suffisante par le Conseil Exécutif du canton de Berne. Malgré que la Société de navigation ait persisté à demander une hauteur de 14,30 m. et qu'elle ait prétendu, contrairement à l'avis du Conseil Exécutif du canton de Berne, qu'elle pourrait très bien utiliser plus tard des bateaux de mêmes dimensions que ceux du lac des Quatre-Cantons, ce projet a quand même été approuvé par le Conseil fédéral le 6 juillet 1912.

Dans le recours que la Société de navigation a adressé au Conseil fédéral le 9 avril 1912, elle a fait de nouveau valoir les nombreuses demandes qu'elle avait formulées à plusieurs reprises depuis la présentation du projet, sans toutefois fournir de nouveaux arguments susceptibles de justifier son recours. Le Conseil fédéral a rejeté ce recours par arrêté du 30 juillet, de sorte que le projet est maintenant approuvé pour toute la ligne, jusqu'à la station d'Interlaken-Est. Comme le Conseil fédéral a aussi rejeté, par arrêté des 11 mars et 21 mai 1912, les oppositions faites par la Société de navigation, au cours de la procédure d'expropriation, contre l'obligation de céder les terrains nécessaires rien ne fait plus obstacle aux travaux.

Les travaux du parcours Brienz-Ringgenberg ont été mis en adjudication le 15 mars. Treize offres nous sont parvenues dans le délai, qui expirait le 16 mai. Comme l'offre la meil-

leur marché dépassait le devis de 16 %, un nouveau concours a été ouvert le 10 juin. A la suite de ce nouveau concours, les travaux ont été adjugés pour fr. 3 640 500, soit fr. 330 000, ou 10 % de plus que le devis. Les travaux ont commencé.

Le projet d'extension de la station d'Interlaken-Est n'a pas encore été approuvé par les autorités. Comme nous l'avons déjà mentionné à la page 16, de nouveaux efforts ont été faits en vue de provoquer l'établissement de la voie normale.

Nous avons communiqué au Département fédéral des chemins de fer, au commencement de l'année 1913, les raisons pour lesquelles nous n'étions pas partisans de cette solution.

3. *Gare centrale de Thoune.* L'approbation du projet n'est toujours pas intervenue, parce que le chemin de fer des Alpes bernoises et la commune de Thoune ne sont pas encore tombés d'accord sur le projet de canal pour la navigation, dont l'établissement incombe à cette compagnie.

4. Le Conseil fédéral a approuvé, le 2 août, le projet général d'extension de la *gare de Bienne.* Il a admis différentes demandes du gouvernement cantonal visant à l'élargissement de passages inférieurs pour routes, demandes que nous avions repoussées parce que nous les estimions excessives.

5. Reconstruction de la *ligne de la rive gauche du lac de Zurich* sur le territoire de cette ville. Au vu du résultat de l'étude des conditions géologiques des terrains de la station de Zurich-Enge, dont il a été question dans notre rapport sur l'exercice de 1911, les deux projets ci-après ont été présentés au Conseil municipal de Zurich.

Un projet nº 1 laissant la station de Zurich-Enge à sa place actuelle;

Un projet nº VI prévoyant le transfert de cette station à la Grütlistrasse.

Par lettre du 4 décembre 1912, le Conseil municipal s'est prononcé en faveur du projet nº VI, et une entente verbale de principe est intervenue. Le projet définitif est en préparation. On peut admettre que la convention avec le Conseil municipal pourra être passée prochainement.

6. Le 23 septembre 1911, le Conseil d'administration a

approuvé le projet d'extension de la gare de *Wœdenswil* et alloué le crédit de fr. 2 325 000 nécessaire à l'exécution des travaux, plus fr. 100 000 pour les amortissements. Par la suite, nous avons encore amélioré ce projet en y prévoyant un quai intermédiaire d'environ 255 m., en partie couvert, ainsi qu'un passage souterrain à l'usage des piétons, et nous l'avons soumis, ainsi modifié, au Département fédéral des chemins de fer en date du 18 juillet 1912. Ces perfectionnements ont eu pour effet d'élever le devis à fr. 2 630 000. Le Conseil communal de Wædenswil n'a toutefois pas attendu le dépôt du nouveau projet. Ainsi que le signale déjà le rapport à l'appui du budget de 1913, il en a, au contraire, fait élaborer deux autres par M. Lüchinger, ingénieur en chef, et par M. le professeur Hilgard, à Zurich, et nous les a communiqués le 18 janvier 1912, en nous priant de les examiner en détail au double point de vue technique et financier. Nous avons fait droit à ce désir et avons adressé au Département des chemins de fer un rapport dont nous extrayons les passages suivants :

A. Projet Lüchinger. Ce projet prévoit la déviation de la ligne sur un parcours de 3769 m. et place la gare à l'ouest du village, 9,33 m. plus haut que la gare actuelle.

Il y aurait incontestablement certains avantages à éloigner la ligne du lac. On écarterait ainsi les difficultés qui font obstacle, le long de la rive couverte de bâtiments, à tout agrandissement des installations du chemin de fer et, en particulier, à la suppression des nombreux passages à niveau. Malheureusement, cet avantage ne pourrait s'obtenir qu'au prix d'une grosse dépense, car il faudra relever le niveau de la ligne, ce qui nuirait à son profil en long et la faire passer en tunnel sur un grand parcours, ce qui entraînerait de nombreux inconvénients pour l'exploitation, tout en rendant celle-ci plus coûteuse.

Il aurait été beaucoup plus simple et moins onéreux de construire cette ligne déviée il y a quarante ans, alors que le chemin de fer du Nord-Est en avait l'intention. Mais c'est la population elle-même qui a demandé à cette compagnie de construire la gare au bord du lac, à cause du trafic par eau, et il est certain que tout le monde, à Wædenswil, était convaincu que cette solution répondait aux besoins. Aujourd'hui, au bout de quarante ans seulement, on nous demande de déplacer la ligne pour l'éloigner du lac, et l'on cherche à justifier cette prétention en disant que la localité s'est développée vers l'ouest et qu'elle prendra encore plus d'ex-

tension dans cette direction; on en conclut que la gare doit suivre ce mouvement et qu'il faut la déplacer. Si l'on rencontrait partout de telles exigences, il ne faudrait pas seulement déplacer sur un long parcours la ligne de la rive gauche du lac de Zurich; il faudrait faire cette opération pour un grand nombre de gares, alors qu'on ne la fait qu'à titre exceptionnel, et seulement dans les cas où il n'est pas possible de satisfaire autrement aux nécessités de la situation. Or il n'a pas été démontré que tel soit le cas à Wædenswil. Nous avons devisé le coût du projet à fr. 11 130 020.

B. Projet Hilgard. Ce projet maintient la gare au bord du lac; la halle aux marchandises, en particulier, reste sur l'emplacement qu'elle occupe actuellement, mais le bâtiment aux voyageurs est transféré 380 m. plus au nord, à proximité des bains. Les avantages peu importants qu'il présente et qui sont, d'ailleurs, balancés en partie par des inconvénients, ne justifieraient pas les frais élevés de son exécution, devisés à fr. 6 510 000.

Pour faire une comparaison entre les frais d'exécution des trois projets en présence, il faut ajouter à ceux du projet Hilgard et du nôtre le coût de la double voie jusqu'aux points terminus du projet Lüchinger, puisqu'il comprend un plus long parcours.

On obtient ainsi, en tenant compte des amortissements, les sommes suivantes :

Projet	Lüchinger . .	fr.	12 130 000
»	Hilgard . .	»	7 120 000
»	C. F. F. . .	»	3 360 000

Vu ces énormes différences, il ne nous est pas possible de prendre en considération les projets Lüchinger et Hilgard. Nous ne manquerions pas de nous attirer le reproche de dissipation si nous agissions autrement. Nous ne pensons pas que la commune de Wædenswil soit en état de participer dans une mesure suffisante au surcroît de frais de l'un ou l'autre de ses deux projets.

7. La Direction générale des chemins de fer badois de l'Etat, à Carlsruhe, nous a soumis un projet de transformation de la *gare de Constance,* en nous priant de lui faire part de notre manière de voir à son sujet. D'après ce projet, la gare de Constance ne servirait plus qu'au trafic des voyageurs et à celui de la grande vitesse. Le service des marchandises P. V. et la douane seraient transportés à Peters-

hausen, sur la rive droite du Rhin, où serait construite une grande gare aux marchandises et de triage, devisée à plus de 10 000 000 de marcs. Après examen de la question par nous et par l'administration des douanes fédérales, nous avons eu à Constance, en avril, une conférence avec les représentants des chemins de fer badois. Nous avons déclaré à cette occasion que nous ne pouvions consentir au transfert du service des marchandises P. V. et de la douane suisse à Petershausen, et que nous devions réclamer une autre solution, laissant ce service sur la rive gauche du Rhin.

8. Au cours des deux dernières années et antérieurement déjà, les inondations provoquées par la Linth, par suite de crues subites de la Rufiruns, ont été cause d'interruptions de service près de la station de Luchsingen-Hætzingen, sur la ligne de Ziegelbrücke à Linthal. Pour parer à ces inconvénients, nous nous étions proposé d'exhausser le *pont de la Linth* et de construire à la suite de ce pont cinq autres ouvertures pour l'échappement des hautes eaux. La dépense était devisée à fr. 117 000, et nous avions déjà soumis le projet au Département fédéral des chemins de fer. Dès que le gouvernement glaronnais eut connaissance de notre intention, il nous proposa d'y renoncer et d'affecter une somme à peu près équivalente à la correction de la Rufiruns, correction rendant superflus les ouvrages que nous avions prévus. Après nous être convaincus de l'efficacité de ces travaux, nous avons donné notre assentiment et avons autorisé la Direction du III^e^ arrondissement à garantir à la Direction des travaux du canton de Glaris la subvention qui nous était demandée.

9. La commune de *Hasle*, dans l'Entlebuch, qui s'était déjà vu refuser en 1906 l'établissement d'une halte, nous a demandé par l'intermédiaire du gouvernement cantonal et du Département fédéral des chemins de fer de lui installer une *station complète*. Elle s'est en même temps déclarée disposée à supporter une part notable de la dépense. L'entente s'étant faite sur le montant de cette contribution, nous avons fait droit à la demande de la commune et conclu avec elle une convention.

10. La commune de *Leuggelbach* (Glaris-Linthal) a fait de nouvelles et pressantes démarches pour obtenir une halte. Comme nous avions répondu par une fin de non-recevoir à ses demandes de 1907 et de 1911, elle s'est adressée, par l'in-

termédiaire des autorités cantonales, au Département fédéral des chemins de fer, qui nous a priés de nous prononcer. Nous avons répondu que nous n'étions pas en mesure de recommander la prise en considération de la demande, parce que la situation était sensiblement la même qu'à l'époque de notre dernière réponse. La population a diminué, et le trafic des fabriques est resté stationnaire. Le besoin d'une halte ne se fait donc pas sentir. Nous nous sommes réservé, pour le cas où cette demande serait accueillie favorablement, que les intéressés prennent à leur charge la majeure partie des frais d'établissement, parce que les dépenses d'exploitation et d'entretien ne seraient pas compensées par les recettes. Le Département fédéral des chemins de fer nous a fait savoir, en nous invitant à lui soumettre un projet, que la commune de Leuggelbach s'était résolue à participer aux frais dans la mesure demandée. Nous lui avons remis ce projet à fin novembre, et le 11 décembre le Département fédéral nous informait de son approbation. Cette halte sera construite en 1913.

11. Après de laborieux pourparlers avec le gouvernement du canton du Tessin et les autorités de la commune de Magadino, une convention a été conclue avec cette dernière au sujet de la construction d'une *halte près de Quartino,* entre Cadenazzo et Magadino. La commune et l'Etat se sont engagés à la construction de diverses routes. Au surplus, la commune paiera une subvention en espèces.

12. Le gouvernement du canton du Tessin nous a recommandé une demande d'installation d'une *halte* dans la plaine entre *Cadempino* et *Lamone,* présentée par les communes intéressées, mais nous avons répondu que nous ne pourrions nous prononcer définitivement que quand une décision serait prise au sujet de la correction de la ligne du Monte Ceneri.

13. La localité de *Buix,* entre Boncourt et Grandgourt, a renouvelé sa demande de création d'une halte, tout en offrant de participer aux frais dans une proportion convenable. Semblable demande avait déjà été repoussée en août 1909. Nous pouvions d'autant moins y donner suite que la station de Boncourt, ouverte à l'exploitation dans l'intervalle n'est qu'à 2 ½ km. de Buix. D'autre part, cette dernière localité n'est distante de la halte de Grandgourt que de 1,7 km., en sorte que la halte demandée ne répond assuré-

ment pas à une nécessité. Il existe déjà deux stations et deux haltes sur le tronçon Porrentruy-Delle, long de 12,1 km. Tant que la halte de Grandgourt, accordée en raison de circonstances spéciales, ne pourra pas être supprimée, il ne saurait être question d'en établir une à Buix.

14. *Travaux.*

a. Travaux exécutés sous la surveillance de la Direction générale.

Achèvement en régie du IIe tunnel du Simplon.

Le 25 septembre 1911, le Conseil d'administration a décidé, sur notre proposition, que les travaux d'achèvement du IIe tunnel seraient mis en soumission publique. La Direction du Ier arrondissement a fait le nécessaire en décembre 1911. Le délai pour la production des offres expirait le 30 mars 1912.

Deux offres différentes étaient demandées, l'une sur la base du contrat du 15 avril 1898 avec l'entreprise du tunnel du Simplon Brandt, Brandau & Cie, à Winterthour, et l'autre sur la base de prix d'unité.

Sept offres de chaque sorte ont été présentées.

Celles basées sur le contrat de 1898, lequel prévoyait une somme à forfait de fr. 19 500 000, variaient entre 25 ½ et 47 millions de francs.

Les autres, soit celles basées sur des prix d'unité, variaient entre 30 et 45,4 millions. Il faut tenir compte du fait que ces dernières prévoyaient de plus fortes prestations (rélargissement du gabarit, nombre plus considérable de niches, emploi exclusif de ciment Portland) pour une somme de fr. 3 300 000. Avant de prononcer l'adjudication, nous avons, conformément au vœu émis à plus d'une reprise au sein des Chambres et par le Conseil fédéral, négocié longuement avec l'entreprise Brandt, Brandau & Cie. Quoique nos représentants, tenant compte des grands mérites que s'étaient acquis les divers membres de l'entreprise, aient fait tout leur possible pour qu'une entente amiable pût aboutir, ces pourparlers ont été vains. Les prix les plus bas faits par la maison Brandt, Brandau & Cie, en commun avec la seule maison tout à fait suisse qui ait fait des offres, c'est-à-dire la Société pour la construction de tunnels, étaient tellement plus élevés que l'offre la meilleur marché, présentée par une maison étrangère, qu'ils n'ont pu être pris en considération.

Nous avons alors proposé au Conseil d'administration d'adjuger les travaux à cette maison étrangère, mais il a

repoussé notre proposition et décidé qu'ils seraient exécutés en régie. A la suite de cette décision, on s'est mis à l'organisation du service de la régie, et les travaux ont commencé vers la fin de l'exercice.

M. F. Rothpletz, ingénieur, a été appelé à la tête de la régie.

On a commencé par mettre en état les installations qui ont servi à la construction du tunnel I, et par rouvrir les carrières de la Massa. Les travaux dans le tunnel même ont commencé du côté nord, le 20 décembre.

Abaissement de la ligne du Hauenstein entre Sissach et Olten.

Les travaux du tunnel (8135 m.) et des tronçons attenants ont été adjugés en 1911, et ceux du parcours Sissach-Gelterkinden au cours de l'exercice.

En ce qui concerne le tunnel, les travaux ont commencé du côté sud, le 21 février 1912.

Le 31 décembre, l'état des travaux était le suivant:

	Côté sud		Côté nord		Total	
	m.	%	m.	%	m.	%
Galerie de base .	1813,5	22,3	66	0,8	1879,5	23,1
Galerie de faîte .	1352	16,5	19	0,2	1371	16,7
Abatage . . .	1226	12,6	19	0,2	1245	12,8
Excavation totale .	1028	12,6	19	0,2	1047	12,8
Piédroits . . .	810	10	19	0,2	829	10,2
Voûte . . .	690	8,5	19	0,2	709	8,7

On a travaillé durant 278 journées; du côté sud, l'avancement journalier moyen de la galerie de base a été de 6,53 m. et l'avancement maximum de 11,5 m.

Environ 30 marteaux-perforateurs pneumatiques ont été employés, aussi bien dans la galerie de base que dans celle de faîte et pour l'abatage.

b. Travaux exécutés sous la surveillance des Directions d'arrondissement.

Ier arrondissement.

Travaux achevés:

Remplacement de passages à niveau: près de St-Prex, par un chemin latéral; à Pully, par une passerelle et un chemin latéral; à Payerne, par des chemins latéraux; à St.

Léonard, par un chemin latéral et à Loèche par un chemin pour piétons.

Ont encore été terminés: un passage inférieur pour voyageurs, à Aigle; un passage inférieur pour routes, à Maillefer, à l'est de la station de Serrières; les travaux d'assèchement de la tranchée entre Schmitten et Flamatt; l'extension des voies des stations d'Aigle, Palézieux, Villaz-St. Pierre, Cottens, Bümpliz, Couvet, Lucens, et de la gare de Neuchâtel.

Un nouveau bâtiment aux voyageurs a été construit à la station de Céligny, et celui des stations de Rolle, Payerne et Cottens a été agrandi. Un quai de la station de Vevey a été prolongé et couvert. Les deux halles de transit ouvertes et le quai couvert de la gare de Brigue ont été transformés en magasins à céréales. Un nouveau bâtiment de service, avec logement, plus un nouvel abri pour les voyageurs ont été construits à Daillens, et la maison de garde y a été agrandie. Le quai aux marchandises des Verrières-Suisse a été prolongé. On a construit de nouvelles maisons de garde à Etoy et à Viège, et des corps de garde à Palézieux, Viège et Siviriez.

Ont encore été installés : l'éclairage électrique à Genthod-Bellevue, Yvonand, Cugy, Corcelles-transversale et Belfaux; un pont à bascule à Aigle; des appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Arnex, Croy, Yverdon, Concise et Onnens; le bloc-système entre la Conversion et Puidoux et de Villeneuve à Bex; le téléphone de ligne entre Renens et Nyon et de Renens à Yverdon.

Nous ajoutons ce qui suit au sujet des *travaux en cours:*

Morges. Remplacement de 5 passages à niveau par 3 passages inférieurs. Ces travaux touchent à leur fin.

Renens. Travaux d'extension. Les voies sont prêtes et on procède à l'installation des appareils pour la manœuvre centrale des aiguilles et des signaux.

Lausanne. Agrandissement. Le toit de la halle qui recouvre les trois perrons intermédiaires et la toiture du quai nº 1 sont achevés; la partie ouest du bâtiment aux voyageurs est sous toit et l'aménagement intérieur très avancé. On a commencé à démolir l'Hôtel Terminus pour gagner la place nécessaire à la construction du buffet.

Vallorbe. Nouvelle gare. Sur 528 500 m³ de déblais, 457 000 m³ ont déjà été enlevés. Les murs de soutènement, les passages inférieurs et les corrections de chemins sont en grande partie terminés. Le bâtiment de service pour la

traction C. F. F. est prêt; la remise à locomotives C. F. F. est près de l'être et la plaque tournante nécessaire est installée. Le bâtiment aux voyageurs est sous toit. Le bâtiment de service P. L. M. et le bâtiment des douanes suisses ont été commencés. Les voies sont en partie posées.

Payerne. Travaux d'extension. Les deux ailes du bâtiment aux voyageurs ont été exhaussées et les nouveaux bureaux du service des marchandises achevés. Les terrassements et ouvrages d'art nécessités par l'extension des installations de la gare sont avancées, et les voies sont posées du côté d'Yverdon.

Brigue. Travaux d'extension. Les modifications au passage inférieur de la route de la Furka, en vue de l'entrée des lignes du Lœtschberg et de la Furka, et le rélargissement de la plate-forme de la gare sont prêts; le prolongement du passage inférieur à voyageurs est près d'être achevé et le bâtiment de service est sous toit. On a continué les travaux d'extension des voies. La compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises a édifié sa remise à locomotives et commencé à installer les conduites électriques le long de ses voies.

De la déviation du Rhône, il reste encore à exécuter les ouvrages de protection des rives de la partie centrale, les deux raccordements à l'ancien lit et le déplacement du pont.

Double voie St. Blaise-Neuveville. Les travaux d'infrastructure du tronçon allant de St. Blaise jusque près de la limite du territoire de la commune du Landeron ont été adjugés et sont en voie d'exécution.

Double voie Martigny-Riddes. Les travaux d'infrastructure de la pleine voie sont terminés, la première couche de ballast a été répartie et la deuxième voie posée de Charrat-Fully à Saxon. Les projets d'extension des stations de Charrat-Fully, Saxon et Riddes n'étaient pas encore approuvés.

Double voie Siviriez-Romont et extension de la station de Romont. Le projet a été soumis à l'approbation du Département fédéral des chemins de fer.

Les travaux ci-après sont en outre en voie d'exécution:

Extension des stations de Versoix et de Gland; passerelle de Malley près de Lausanne; passage inférieur de Clarens, en remplacement du passage à niveau de la rue du Torrent; assainissement du coteau du Day; assainissement et consolidation des terrains ébouleux au-dessus de la sta-

tion de La Conversion; consolidation des rives de la Singine, près de Thœrishaus; nouveau bâtiment aux voyageurs de Gléresse; plaque tournante pour locomotives, de 18 mètres de diamètre, et transfert des installations pour le service des marchandises au Bouveret. Installation d'un abri pour les voyageurs à cinq haltes de la ligne Lausanne-Genève.

Nous avons adjugé les travaux d'extension de la station de Chiètres et du passage inférieur de Tivoli, à Fribourg.

IIe arrondissement.

Travaux achevés:

La nouvelle gare de triage et des gros matériaux de Weyermannshaus, à Berne, a été livrée à l'exploitation le 1er mai. Tous les travaux ont été achevés, à l'exception de ceux du bâtiment de service, qui touchaient à leur fin. La double voie sur le parcours Æsch-Münchenstein a été mise en service à la même date, et celle de Wilerfeld à Gümligen le 20. La halte de Rüti près Büren a été ouverte à l'exploitation le 1er septembre et la nouvelle station de Boncourt le 1er octobre.

Les travaux ci-après ont encore été achevés au cours de l'exercice. Les stations de Schüpfen et de Derendingen; l'extension des voies de la gare aux marchandises de Bâle, de celles de la gare de Delémont et des stations de Hægendorf, Niederbipp, Roggwil et d'Emmenbrücke; la suppression d'un passage à niveau entre Courtemaîche et Grandgourt et d'un dit entre Littau et Lucerne; la construction d'un quai pour les expéditions de viande à Bâle-St. Jean et d'un quai pour le bétail transitant à Porrentruy; la construction d'une fosse à piquer et d'une station de ravitaillement en charbons, le remplacement d'une plaque tournante de 16 mètres de diamètre par une plaque tournante électrique de 20 mètres au dépôt des locomotives situé à l'est de la gare aux voyageurs de Bâle; l'extension des voies de débord à Granges; des corps de garde pour le personnel de service à Malleray, Cortébert et Renan; l'installation de la lumière électrique à Bienne, Nouveau-Soleure, Bützberg, Subingen, Grellingen et Soyhières; l'installation d'appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Wangen s/Aar, de cloches électriques sur les parcours Inkwil-Derendingen et Lüsslingen-Dotzigen et du téléphone de Æsch à Soyhières, de Courgenay à Porrentruy et de Sonvilier à Delémont.

Travaux en cours :

Gare aux voyageurs de Bâle. Construction d'un bâtiment pour le service postal de transit: les fondations sont presque terminées et on procède à l'élévation du bâtiment.

Entrée de la ligne du Jura dans la gare aux voyageurs : l'infrastructure et la superstructure sont prêtes et on installe les appareils de sécurité.

Le prolongement des remises à locomotives et l'installation pour l'évacuation centrale de la fumée du dépôt des locomotives à la Nauenstrasse; la transformation de l'installation pour l'éclairage électrique.

Gare aux marchandises de Bâle. Modification des voies près du pont de Münchenstein en vue de l'entrée de la ligne du Jura; prolongement et couverture des quais aux marchandises C et H et installation de voies, d'une plaque tournante et de grues le long des dits quais; construction de caves sous l'entrepôt C.

Gare aux marchandises de Bâle-St. Jean. Transformation des installations d'éclairage électrique.

Station de signalement de Birsbrücke. Installation du bloc-système entre cette station et la gare aux voyageurs et celle aux marchandises, de Bâle.

Gare de Berne. La remise aux locomotives et le bâtiment de service du dépôt de l'Ægbigut sont sous toit, les cheminées sont prêtes et les travaux d'intérieur suivent leur cours.

Pour la transformation du parcours Bühlstrassebrücke-gare aux voyageurs-Schützenmatte on a soumis un projet complémentaire au Département fédéral des chemin de fer. Afin que le nouveau dépôt des locomotives puisse être mis en service pour l'ouverture de l'exposition nationale, le Département fédéral des chemins de fer a donné son approbation à la partie du projet qui prévoit le déplacement de la Stadtbachstrasse et le rélargissement des voies de la gare de la Villette. Les travaux ont été adjugés.

Bienne. Déplacement de la gare aux voyageurs et de celle des marchandises. Les travaux se rapportant à la gare aux marchandises et de triage ont été adjugés à un consortium d'entrepreneurs biennois.

Double voie Aarbourg-Lucerne.

a. Aarbourg-Sursee. La station de Sursee a été agrandie et celle de Zonfigue est près d'être achevée. Dans la

première on a supprimé trois passages à niveau et dans la seconde deux.

b. Sursee-Rothenbourg. Le projet est approuvé, et les travaux d'infrastructure du tronçon Sursee-Nottwil ont été adjugés.

Double voie Wilerfeld-Thoune. Le projet du parcours Gümligen-Kiesen a été terminé.

Les travaux ci-après sont encore en voie d'exécution: L'extension des stations de Pratteln et de Konolfingen; le passage inférieur de la route d'accès du pont St. Karli à Lucerne et de la route de Niederœnz à Herzogenbuchsee; l'extension des voies aux marchandises et de garage à Lucerne; l'agrandissement de la place de chargement à Moutier; l'agrandissement du bâtiment aux voyageurs et le prolongement de la marquise à Reconvilier; deux nouvelles maisons de garde sur le parcours Nouveau-Soleure—Busswil.

III^e arrondissement.

Travaux achevés :

Parmi les travaux achevés, nous notons : l'extension des station d'Urdorf et de Wettingen et des voies à Aarau, Tœss, Oberrüti et Mumpf; le prolongement du tunnel de la Weisswand, entre Weesen et Mühlehorn; la transformation du bâtiment aux voyageurs de Baden; la construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs à Pfungen-Neftenbach et d'un bâtiment de service à proximité du dépôt des locomotives à Brougg; alimentation d'eau des stations de Leibstadt et de Sisseln, l'installation de l'éclairage électrique à Eglisau, Rapperswil, Pfungen-Neftenbach, Hendschikon, Nieder- et Oberurnen, de ponts à bascule neufs à Wollishofen, Bülach, Thalwil, Glattbrugg et Niederweningen et d'appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Tœss, Rothkreuz, Aathal et Schwerzenbach; la transformation du bloc-système sur le parcours Zurich-Aarau, y compris le complément des appareils d'enclenchement de Wettingen, Brougg, Wildegg et Rupperswil; l'amélioration des installations de signaux de Dielsdorf, Knonau, Steinhausen et Baar et enfin des lignes téléphoniques sur les parcours Rupperswil-Rothkreuz et Koblenz-pont du Rhin.

Les *travaux en cours* les plus importants sont les suivants:

Le passage inférieur de la route cantonale entre Zurzach

et Koblenz; un passage inférieur près d'Urdorf; un passage supérieur entre Ebikon et Lucerne; le remplacement de cinq ponts métalliques entre Oberrüti et Rothkreuz; le renforcement du pont du Rhin près de Koblenz; le prolongement de la voie de dépassement de Killwangen-Spreitenbach; l'extension des voies de Mühlehorn; un agrandissement provisoire de la place de chargement de Schaffhouse; le prolongement du quai aux marchandises et l'agrandissement des bureaux dans la halle aux marchandises de la gare de Thalwil; le nouveau bâtiment aux voyageurs et de service et la marquise à Œrlikon; le nouveau bâtiment aux voyageurs d'Unterterzen et l'agrandissement de celui de Bassersdorf; une nouvelle maison de garde entre Suhr et Zofingue; l'appareil de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux de Næni-kon-Greifensee; l'atelier de dépôt avec emplacements pour locomotives à la gare de Brougg et enfin l'extension des installations d'éclairage électrique à la gare principale de Zurich.

IV^e arrondissement.

Travaux achevés :

Le tunnel à double voie entre St. Gall et St. Fiden a été mis en service le 1er avril. Les parcours St. Gall—Bruggen et Wil-Sirnach—Eschlikon sont exploités à double voie depuis le 1er mai, et celui d'Eschlikon à Aadorf depuis le 28 août.

Un passage à niveau dans la gare de Romanshorn a été remplacé par une passerelle, et le passage inférieur de la Zürcherstrasse à la gare de Winterthour a été terminé.

Les travaux ci-après ont encore été achevés : Le passage inférieur d'Emmishofen; l'extension des voies d'Ebnat-Kappel pour le raccordement de la ligne Ebnat-Nesslau; le prolongement des voies de croisement à Sevelen et à Trubbach; l'amélioration des voies sur les places de ravitaillement en charbons à Sargans et à Romanshorn; la construction des voies en cul-de-sac à Landquart et à Seuzach; le remplacement d'une plaque tournante de 12 mètres par une de 16 mètres de diamètre, à Frauenfeld; la construction d'un quai à bestiaux avec bureau et magasin à Buchs et d'une halle pour les douanes à Romanshorn; l'agrandissement des bâtiments aux voyageurs de Coire et de Weinfelden, ainsi que de la halle aux marchandises d'Emmishofen-Kreuzlingen; la construction de cinq maisons de garde; l'extension de l'éclairage électrique de Ste. Marguerite, Sargans,

Landquart, Buchs, Coire, Romanshorn, Emmishofen, Ermatingen et Mannenbach; les appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à St. Fiden, Rheineck, Sevelen, Trubbach et Uttwil et enfin l'installation du téléphone sur le parcours Emmishofen-Stein s/Rhin.

Travaux en cours:

Déplacement de la *station de Gossau et des lignes d'accès.* Les terrassements, murs, ponts et aqueducs sont presque terminés. Le pont sur la Herisauerstrasse a été mis en service le 30 août et celui de la Niederwilerstrasse a été entièrement bétonné. Les projets de bâtiments ont été approuvés et les travaux du bâtiment aux voyageurs adjugés. Il reste encore le ballastage, les empierrements et la pose des voies.

Gare de St. Gall. Le bâtiment aux voyageurs et d'administration est sous toit. Les locaux destinés au public seront mis en service vers la fin de 1913 et le reste en 1914. Le passage sous voie pour les voyageurs, du côté ouest, et le passage communiquant avec la Rosenbergstrasse ont été livrés à la circulation le printemps passé. Le tunnel pour la poste est presque terminé; il ne reste plus qu'à installer les ascenseurs. Les appareils d'enclenchement ont en partie été livrés à l'exploitation.

Station de St. Fiden. L'infrastructure est presque prête; il ne reste que quelques travaux d'achèvement à exécuter.

Gare de Romanshorn. Les travaux prévus pour la première étape sont presque achevés. Il reste encore à terminer l'intérieur du bâtiment aux voyageurs et à poser les marquises devant ce bâtiment. Le remblayage du côté du lac, pour l'extension des places d'entrepôt, est terminé. On procède à l'amélioration des voies, de même qu'à la construction de la nouvelle voie de tiroir, du côté sud, et du dos d'âne. L'appareil d'enclenchement a été mis en partie en service.

Gare de Wil. Les travaux sont presque terminés; il ne reste plus que le passage inférieur pour piétons à l'est de la gare et les enclenchements, qui seront prêts en 1913.

Double voie Winterthour-St. Gall-Ste. Marguerite. Winterthour-Wil. Le parcours Wil-Aadorf a été livré à l'exploitation et les travaux touchent à leur fin; il ne reste plus que deux passages supérieurs entre Eschlikon et Aadorf et quelques travaux de parachèvement à exécuter. Sur le tronçon Aadorf-Elgg, la voie de droite, sur remblai rehaussé,

a été mise en service et on a commencé d'exhausser le remblai de la voie de gauche. Les travaux de la correction de l'Eulach ont avancé très rapidement.

Sur le tronçon Ræterschen-Winterthour, les travaux n'ont pas encore pu être entrepris, faute d'entente sur la construction de la station de Grüze du chemin de fer du Tœsstal.

Winkeln-Gossau. Les travaux d'infrastructure ont été adjugés.

Les travaux suivants étaient encore en voie d'exécution : L'extension des voies et l'agrandissement de la halle aux marchandises d'Altstætten; l'assainissement et la consolidation du remblai de la station de Mœrschwil; l'extension des voies de la station d'Arbon et l'agrandissement des locaux des douanes autrichiennes à Buchs.

V^e arrondissement.

Travaux achevés.

La double voie Mendrisio-Chiasso a été mise en service le 1^er^ mai. Elle a fait disparaître cinq passages à niveau. Trois passages de ce genre ont en outre été remplacés par des passages inférieurs ou par des passages supérieurs entre Erstfeld et Amsteg (Evibach), Amsteg et Gurtnellen et Ambri-Piotta et Rodi-Fiesso. Ont encore été terminés: des passerelles à Bodio et Balerna; le passage sous voie du tramway Lugano-Ponte Tresa près de Lugano; les travaux d'extension de la station de Sisikon; des murs de revêtement entre Lucerne et Meggen et entre Zoug et Walchwil; la reconstruction de deux ponts métalliques entre Fluelen et Altdorf et du pont du Val Gelsa entre Giubiasco et Lugano. On a procédé à des reboisements et construit des murs de soutènement dans le bassin de réception du Tieftal (Roneboden) entre Erstfeld et Amsteg; des travaux de protection ont été exécutés le long des rives du Vedeggio, entre Rivera et Tarverne. A Chiasso et à Flüelen les voies ont été agrandies; à Meggen, Küssnacht et Walchwil les trottoirs entre les voies principales ont été exhaussés. De nouvelles marquises ont été construites à Lavorgo et à Giubiasco; celle de Lugano a été agrandie. Un quai à marchandises a été construit à Castione. Des corps de garde pour le personnel de service ont été édifiés à Walchwil, Immensee, Goldau, Airolo et Biasca. La lumière électrique a été installée à Steinen, Amsteg, Lavorgo, Osogna, Claro

et Gondola V. V.; le courant continu qui servait à l'éclairage de la gare et des ateliers de Bellinzone a été transformé en courant alternatif. Un appareil d'enclenchement a été installé à Lavorgo, de même que le téléphone dans le tunnel de la ville de Lucerne et entre Locarno et Reazzino.

Travaux en cours:

Double voie de Lugano à Mendrisio.

Lugano-Maroggia: Le plan d'expropriation a été déposé dans les communes. Le projet est terminé. On travaille déjà à l'extension de la station de Melide.

Maroggia-Mendrisio: Avaient été exécutés jusqu'au 31 décembre tous les perrés, 59 % des terrassements, 70 % des maçonneries des ponts et aqueducs et 50 % du ballastage.

Nous mentionnerons encore les travaux ci-après :

L'extension de la station d'Altdorf et des voies de celles de Schwyz et d'Ambri-Piotta; la pose de voies provisoires sur le domaine de l'ancien cimetière de Chiasso; le passage supérieur de la route cantonale près du tunnel d'Inschi, entre Amsteg et Gurtnellen; le passage pour route sur le portail sud du tunnel de Kirchberg, en dessous de Wassen; la construction d'une passerelle du côté nord du bâtiment aux voyageurs de Bellinzone; le remplacement de la partie métallique de cinq ponceaux entre Airolo et Biasca; la construction d'un mur de protection contre la chute des pierres entre Lavorgo et Giornico; l'agrandissement de l'atelier du dépôt de Biasca; transformations à l'intérieur du bâtiment postal de Lugano; l'installation d'un appareil de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Flüelen, et enfin une nouvelle maison de garde au portail sud du tunnel de la ville de Zoug.

c. Entretien de la voie.

Nous donnons ci-après un aperçu des travaux les plus importants :

I^cr arrondissement. Exhaussement et renouvellement de la partie métallique du passage supérieur de Montfleuri près de Versoix; travaux d'enrochement le long de la rive du lac entre Cully et Rivaz et entre Veytaux et Villeneuve; remplacement du pont de bois de la Venoge, au Bois de Vaux près Cossonay, par une passerelle métallique; parapluies en éternit dans le tunnel du Simplon pour protéger la voie

contre le suintement de l'eau; travaux d'assainissement dans la tranchée de Chambésy et aux Grand'Cornes entre Croy et Vallorbe; renouvellement des voûtes du viaduc de Rochette près de La Conversion; construction d'un contrefort au pied du remblai (km. 7,135) entre La Conversion et Grandvaux; renouvellement des sommiers d'appui de sept ouvrages des lignes Bussigny-Jougne et Daillens-Vaumarcus; réfection de parements de voûtes au viaduc de Couvet et des piliers du viaduc de l'Huguenaz entre Boveresse et les Bayards; reconstruction de l'aqueduc de Vauban près de Granges-Marnand, par suite de la correction de la rivière, et assainissement du grand talus de Belfaux, nécessité par de nouveaux éboulements.

II^e arrondissement. Reconstruction en sous-œuvre du mur de soutènement de gauche, en aval du barrage de la Grande Emme, et d'un perré près du pont d'Emmenmatt; réfection des perrés le long de la rive gauche de la Petite Emme entre Wolhusen et Entlebuch; construction d'une passerelle en bois près de la station de Sommerau et amélioration de l'alimentation d'eau de la station de Lyss.

III^e arrondissement. Consolidation des terrains instables entre Oberrüti et Rothkreuz; réfection des maçonneries des tunnels du Bœtzberg, de l'Albis et du Dettenberg; travaux de protection des rives du Rhin entre Schwaderloch et Etzgen; réfection des maçonneries du pont de l'Obertor à Schaffhouse; remplacement du tablier métallique du pont amont de la Limmat, à Wettingen; agrandissement des installations pour le service des bagages et de l'expédition des trains dans la halle de la gare principale de Zurich; démolition de la maison de garde du parcours Hornussen-Frick et transfert de celle-ci à la station d'Effingen.

IV^e arrondissement. Travaux de protection de rives entre Dachsen et Neuhausen; réfection du perré sous le pont de la Glatt, entre Gossau et Flawil; réfection de la digue du Rhin dite Grauensteiner-Rheinwuhr, à partir et en amont du pont d'Untervaz; réfection des culées du passage supérieur en amont d'Uzwil et des maçonneries de trois ponceaux entre Flawil et Etzwilen; remplacement des sommiers d'appui de la culée n° I du pont de la Thour, près de Schwerzenbach; reconstruction des maçonneries du pont de la Luxburgerach, près d'Egnach; transfert de l'ancien bâtiment aux voyageurs de Rüti près de la remise aux machines de la station de Sargans, pour en faire un bâtiment

de service; transfert à Wil de l'ancienne halle aux marchandises d'Aadorf et aménagement de celle-ci en magasin pour le chef de district.

V^e arrondissement. Reconstruction de talus éboulés entre Lucerne et Küssnacht; drainages à l'extrémité sud de la station de Meggen et entre Zoug et Walchwil; reconstruction d'un mur de soutènement de route sur le même parcours; réfection d'une partie de la culée sud du passage supérieur de la route de Baar, à Zoug, et remplacement des sommiers d'appui par des paliers de galets; revêtement en maçonnerie des roches au portail sud du tunnel de la Rindelfluh, entre Immensee et Goldau; assainissement de la plate-forme de la gare de Steinen; exhaussement du mur de protection du Riale di Ladro près de Faido; parachèvement des travaux de protection en aval d'Anzonico, entre Lavorgo et Giornico; rétablissement du passage du lit de la Savoglia, détruit par les hautes eaux; reconstruction des travaux de protection le long de la rive droite du Riale Boggera près d'Osogna et des culées du pont de cette rivière au même endroit; prolongement d'un aqueduc près de Rivera; bétonnage du fossé dans la tranchée à gauche de la voie à San Nazzaro; reconstruction du pavillon d'enclenchements sud, et de la fosse à piquer extérieure de la station d'Erstfeld; reconstruction de l'ancien magasin sur les déblais du tunnel à Gœschenen; réparation des dommages causés au bâtiment aux voyageurs de Lavorgo par l'incendie des 2 et 3 juillet; extension de l'éclairage électrique à Chiasso.

Réfection de voie.

Ont été réfectionnés :

	mètres de voie
en matériel nouveau type C. F. F. pour lignes principales	109 726
en matériel nouveau type C. F. F. pour lignes secondaires	14 144
en matériel type G. B.	1 936
en matériel ancien type S. E. II, mi-valeur	19 894
renouvellement des rails seulement, type G. B.	2 328
renouvellement des traverses seulement	10 755
renforcement des voies par l'augmentation du nombre des traverses	35 307
	pièces
remplacement de branchements par des branchements nouveaux types	151
	mètres
La longueur totale des voies à entretenir, tronçon Vevey-Chexbres compris (7850 m.), se chiffrait à fin 1912 à	4 973 339

	mètres
dont 35 966 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	4 929 523
Les rails d'acier, branchements et croisements non compris, ont une longueur totale de	4 516 617
Les rails de fer, branchements et croisements non compris, ont une longueur totale de	238 323
Longueur totale des branchements et des croisements sur le réseau C. F. F.	174 583
Les rails d'acier des nouveaux profils C. F. F. sont posés sur une longueur de	1 581 065
Les rails d'acier des profils G. B. sont posés sur une longueur de	448 787
Longueur des voies avec traverses métalliques .	3 212 495
Longueur des voies avec traverses de bois . . .	1 689 760
Longueur des voies avec selles spéciales (dont 489 sur traverses en béton armé)	27 268
Nombre de rails cassés	198
dont : rails de fer	2
rails d'acier	196
rails de moins de 36 kg.	79
» » 36 à 42 kg.	89
» » 42 kg. et plus	30

d. Travaux préliminaires pour la traction électrique.

1. La *Commission suisse* d'études pour la traction électrique *des chemins de fer* a liquidé le programme qui lui a été tracé lors de sa constitution. Il ne lui reste plus qu'à publier un rapport final englobant l'ensemble des travaux. Au cours de l'exercice, elle a élaboré un projet d'électrification de la ligne Lucerne-Olten-Bâle et une comparaison avec la traction à vapeur. Cette dernière aboutit à un résultat plus favorable que celle qui englobait le IIe arrondissement tout entier et dont il est question dans notre rapport annuel de 1911, page 193. En mai 1912, la Commission nous a remis son rapport spécial sur l'électrification des chemins de fer suisses, qui tient particulièrement compte de la ligne du Gothard. Ce rapport contient les résultats généraux des travaux de la Commission, ainsi que ceux concernant spécialement la ligne du Gothard, dont il a été fait mention aux pages 192 à 194 de notre rapport de 1911.

2. Dans le rapport de 1911, nous vous disions au sujet

de l'*introduction de la traction électrique sur la ligne du Gothard* qu'on élaborait un projet pour le tronçon Erstfeld-Airolo, et qu'il serait prochainement présenté au Conseil d'administration. Nous avons décidé, pour des raisons d'ordre technique et économique, d'étendre notre étude au tronçon Erstfeld-Bellinzone et de prévoir tout ce parcours dans le projet que nous soumettrons audit Conseil. Les travaux ne seront pas exécutés simultanément; on commencera par le tronçon Erstfeld-Airolo, pour continuer ensuite par le parcours Airolo-Bellinzone. Outre l'usine d'Amsteg, on devra construire celle du lac de Ritom. Le projet de cette dernière est en voie d'élaboration.

3. Le Département fédéral de l'intérieur nous a transmis, pour préavis, une lettre du Conseil d'Etat du canton du Tessin, suivant laquelle cette autorité se propose de concéder les *forces motrices de la Maggia* à la S. A. Motor, à Baden, et au Crédit tessinois, à Locarno, une partie de l'énergie électrique produite, soit 10 000 HP, étant destinée à être exportée en Italie.

Nous avons répondu que l'autorisation d'exporter de l'énergie électrique du canton du Tessin en Italie ne serait pas préjudiciable aux chemins de fer fédéraux. Nous avons toutefois prié le Département de l'intérieur de subordonner cette autorisation à la condition que l'art. 13 du contrat passé les 2 et 6 mars 1909 entre le Conseil d'Etat du canton du Tessin et la Direction de la compagnie du Gothard, au sujet de la concession des forces motrices de la Léventine supérieure, soit modifié de façon à autoriser les chemins de fer fédéraux, non pas seulement à titre exceptionnel mais en tout temps, à transporter, n'importe quelle quantité d'énergie électrique au delà du Gothard, pour leur propre usage.

4. Pour accélérer dans la mesure du possible l'*installation de la traction électrique* sur les chemins de fer fédéraux, nous avons institué une *commission* composée des chefs des départements des travaux et de l'exploitation et de l'ingénieur-électricien chef du service de l'installation de la traction électrique; cette commission est chargée de préaviser sur tous les travaux importants ayant trait à ce mode de traction.

5. En prévision de l'installation de la traction électrique sur la ligne du Brunig, nous avons été rendus attentifs à une demande de concession des forces hydrauliques du *lac*

de Lungern et de la *Melchaa*, présentée par MM. Perrot, de Rotz, etc. Nous avons répondu que nous ne comptions pas faire usage des forces hydrauliques du canton d'Obwalden, pour les raisons ci-après :

Nous pensons installer la traction électrique en commençant par la ligne du Gothard, et en construisant tout d'abord les usines des bassins de la Reuss et de la Lévantine supérieure; la ligne du Brunig pourra être alimentée par ces usines.

La construction d'une usine spéciale pour cette ligne ne se justifierait pas, attendu qu'elle ne pourrait pas être exploitée rationnellement.

Les forces hydrauliques d'Obwalden seraient insuffisantes pour servir à l'électrification générale des C. F. F.

6. La commune de Naters nous a demandé de renoncer à la concession des *forces de la Massa*, qui nous avait été octroyée, par la convention du 15 juin 1898, en vue de la construction du tunnel du Simplon. Nous avons accédé à cette demande, parce que nous n'avons pas l'emploi de ces forces pour la construction du IIe tunnel.

7. Les jaugeages qui ont été entrepris au *lac de Ritom*, dans le courant d'octobre, ont démontré que les eaux superficielles qui affluent dans le lac ont un volume de 25 % inférieur à celui de l'eau qui s'en échappe .Ce résultat permet de conclure que ce lac doit avoir des affluents souterrains et que sa cuvette ne livre en tous cas passage qu'à des fuites très minimes.

e. Administration du matériel de la voie.

1. Il a été vendu, en fait de matériel de rebut :

a. par voie de soumission	fr.	672 133. 05
b. de gré à gré, par postes de plus de fr. 2000	»	528 916. 30
c. par petits postes	»	279 873. 09
soit au total	fr.	1 480 922. 44

2. Notre marché des 15 et 17 septembre 1909 avec l'Union des aciéries allemandes, à Dusseldorf, pour la *fourniture de rails et de traverses* est expiré à fin 1912. Cette union ayant été renouvelée le 1er juin dernier pour une période de cinq

ans, nous nous sommes mis en rapport avec elle au sujet de la fourniture des rails et des traverses dont nous aurons besoin en 1913 et 1914. Nos démarches ont abouti à la conclusion d'un marché supplémentaire qui reporte à fin 1914 la date d'expiration du contrat de 1909. La fourniture des 25 000 tonnes de rails et 14 000 tonnes de traverses dont nous aurons besoin en 1913 et 1914, d'une valeur de fr. 5 700 000, se trouve ainsi assurée.

Nous avons en outre passé avec cette même union un complément au contrat du 11 novembre 1910 pour la fourniture de 1000 tonnes de rails pour *lames d'aiguilles* en 1913 et 1914, d'une valeur de fr. 180 000.

3. Nous avons passé des marchés avec 50 fournisseurs pour les *traverses* dont nous aurons besoin en 1913, soit 147 500 traverses ordinaires et 952 m³ de traverses de branchements et de ponts d'une valeur totale de fr. 952 000. L'*injection* de ces traverses a été adjugée pour fr. 293 000, à six maisons spéciales.

4. La *fourniture du matériel d'attache* nécessaire pour 1913, d'une valeur totale de fr. 1 478 670, a été *adjugée* à 16 maisons, et celle des *pièces détachées* pour la construction d'aiguilles et de croisements, qui s'élève à fr. 165 608, à 12 maisons.

5. Matériel acheté pendant l'exercice :

Rails d'acier.

	Poids par mètre kg.		Tonnes
Type C. F. F. I . .	45,9	acier Thomas	14 868
» V . .	36,2	»	3 104
» G. B. IV a .	50,7	»	436
» P. L. M.-L. P. .	48,0	»	3
		Total	18 411

Traverses de fer.

	Pièces	Tonnes
Traverses ordinaires C. F. F. de 2,70 m. pour lignes principales . . .	139 776 =	10 134
Traverses ordinaires C. F. F. de 2,45 m. pour lignes secondaires . . .	8 025 =	529
Traverses pour branchements C. F. F. pour lignes principales	17 585 =	1 519
Total	165 386 =	12 182

Traverses en béton armé, brevet suisse N° 40418	100	pièces
Accessoires de rails	4 220	tonnes

Branchements et croisements.

Branchements simples.	372	pièces
» pour aiguilles anglaises . .	304	»
Total	676	pièces
Croisements simples	792	pièces
» doubles	218	»
» anormaux	139	»
Total	1 149	pièces
Cœurs en fonte en coquille	91	pièces
» d'acier reversibles . . .	30	»
Total	121	pièces
Rails pleins pour lames d'aiguilles . . .	489	tonnes
Pointes de cœur en acier Martin . . .	113	»
Cornières pour contre-rails	168	»
Contre-rails en cornières, normaux . . .	1 226	pièces
» » anormaux . . .	42	»
Plaques de support en tôle	557	tonnes

Traverses de bois.

a. Traverses ordinaires:

chêne		54 609	pièces
de provenance suisse .	47 866 pièces		
» française .	6 743 »		
hêtre, toutes de provenance suisse . .		44 227	»
mélèze, » » » . .		4 908	»
pin, » » » . .		15 773	»
Total		119 517	pièces

b. Traverses pour branchements et ponts:

chêne	1 625	m³
de provenance suisse . .	1031 m³	
» » française. .	541 »	
» » allemande .	53 »	

Ont été *injectées :*

A. Traverses ordinaires :

1. Au chlorure de zinc :

a. d'après le procédé Burnett :

traverses de chêne .	2671	pièces	3 554 pièces
» » pin . .	883	»	

b. d'après le procédé Straschun :

chêne	603	pièces	3 078 »
pin	2475	»	

2. A la créosote :

traverses de chêne	47 928	pièces	106 421 »
» » hêtre	42 577	»	
» » mélèze	4 379	»	
» » pin	11 537	»	

Total 113 053 pièces

B. Traverses pour branchements et ponts :

Au chlorure de zinc, procédé Burnett . .	$183,_{23}$	m^3
A la créosote	$1451,_{47}$	»
Total	$1634,_{70}$	m^3

V. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. Nous avons à fournir les renseignements suivants sur les principaux *procès* soutenus pendant l'année par la Direction générale.

a. Les procès avec l'entreprise de construction du tunnel du Simplon, *Brandt, Brandau & Cie* (v. rapport de gestion de 1911, p. 199) et avec l'*entreprise de construction du tunnel du Ricken* (v. rapport de gestion de 1908, p. 214) ont été liquidés par des transactions peu après la clôture de l'exercice, les 11 février et 20 janvier 1913. Des renseignements détaillés sur ces transactions seront fournis dans notre prochain rapport annuel.

b. Dans le procès que nous avons engagé contre le *chemin de fer Berne-Neuchâtel* au sujet du mode de calcul des indemnités de cojouissance des gares de Berne et de Neuchâtel et de la station de Chiètres (v. rapport de gestion de 1911, p. 25, lettre *e*, ch. 1), l'échange des pièces de procédure est terminé, et une expertise a été ordonnée.

c. L'action que la *commune de Brigue* nous avait intentée devant le Tribunal fédéral (v. rapport de gestion de 1911, p. 201, ch. 3) a été liquidée par transaction, à la première audience, sur la proposition du juge instructeur. Cette transaction repose sur les bases suivantes :

Les chemins de fer fédéraux paient à la commune municipale de Brigue une somme de fr. 20,000 et lui cèdent gratuitement, sur le terrain occupé par l'ancienne gare, une parcelle d'environ 4500 m², sur laquelle la commune s'engage à construire un lazaret, ainsi qu'une route ouverte aussi aux chemins de fer fédéraux.

La commune se désiste de ses conclusions tendant au paiement d'une somme de fr. 40,000 et à la rétrocession de l'emplacement de l'ancienne gare, d'une superficie d'environ 25,000 m². D'autre part, elle concède à perpétuité aux chemins de fer fédéraux, pour leur personnel, deux lits dans l'hôpital d'arrondissement des communes du Haut-Valais, à Brigue, avec le prix de pension accordé aux communes subventionnantes.

d. Notre procès avec le *chemin de fer régional du Val-de-Travers* (v. rapport de gestion de 1911, p. 201, ch. 2) a été liquidé par désistement de la compagnie, à la suite de la résiliation anticipée du contrat d'exploitation (v. p. 21 ci-devant).

2. Vu les expériences faites avec les « prescriptions provisoires sur le *règlement, par les stations, des demandes d'indemnité* pour perte totale ou partielle ou pour avarie d'objets soumis au transport », en vigueur depuis le 1er janvier 1911 (v. rapport de gestion de 1910, p. 178, ch. 3), et vu les assurances données au commerce genevois, lors du rachat de la gare de Cornavin, dans le message du Conseil fédéral du 3 juin 1912, nous avons jugé à propos d'adopter définitivement ces prescriptions et d'augmenter les compétences des gares et stations.

Conformément à la proposition que nous lui avons soumise, d'accord avec notre Conseil d'administration, le Conseil fédéral nous a conféré dans ce but l'autorisation nécessaire, par arrêté du 13 août 1912 modifiant et complétant le règlement d'exécution de la loi sur le rachat.

Nous avons alors élaboré un règlement conférant aux stations la compétence de liquider certaines demandes d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie d'objets remis au transport. Ce règlement a été adopté par notre Conseil d'administration le 18 janvier 1913, et il est entré en vigueur le 1er février dernier.

Pour le moment, la compétence des gares continue à être limitée aux réclamations résultant du contrat de transport, à l'exception des réclamations pour retards. Dans la plupart des cas de retards, en effet, les gares ne possèdent pas les éléments nécessaires pour fixer le chiffre des indemnités.

En ce qui concerne, en revanche, le montant des indemnités, les compétences des gares ont été considérablement augmentées. Tandis qu'aux termes des prescriptions provisoires les fonctionnaires des gares et stations pouvaient allouer jusqu'à 50 ou 20 francs, suivant leur rang, le chiffre maximum de la compétence est actuellement fixé, suivant l'importance des stations, de la manière suivante :

a. pour les gares avec inspecteur	fr.	250
b. pour les gares de Ire classe et les administrations des entrepôts	»	200
c. pour les autres gares	»	150
d. pour les stations de Ire et de IIe classe . .	»	50

Les compétences sont exercées par le fonctionnaire qui a sous ses ordres le trafic donnant lieu à la demande d'indemnité. Pour le trafic des bagages et des colis express, c'est l'inspecteur ou le chef de gare ou de station; pour le trafic des marchandises, c'est l'administrateur du service des marchandises, le chef aux marchandises ou l'administrateur des entrepôts, ou bien, à ce défaut, le chef de gare ou de station.

L'attribution de compétences si étendues aux gares et stations a nécessairement entraîné l'élévation du chiffre des compétences des chefs des bureaux du contentieux. Ce chiffre a été porté de 100 à 500 francs pour le chef du service du contentieux de la Direction générale, et de 50 à 400 francs pour les chefs des bureaux du contentieux des arrondissements.

3. Par avis nº 390, année 1909, de la Feuille officielle, nous avions autorisé les stations et les bureaux d'expédition des marchandises à permettre en tout temps aux intéressés de consulter les *procès-verbaux de constatation* dressés à l'occasion de *perte totale ou partielle ou d'avarie de marchandises,* et même d'en prendre copie. Pour compléter cet avis, nous avons prescrit aux stations et bureaux d'expédition de délivrer, sur demande, des *copies certifiées conformes* des procès-verbaux en question, contre perception d'une taxe de 50 cts. par exemplaire.

4. Au vu d'un rapport adressé par le département militaire au Conseil fédéral sur la question de savoir à qui incombe la *charge des dépenses pour les travaux d'extension demandés par le Conseil fédéral, dans l'intérêt de la défense nationale, sur le réseau des chemins de fer fédéraux (quais militaires, etc.),* nous avons prié le Département des chemins de fer de proposer au Conseil fédéral de décider :

1º que les dispositions de l'art. 14, al. 3 et 4, de la loi sur les chemins de fer s'appliquent aux chemins de fer fédéraux aussi bien qu'aux autres entreprises ferroviaires;

2º que les litiges surgissant entre l'administration militaire et la nôtre, quant à l'application de ces dispositions légales, doivent être tranchés par le Conseil fédéral, les deux administrations entendues.

Le Conseil fédéral ne s'était pas encore prononcé sur cette question à la fin de l'année.

5. Au vu d'une circulaire adressée le 6 août par le Con-

seil fédéral aux gouvernements cantonaux au sujet des *travaux qui doivent être exécutés aux installations de chemin de fer le dimanche et les jours de fêtes,* nous avons publié dans la Feuille officielle une instruction aux termes de laquelle les travaux de ce genre ne peuvent être exécutés, sauf dans les cas urgents imprévus, qu'avec l'approbation ou par ordre formel de la Direction d'arrondissement.

6. A la suite des pourparlers engagés avec la Société des usines électriques de Beznau-Lœntsch, une entente est intervenue au sujet d'une nouvelle formule de contrat pour l'*établissement de lignes électriques à fort courant sur le domaine du chemin de fer* (voir chiffre 6 de notre rapport de gestion de 1911, p. 202).

7. Aux termes du contrat d'adjudication des travaux, la société d'entreprises Jules Berger, à Berlin, était tenue d'instituer une caisse-maladie pour les ouvriers occupés à la construction du *tunnel du Hauenstein.*

Nous en avons approuvé les statuts, en apportant quelques changements au projet.

8. Le Conseil fédéral a pris un arrêté accordant la *franchise de port* à la *division des travaux du tunnel II du Simplon,* nouvellement créée, dans la même mesure qu'aux autres services de la Direction générale et des arrondissements des chemins de fer fédéraux mentionnés à l'art. 148 de l'ordonnance d'exécution de la loi sur les postes. Nous avons édicté à ce sujet une instruction.

9. Madame *Bertha Roth-Appert,* à Bâle, nous a demandé une indemnité en raison de la diminution de valeur qu'aurait subie une propriété qu'elle possédait à Laufon, par suite de la transformation de la gare de cette localité; nous n'avons pas pu, toutefois, lui donner satisfaction, cette affaire ayant été tranchée par les tribunaux. Le Conseil d'administration, auquel elle s'adressa encore par la suite, confirma notre décision.

10. A la demande du Département fédéral des chemins de fer, nous lui avons adressé un préavis détaillé sur le projet d'*arrêté fédéral concernant le droit d'éligibilité du personnel* (v. rapport de gestion de 1911, p. 19, ch. 2), après que le Conseil national l'eut discuté.

Une fois cet arrêté accepté par les Chambres (v. p. 14,

lettre *f*), nous avons élaboré le règlement prévu à l'art. 5. Le Conseil d'administration l'a adopté le 18 novembre, et le Conseil fédéral l'a approuvé le 26 du même mois.

11. Dans une pétition adressée en mars au Conseil fédéral, l'Union ouvrière et la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport ont demandé l'*abrogation partielle du nouveau règlement nº 25* sur les salaires des ouvriers à la journée, mais dans sa séance du 10 septembre le Conseil fédéral a refusé, pour cause d'incompétence, d'entrer en matière sur cette demande, ainsi que le lui avait proposé le Conseil d'administration.

12. Le secrétariat général de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport ayant demandé au Conseil fédéral de rapporter une *instruction* que nous avions donnée aux Directions d'arrondissement et qui *interdisait de nommer des commis de Irc classe dans les bureaux des ingénieurs de section,* le Département des chemins de fer nous a communiqué ce recours, pour préavis. Se ralliant à notre proposition, le Conseil fédéral a décidé de ne pas entrer en matière sur la demande, faute de compétence. Il a relevé encore une fois que ni la loi sur le rachat ni celle sur les traitements du personnel des chemins de fer fédéraux ne reconnaissent un droit de recours à l'Assemblée fédérale ou au Conseil fédéral contre les ordonnances ou les règlements édictés par les chemins de fer fédéraux.

13. Les Directions d'arrondissement avaient été invitées, par un *ordre général datant d'avril 1909,* à ne pas accorder *les augmentations périodiques de traitement aux fonctionnaires et employés sur le point de quitter le service* des chemins de fer fédéraux. Un ouvrier de la traction, qui s'était vu refuser, en vertu de cet ordre, l'augmentation périodique qui lui serait revenue le 1er avril 1912, s'en plaignit au Département des chemins de fer. En examinant la question à nouveau, nous avons constaté que cet ordre était effectivement en contradiction avec les dispositions de la loi sur les traitements, aussi l'avons-nous *rapporté,* en ayant soin d'en aviser les Directions d'arrondissement.

14. Un mode de procéder uniforme a été ordonné aux Directions d'arrondissement quant aux *retenues à faire sur les traitements et salaires dans les cas d'accidents entraînant la responsabilité du chemin de fer et donnant lieu à hospi-*

talisation. A moins de circonstances spéciales, cette retenue doit être de fr. 1 par jour pour les employés et ouvriers célibataires, et de 50 cts. pour les agents mariés; elle est censée compenser l'économie réalisée par l'agent du fait de son traitement à l'hôpital.

15. Une *grève générale de 24 heures* a éclaté à Zurich le 12 juillet. Bien que le personnel de nos ateliers se fût prononcé contre la grève, le travail y a été suspendu toute la journée. Les ouvriers se sont présentés, le matin, à l'heure réglementaire, mais ils sont repartis, parce que des grévistes d'autres entreprises gardaient les entrées. L'enquête que nous avons fait faire par la Direction du III^e^ arrondissement a démontré que quatre ouvriers avaient cherché à détourner leurs camarades de la reprise du travail, aussi ont-ils été congédiés pour le plus prochain terme.

16. Nous avons demandé par circulaire aux Directions d'arrondissement si les *actes délictueux* commis par les fonctionnaires et employés *envers l'administration des chemins de fer fédéraux,* en particulier les *malversations de tout genre,* sont toujours signalés au Ministère public de la Confédération, conformément aux arrêtés du Conseil fédéral du 28 mai 1903 et du 12 novembre 1909. Toutes nous ont répondu affirmativement.

17. Nous avons adhéré aux « prescriptions uniformes concernant la marche à suivre en cas d'expédition d'un envoi accompagné d'un bulletin d'affranchissement ou grevé de remboursement », adoptées par le *Comité international des transports* dans les séances qu'il a tenues à Rome les 10 et 11 mai 1911.

Nous avons également accepté, avec une seule réserve, les quelques changements non essentiels apportés dans la même conférence à la convention relative à la transmission des marchandises et au partage des indemnités pour les transports internationaux par chemins de fer.

Nous nous sommes fait représenter aux séances du Comité international des transports qui ont eu lieu à *Copenhague* les 3, 4 et 5 juin.

b. Assurances.

1. La revision annuelle des valeurs comprises dans notre

contrat général d'assurance contre l'incendie, opérée pendant le IIe trimestre, a donné les résultats suivants :

a. Approvisionnements . .	fr.	24,000,000
b. Matériel roulant . . .	»	184,300,000
c. Mobilier et ustensiles . .	»	20,000,000
d. Marchandises et bagages .	»	50,600,000
e. Bâtiments	»	20,400,000
Total	fr.	299,300,000

Par rapport aux chiffres de l'année dernière, ces résultats représentent une augmentation de la somme assurée de fr. 5,100,000 qui provient principalement de l'accroissement des approvisionnements et du matériel roulant.

2. Il a été payé au consortium des sociétés d'assurance fr. 147,857.75 en *primes*, pour l'assurance du réseau des C. F. F. du 30 juin 1912 au 30 juin 1913, dont fr. 23,757.20 pour le Ve arrondissement.

3. Les *indemnités* suivantes nous ont été payées :

a) par le *consortium d'assurance* fr. 40,601.35 pour 79 sinistres;

b) par les *établissements d'assurance obligatoire des cantons* fr. 4642 pour 10 sinistres;

c) par des *établissements privés d'assurance* (IVe arrondissement) fr. 97.— pour 1 sinistre.

4. Le *contrat général* avec notre *consortium d'assurance* expire le 30 juin 1913. Depuis qu'il existe (30 juin 1903) jusqu'au 31 décembre 1912, nous avons payé pour fr. 1,126,244.75 de primes et touché du consortium fr. 248,957.35 d'indemnités, pour 639 sinistres.

Nous sommes actuellement occupés à étudier la question de savoir s'il y a lieu, dans ces conditions, de contracter une nouvelle assurance, ou si le moment n'est pas venu d'adopter le système de l'assurance directe.

c. Cautionnements.

1. La *revision générale des cautionnements fournis en garantie de crédits pour frais de transport* a été terminée en 1912.

2. Au 31 décembre 1912, l'*état des cautionnements* était le suivant :

Cautionnements fournis en espèces :

Direction générale	323	cautionnements	pour	fr.	309,670. —
Ier arrondissement	223	»	»	»	158,106. 66
IIe »	367	»	»	»	103,397. 45
IIIe »	90	»	»	»	24,860. —
IVe »	142	»	»	»	37,075. —
Ve »	203	»	»	»	71,788. 20

Cautionnements fournis en titres :

Direction générale	635	cautionnements	pr	fr.	6,342,681. 68
Ier arrondissement	49	»	»	»	212,543. 95
IIe »	86	»	»	»	705,068. 33
IIIe »	111	»	»	»	203,882. —
IVe »	91	»	»	»	335,140. 10
Ve »	33	»	»	»	225,401. 65

Cautionnements par signatures :

Direction générale	806	cautionnements	pr	fr.	6,863,617. —
Ier arrondissement	44	»	»	»	192,190. —
IIe »	89	»	»	»	467,940. —
IIIe »	130	»	»	»	207,310. —
IVe »	84	»	»	»	211,680. —
Ve »	14	»	»	»	70,000. —

Au total 3520 cautionnements pour . . fr. 16,742,352. 02

Dans cette somme sont compris 20 cautionnements généraux s'élevant à fr. 1,762,500.

d. Impôts.

Nous n'avons rien d'important à signaler.

e. Accidents.

Nous nous référons, quant au nombre des accidents donnant lieu à responsabilité civile et aux indemnités payées en 1912, aux tableaux statistiques et aux comptes annexés au présent rapport.

Il a été réglé pendant l'exercice les cas de responsabilité suivants :

par	la	Direction	du	Ier	arrondissement	.	.	.	.	32
»	»	»	»	IIe	»	.	.	.	.	30
»	»	»	»	IIIe	»	.	.	.	.	52
»	»	»	»	IVe	»	.	.	.	.	20
»	»	»	»	Ve	»	.	.	.	.	5
								Total		139

Trois des arrangements conclus par les Directions d'arrondissement ont dû être soumis à notre ratification.

Deux des cinq cas réglés par la Direction du Ve arrondissement concernent l'ancien chemin de fer du St. Gothard.

f. Achats et ventes de terrain.

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

Achats de terrain.

	Parcelles	Superficie m²	Prix d'achat fr.
Ier arrondissement .	538	277,443,7	1,552,828.—
IIe » .	547	637,974	3,375,601.55
IIIe » .	53	73,609,3	712,775.85
IVe » .	238	231,604,1	985,278.35
Ve » .	208	545,383	999,026.79
Total . .	1584	1,766,014,1	7,625,510.54

Ventes de terrain.

	Parcelles	Superficie m²	Prix de vente fr.
Ier arrondissement .	58	17,205	15,771.99
IIe » .	21	11,367,7	41,174.50
IIIe » .	18	11,487,7	7,684.25
IVe » .	26	49,044	14,909.70
Ve » .	4	6,975	919.—
Total . .	127	96,079,4	80,459.44

Parmi les *achats* les plus importants, nous citerons :

45 parcelles d'une superficie totale de 35,490 m², acquises au prix de fr. 185,947.55 pour la construction de la gare internationale de Vallorbe;

60 parcelles d'une superficie totale de 43,143 m², acquises au prix de fr. 214,130.20 en prévision de l'extension de la gare de Payerne;

49 parcelles d'une superficie totale de 78,219 m², acquises au prix de fr. 881,370.60, en prévision de la construction d'une gare à marchandises « en Sébeillon », à Lausanne;

317 parcelles d'une superficie totale de 68,456 m², acquises au prix de fr. 134,972.85 sur le territoire des communes de Cressier, Cornaux et Landeron pour la pose de la double voie St. Blaise-Neuveville;

3 parcelles d'une superficie totale de 7573 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 458,582.50 pour la construction d'un bâtiment postal de transit à la gare aux voyageurs de Bâle;

3 parcelles d'une superficie totale de 10,068.5 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 457,822.50 en prévision de l'agrandissement de la gare aux voyageurs de Bâle;

29 parcelles d'une superficie totale de 19,741 m², acquises au prix de fr. 102,431.95 pour l'agrandissement de la station de Pratteln;

31 parcelles d'une superficie totale de 71,779 m², sur le territoire de la commune de Gelterkinden, acquises au prix de fr. 138,980.70, bâtiments compris, pour la nouvelle ligne du Hauenstein;

3 parcelles d'une superficie totale de 2978 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 390,000 pour la transformation de la gare de Berne;

100 parcelles d'une superficie totale de 127,050 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 623,189.80 sur le territoire de la commune de Madretsch pour la transformation de la gare de Bienne;

8 parcelles d'une superficie totale de 51,587 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 475,047.50 sur le territoire de la commune de Bienne pour la transformation de la gare;

95 parcelles d'une superficie totale de 105,035 m², acquises au prix de fr. 164,628 sur le territoire de la commune d'Oberried pour la construction de la ligne du Lac de Brienz;

5 parcelles d'une superficie totale de 18,535 m², acquises au prix de fr. 553,404.40 en prévision de l'agrandissement de la gare de Zurich;

1 parcelle de 1344 m², avec bâtiment, acquise au prix de fr. 77,218.75 pour l'agrandissement de la gare de Wædenswil;

14 parcelles d'une superficie totale de 16,557 m², acquises gratuitement pour l'établissement de la nouvelle station de Schübelbach;

3 parcelles d'une superficie totale de 8730 m², acquises au prix de fr. 18,575 en prévision de l'agrandissement de la gare de Zoug;

8 parcelles d'une superficie totale de 2800 m², acquises au prix de fr. 18,104.95 pour l'agrandissement de la station de Laufenbourg;

19 parcelles d'une superficie totale de 27,484 m², acquises au prix de fr. 82,319.95 pour le déplacement de la ligne de Sulgen, à Gossau (St. Gall);

8 parcelles d'une superficie totale de 9809 m², acquises au prix de fr. 32,817.55 pour l'agrandissement de la station d'Altstætten (St. Gall);

8 parcelles d'une superficie totale de 51,004 m², acquises au prix de fr. 552,102.20 en prévision de l'agrandissement de la gare de Coire;

136 parcelles d'une superficie totale de 61,024 m², acquises au prix de fr. 133,589.80 pour la construction de la double voie Winterthour-Wil;

26 parcelles en nature de forêt sur le territoire des communes de Kussnacht (Schwyz) et Arth, d'une superficie totale de 421,095 m², acquises au prix de fr. 127,407.85 pour assurer la sécurité de l'exploitation;

5 parcelles d'une superficie totale de 1700 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 16,800 en prévision de l'agrandissement de la gare de Biasca;

6 parcelles d'une superficie totale de 2616 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 149,000 en prévision de l'agrandissement de la gare de Lugano;

1 parcelle de 2461 m² (cimetière), acquise au prix de fr. 120,000 pour l'agrandissement de la gare internationale de Chiasso;

48 parcelles d'une superficie totale de 68,235 m², acquises au prix de fr. 421,319.33 pour l'agrandissement de la gare internationale de Chiasso.

Il n'a été opéré, au cours de l'exercice, aucune *vente de terrain* de quelque importance.

Conformément à la loi sur le rachat, la Direction générale a été appelée à ratifier 56 contrats d'achat, 50 contrats de vente et 10 contrats d'échange de terrain.

g. Réclamations.

Réclamations et irrégularités.

A. Trafic international.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie	Pour retard	TOTAL
A. Réclamations formulées auprès des chemins de fer fédéraux.			
1° Nombre des réclamations.			
Réclamations non liquidées provenant de 1911	1158	543	1701
Réclamations reçues en 1912	5850	1532	7382
Total des réclamations pendantes pendant l'exercice 1912	7008	2075	9083
De ce nombre ont été:			
liquidées par le paiement d'indemnités:			
par le service du contentieux . . .	1708	1008	2716
par les stations.	2338	—	2338
repoussées comme non fondées:			
par le service du contentieux . . .	1381	565	1946
par les stations.	579	—	579
restent à liquider à la fin de 1912 . .	1002	502	1504
2° Montant des indemnités.	Fr.	Fr.	Fr.
Total des sommes réclamées en 1912 .	454,727.69	102,344.60	557,072.29
Total des indemnités payées en 1912 .			
par le service du contentieux . . .	161,454.53	29,342.81	190,797.34
par les stations.	32,197.89	—	32,197.89
Part de ces indemnités à la charge des chemins de fer fédéraux . . .	47,508.88	9,322,87	56,831.75
B. Réclamations formulées auprès d'autres administrations pour des transports empruntant le réseau des chemins de fer fédéraux.			
1° Nombre des réclamations.			
Réclamations annoncées par d'autres administrations pendant 1912 . . .	2575	1813	4388
Réclamations liquidées par le paiement d'indemnités auxquelles participent les chemins de fer fédéraux . . .	1801	562	2363
2° Montant des indemnités.	Fr.	Fr.	Fr.
Total des indemnités auxquelles les chemins de fer fédéraux participent	196,025.63	41,107.01	237,132.64
Part de ces indemnités à la charge des chemins de fer fédéraux . . .	60,223.98	12,173.45	72,397.43

C. Irrégularités.

Rapports d'irrégularités pour avaries ou pertes partielles	1374
» » pour empêchements à la livraison	1131
Total des rapports	2505

B. Trafic interne.

(Affaires traitées par les Directions d'arrondissement.)

Réclamations:

Le 1er janvier 1912, il restait encore à liquider:

	Réclamations pour perte, etc.		Réclamations pour retard	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
Ier arrondissement	106	11,888. 37	30	5,336. 55
IIe »	92	5,607. 05	10	402. 80
IIIe »	51	4,057. 05	23	1,609. 10
IVe »	12	861. 98	7	1,450. 10
Ve »	17	872. 41	2	268. 20
Total	278	23,286. 86	72	9,066. 75
En 1911:	592	31,920. 11	113	6,735. 40

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.
Ier arrondissement	2147	50,250. 85	245	7,505. 70
IIe »	2403	62,557. 27	284	12,248. 56
IIIe »	2666	77,065. 56	414	15,391. 40
IVe »	1430	49,053. 93	228	11,483. 68
Ve »	854	38,758. 64	68	2,186. 05
Total	9500	277,686. 25	1239	48,815. 39
En 1911:	7040	255,508. 42	1155	60,759. 19

De ce nombre ont été:

a. admises:

Réclamations pour pertes, etc.

	par le bureau du contentieux		par les stations		TOTAL	
	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes	Nombre	Sommes
		Part à la charge des C. F. F.		Part à la charge des C. F. F.		Part à la charge des C. F. F.
		Fr.		Fr.		Fr.
Ier arrondissement	510	17,666.12	949	8,909.79	1459	26,575.91
IIe »	698	27,950.32	1088	9,585.72	1786	37,536 04
IIIe »	844	30,530.57	1397	11,691.78	2241	42,222.35
IVe »	489	16,871.84	616	5,017.94	1105	21,889.78
Ve »	228	7,989.26	298	2,624.56	526	10,613.82
Total	2769	101,008.11	4348	37,829.79	7117	138,837.90
En 1911	. . . . .				5187	116,890.06

	Réclamations pour retard : Nombre	Sommes — Part à la charge des C. F. F. Fr.
Ier arrondissement . . .	111	2,793. 67
IIe » . . .	220	2,258. 55
IIIe » . . .	304	5,402. 50
IVe » . . .	150	2,913. 21
Ve » . . .	23	517. 42
Total	808	13,885. 35
En 1911:	641	9,572. 56

b. écartées :

	Réclamations pour perte, etc. par le bureau du contentieux Nombre	par les stations Nombre	TOTAL	Réclamations pour retard Nombre
Ier arrondissement	279	425	704	131
IIe »	579	49	628	59
IIIe »	258	179	437	111
IVe »	170	146	316	76
Ve »	235	98	333	47
Total	1521	897	2418	424
En 1911			2194	538

c. Réclamations non liquidées à la fin de l'année.

	Réclamations pour perte, etc. Nombre	Sommes	Réclamations pour retard Nombre	Sommes
Ier arrondissement	90	8,312. 70	33	2,053. 55
IIe »	81	5,911. 40	15	307. 85
IIIe »	39	3,737. 12	22	3,675. 20
IVe »	21	1,661. 61	9	784. —
Ve »	12	1,217. 40	—	—. —
Total	243	20,840. 23	79	6,820. 60
En 1911:	278	23,286. 86	72	9,066. 75

Irrégularités.

Le nombre des rapports pour irrégularités reçus en 1912 s'élève à 3,541 (3,718 en 1911), se répartissant comme suit :

Ier	arrondissement . . .	537
IIe	» . . .	693
IIIe	» . . .	1,333
IVe	» . . .	875
Ve	» . . .	103
	Total	3,541

Procès.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie						Pour retard					
	En cours le 1er janvier 1912	Intentés en 191	Liquidés en 1912			En cours le 31 décembre 1912	En cours le 1er janvier 1912	Intentés en 1912	Liquidés en 1912			En cours le 31 décembre 1912
			Entièrement ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants	TOTAL				Entièrement ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants	TOTAL	
Direction générale . .	7	6	7	—	7	6	4	2	4	—	4	2
Ier arrondissement . .	7	8	3	2	5	10	3	3	4	—	4	2
IIe » . .	3	6	3	2	5	4	—	—	—	—	—	—
IIIe » . .	1	11	11	—	11	1	1	1	1	1	2	—
IVe » . .	—	5	4	1	5	—	—	—	—	—	—	—
Ve » . .	4	7	1	2	3	8	—	—	—	—	—	—
TOTAL	22	43	29	7	36	29	8	6	9	1	10	4
En 1911:	31	40	44	5	49	22	11	5	7	1	8	8

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

1. Par lettre du 5 octobre, le Département des chemins de fer nous a fait savoir qu'il avait soumis au Conseil fédéral, le 27 septembre, après les avoir vérifiés conformément à la loi, les *comptes annuels* et les *bilans des caisses de secours* pour l'exercice de 1911, ainsi que les relevés des *cautionnements* du personnel, avec justification de leur placement. Le Département des chemins de fer ajoutait que ces documents ne donnaient lieu à aucune observation ou disposition spéciale.

2. Partant de l'idée que la nouvelle loi fédérale sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents nécessite une revision des statuts de la caisse de pensions et de secours et de celle des malades (règlements nos 29 et 30), M. l'avocat Albisser, président de l'Union fédérative des sociétés du personnel des chemins de fer, à Lucerne, nous a priés, par lettre du 13 décembre 1912, de lui communiquer nos projets, afin que les sociétés du personnel puissent se prononcer dès le début sur les divers points sur lesquels doit porter la revision.

Nous lui avons répondu le 20 décembre qu'il ne s'agirait, pour le moment, de reviser lesdits statuts que dans la mesure nécessaire pour les faire concorder avec la nouvelle loi, tout en tenant compte des assurances données au personnel, et qu'on profiterait de l'occasion pour redresser quelques défauts révélés par la pratique, mais qu'il ne pouvait être question de procéder, dans le moment actuel, à une revision générale plus complète des règlements nos 29 et 30.

Nous avons ajouté que nous estimions aussi l'organisation actuelle de la caisse de pensions susceptible de développement, de même que celle de la caisse des malades pour les ouvriers, mais qu'une réforme complète exigeait plus de temps que nous n'en avions à disposition jusqu'à l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Nous avons, en particulier, insisté sur le fait qu'il ne pourrait être question d'augmenter les prestations de l'administration qu'au moment où nous serions à même de nous rendre exactement compte de leur portée financière, par des calculs basés sur des données entièrement sûres. Or, ces calculs ne peuvent reposer que sur des observations portant sur les conditions d'invalidité et de mortalité

de toute une série d'années; mais comme notre caisse des malades ne fonctionne que depuis le 1er juillet 1910, les observations que nous avons pu faire jusqu'ici ne nous suffisent pas pour déterminer avec certitude les conséquences économiques de prestations plus grandes de la caisse. Il faut, en outre, attendre de voir quels seront les effets de la nouvelle loi fédérale sur les points qui nous intéressent.

En revanche, nous nous sommes déclarés prêts à communiquer aux sociétés requérantes le premier projet de revision des statuts des deux caisses, afin que le personnel puisse se convaincre en temps voulu qu'il a été donné suite aux assurances qu'il a reçues.

3. En date du 9 février, la Direction du Ve arrondissement nous a transmis une pétition de 39 fonctionnaires de cet arrondissement, qui demandaient à être autorisés à *passer de la caisse de secours de l'ancienne compagnie du St. Gothard à la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux.* Nous avons répondu aux pétitionnaires qu'il ne pouvait être fait droit à leur demande que par la fusion des deux caisses.

Par lettre du 17 février, la commission dite « *Commission d'Altdorf* » du personnel de l'ancienne compagnie du St. Gothard a toutefois *protesté contre la fusion éventuelle de la caisse de pensions et de secours de la compagnie du St. Gothard avec celle des chemins de fer fédéraux.*

Comme cette fusion est cependant désirable en principe, nous sommes en train d'étudier le moyen de l'opérer tout en sauvegardant tous les intérêts légitimes.

4. En date du 26 mars 1912, le Département fédéral des chemins de fer nous a transmis, en nous invitant à lui présenter un rapport et des propositions, une *pétition du personnel suisse du P. L. M.* qui devait passer au service des chemins de fer fédéraux après le rachat de la ligne Genève-La Plaine. Cette pétition avait trait: 1° à l'*admission* de ces agents dans la *caisse de pensions et de secours* des chemins de fer fédéraux, et 2° à la *fixation de leur salaire* lors de leur passage au service des chemins de fer fédéraux. Vu les dispositions des 2e et 3e alinéas de l'art. 3 de notre convention des 4 avril/23 mai 1912 avec le P. L. M., qui garantissent aux agents en question de nationalité suisse leurs droits acquis à l'assurance d'après les règlements du P. L. M., nous

nous sommes engagés à les admettre dans notre caisse de pensions et de secours, pourvu qu'ils renoncent aux droits qu'ils possèdent en vertu des règlements du P. L. M. et qu'ils satisfassent aux conditions fixées à l'art. 1er des statuts.

5. Une *société d'agents pensionnés des chemins de fer fédéraux* nous a demandé dans trois pétitions, datées des 28 mars, 30 août et 18 décembre, d'allouer à ces agents un *supplément de pension pour cause de renchérissement de la vie.* Nous avons dû repousser ces demandes, vu l'absence de base juridique permettant d'allouer de semblables suppléments, et à cause de leur portée financière.

Les requérants ayant sollicité, par la suite, une décision du Conseil d'administration, nous avons saisi ce dernier de l'affaire par rapport du 11 février 1913. La solution définitive de la question rentre dans l'exercice de 1913.

6. L'*allocation extraordinaire de fr. 150* aux ouvriers n'étant pas comprise dans le salaire servant de base aux prestations de la caisse des malades, les ouvriers tombés malades *avant* le 1er avril 1912 touchaient, à part l'indemnité correspondant à leur salaire, le montant *total* de l'allocation extraordinaire. Les ouvriers tombés malades *après* le 1er avril 1912 ne recevaient plus, en revanche, que l'indemnité proportionnelle à leur salaire de base, augmenté de l'allocation extraordinaire.

L'indemnité étant calculée d'après le salaire payable au moment de la maladie, les ouvriers tombés malades avant le 1er avril 1912 et non guéris après cette date se trouvaient ainsi dans une situation plus défavorable qu'avant le 1er avril 1912. Nous avons par conséquent décidé, pour des raisons d'équité, de *continuer à accorder* à ces ouvriers, *pour la période de maladie ultérieure au 1er avril,* un supplément correspondant à la part de l'allocation pour renchérissement dont ils ne bénéficient plus.

7. Par lettre du 24 novembre, le comité de l'Union indépendante des ouvriers des ateliers d'Olten nous a demandé d'*augmenter les prestations de la caisse des malades et de secours* en faveur des ouvriers permanents et de leurs ayants droit. Nous avons répondu, le 7 décembre, que nous ne pouvions pas prendre cette demande en considération pour le moment.

8. Par lettre du 21 mai 1912 au Département fédéral des chemins de fer, nous nous sommes prononcés contre une *requête du comité central de la Société suisse des agents des trains,* du 25 mars 1912, relative à l'*évaluation,* pour la caisse de secours du Gothard, *des allocations supplémentaires du personnel des trains et des locomotives.*

9. Nous avons procédé à une étude comparative des statuts de la *caisse des malades et de secours mutuels pour les ouvriers, etc., de l'ancienne compagnie des chemins de fer Jura-Simplon,* et de ceux de notre propre caisse des malades, du 7 mars 1910. Cette étude nous a conduits à reviser, dans les « règles interprétatives » du 9 mai 1911, la disposition se rapportant à l'art. 9 des statuts, et à décider que les anciens membres de la caisse des malades et de secours mutuels du Jura-Simplon qui ont passé le 1er juillet 1910 à la caisse des malades et de secours des chemins de fer fédéraux ont droit, lorsqu'ils sont nommés fonctionnaires et deviennent par conséquent membres de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires, au remboursement du 60 % des versements qu'ils ont effectués à la caisse des malades du Jura-Simplon.

Ainsi se trouve liquidée la pétition de l'Union ouvrière des entreprises suisses de transport, du 5 août 1911, concernant l'*interprétation de l'art. 42* des statuts de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents.

10. Comme la manière de comptabiliser les *frais de transport d'ouvriers malades* différait d'un arrondissement à l'autre, nous avons ordonné, dans une instruction générale, de délivrer des *permis de libre parcours* aux ouvriers malades, pour les voyages que le traitement qu'ils suivent les oblige à faire sur le réseau des chemins de fer fédéraux. Ces permis ne sont *pas portés au compte de ceux auxquels les intéressés ont réglementairement droit.*

11. Par lettre du 24 juillet, le Comité central de la Société suisse des employés de chemins de fer et de bateaux à vapeur nous a demandé de publier dans la *Feuille officielle* des chemins de fer fédéraux les *procès-verbaux de réélection des commissions de la caisse de pensions des fonctionnaires* et de la *caisse des malades pour ouvriers.* Nous n'avons pas pu faire droit à cette demande, mais en revanche nous avons donné l'ordre de communiquer aux assemblées des délégués de ces commissions, sur demande, le nombre des suffrages exprimés et de ceux obtenus par chacun des candidats élus.

12. L'*assemblée des délégués des commissions de la caisse de pensions* a tenu sa séance ordinaire à Lucerne le 28 septembre, et celle de la *caisse des malades* s'est réunie à Berne le 23 novembre. Elles ont surtout discuté des questions d'ordre interne.

13. Nous nous sommes fait représenter au *congrès international des actuaires,* qui s'est réuni à Amsterdam du 2 au 7 septembre.

14. Au cours de l'exercice, l'administration de la caisse de pensions et 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	
Invalides:	**7**	**81**	**62**	**64**	**31**	**1**	**246**
invalides ayant moins de 5 ans de service . .	—	2	5	2	1	1	11
invalides ayant 5 ans de service ou plus . . .	7	79	57	62	30	—	235
Assurés actifs décédés: .	**1**	**23**	**33**	**34**	**15**	—	**106**
indemnités à forfait allouées à des veuves .	—	1	1	—	—	—	2
indemnités à forfait allouées à des orphelins	—	2	7	—	—	—	9
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère .	—	—	—	—	—	—	—
veuves pensionnées . .	—	15	29	29	13	—	86
orphelins pensionnés .	—	33	64	38	30	—	165
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	3	—	—	—	—	3
Invalides décédés: . . .	**1**	**21**	**26**	**34**	**21**	—	**103**
veuves pensionnées . .	1	15	19	17	10	—	62
orphelins pensionnés .	—	7	14	11	—	—	32
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	—	—	—	—	—	—
Veuves décédées: . . .	**1**	**14**	**26**	**25**	**13**	—	**79**
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	2	—	—	—	—	2
Veuves remariées: . . .	—	**3**	**5**	**1**	**2**	—	**11**
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	4	9	1	2	—	16

Dans cette récapitulation ne sont pas comprises les mises à la pension d'agents du Ve arrondissement assurés à la caisse de secours de l'ancienne compagnie du St. Gothard.

L'administration a reçu en outre 161 *demandes de secours basées sur l'article 36,* lesquelles ont été accueillies favorablement par les commissions compétentes de la caisse de secours. La somme allouée s'élève à fr. 26,086. 26.

Il a été porté à la connaissance de l'administration de la caisse de secours 9 *cas d'invalidité* et *13 décès résultant d'accidents engageant la responsabilité civile des C. F. F.*

D. Directions d'arrondissement.

1. En date du 2 avril, le Conseil fédéral a, conformément à la proposition du Conseil d'administration, nommé M. *Louis Murset,* alors secrétaire général des chemins de fer fédéraux, au poste de membre de la *Direction du Ve arrondissement* devenu vacant par la nomination de M. Zingg comme membre de la Direction générale, et il l'a chargé du département des finances et du contentieux. M. Murset est entré en fonctions le 1er mai.

Par le même arrêté, M. Siegfried a été désigné comme président et M. Murset comme vice-président de cette Direction.

2. 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.

La Direction du Ier arrondissement a discuté 2608 affaires en 102 séances, celle du IIe 2561 en 95 séances, celle du IIIe 1662 en 101 séances, celle du IVe 1564 en 105 séances et celle du Ve 1900 en 104 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 1912 est de	fr.	13,780,807. 07
le report du solde actif au 1er janvier 1912 était de	»	4,554,212. 32
L'excédent de l'exercice 1912, non compris le solde de l'année précédente, est ainsi de	fr.	9,226,594. 75

Ce résultat favorable est dû en première ligne au développement de trafic de l'année 1912. De plus, nous nous sommes efforcés de limiter dans la mesure du possible les dé-

penses de toutes les branches de l'administration et de l'exploitation, sans toutefois perdre de vue le principe d'une administration rationnelle.

Nous proposons d'affecter le solde actif de fin 1912, fr. 13,780,807.07, aux buts suivants :

1.	Versement complémentaire à la caisse de pensions et de secours à titre d'intérêt et d'amortissement du déficit	fr.	185,000.—
	Ensuite d'accroissement de ce déficit, le budget de 1913 prévoit une quote d'amortissement de fr. 1,100,000, celui de 1912 fr. 915,000 seulement; nous proposons de verser à la caisse de pensions et de secours la différence de fr. 185,000 déjà pour l'année 1912.		
2.	Bonification au compte des « dépenses à amortir » pour installations importantes mises hors service en 1912 et devant être démolies en 1913, puis défalquées du compte de construction :		
	Ancien pont de la Limmat près de Wettingen . . fr. 170,000		
	Bâtiment des anciens ateliers de Zurich . . » 700,000	»	870,000.—
3.	Amortissement du solde de l'agio de fr. 6,000,000 pour reprise de l'emprunt 3 ½ % du Gothard	»	4,800,000.—
4.	Amortissement partiel de frais d'émission et de pertes de cours, au montant de fr. 2,987,977, de l'emprunt 3 ½ % des chemins de fer fédéraux 1899/1902	»	1,500,000.—
	Total	fr.	7,355,000.—
	Resterait comme report à compte nouveau .	»	6,425,807.07
	Total du solde actif à fin 1912, comme ci-dessus	fr.	13,780,807.07

En conséquence nous avons proposé à notre Conseil d'administration de vous prier de soumettre à l'Assemblée fédérale les *résolutions* suivantes :

1° Le compte de 1912 et le bilan au 31 décembre 1912 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° Le compte de profits et pertes de 1912 bouclant par un solde actif de . . . . . fr. 13,780,807.07 est approuvé.

Une partie de ce solde est affectée à divers amortissements selon détail d'autre part, soit . . . . . » 7,355,000.—

et l'excédent de . . . . . fr. 6,425,807.07

est reporté à compte nouveau.

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1912 est approuvée.

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

Berne, le 4 avril 1913.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux:

Le président,
Dinkelmann.

Annexes:

1. Compte de l'année 1912.
2. Tableaux statistiques.
3. Rapport sur l'exercice de 1912 de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe.
4. Rapport sur l'exercice de 1912 de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents.