

Zeitschrift: Comptes de l'année ... / Chemins de fer fédéraux
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1914)

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 1914
Autor: Dinkelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676192>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.04.2026

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

Rapport

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 1914.

(Du 16 avril 1915.)

*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 1914, en vous priant de vouloir bien les soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Le résultat de l'exercice se ressent fortement des effets de la guerre qui a éclaté en Europe au début du mois d'août. Malgré que les dépenses d'exploitation soient tombées de fr. 142,405,716 en 1913 à fr. 135,194,538, le boni du compte d'exploitation n'est que de fr. 48,344,142, en regard de fr. 70,315,599 l'année précédente. Ce résultat provient du fait que les recettes d'exploitation sont descendues de fr. 212,721,315 en 1913 à fr. 183,538,680, et il est de fr. 19,803,168 inférieur aux prévisions du budget. Il s'ensuit que le compte de profits et pertes accuse un solde passif de fr. 17,235,251, ou plus exactement de fr. 9,196,087 si l'on en déduit le solde actif de fr. 8,039,164

reporté du dernier exercice. En dépit du chiffre élevé de ce déficit, on peut dire que le résultat final est sensiblement meilleur qu'on ne devait le craindre au vu de celui des premiers mois de la guerre.

Le solde passif de la clôture de compte est dû principalement au recul considérable qu'ont subi les recettes d'exploitation; ce recul est de fr. 12,455,393, ou 14,72 %, pour les voyageurs et de fr. 16,165,810, ou 13,56 %, pour les marchandises. Il est vrai qu'une partie de cette moins-value de recettes est balancée par la diminution notable des dépenses d'exploitation, qui est la conséquence des mesures d'économie appliquées depuis le début de la guerre et qui atteint 7,2 millions de francs pour l'année entière, bien que les sept premiers mois accusent encore une augmentation de 2,7 millions. Le résultat des comptes de l'exercice de 1914 et l'incertitude dans laquelle nous nous trouvons, en raison de la guerre, sous le rapport du développement futur des recettes d'exploitation, imposent à notre administration le devoir de persister à ne consentir à des dépenses nouvelles qu'avec une extrême prudence et après un consciencieux examen.

Nous fournirons plus loin les explications détaillées sur le résultat des comptes. Pour le moment, nous nous bornons à relever que le coefficient d'exploitation est monté de 66,94 en 1913 à 73,66.

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accusait à la fin de 1914 :

		Longueur réelle km.	Longueur exploitée km.
I ^{er} arrondissement	. . . .	698,106	713,257
II ^e	»	615,124	620,786
III ^e	»	736,053	750,536
IV ^e	»	428,696	433,317
V ^e	»	272,525	275,138
	Total	2750,504	2793,034

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité, en 1914, le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, y compris la ligne Ebnet-Nesslau, et les chemins de fer secondaires Vevey-Chexbres, Bière-Apples-Morges, Bulle-Romont, Cossonay-gare—Cossonay-ville, 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 198,373 km. Nous avons aussi effectué le service de la traction et des trains sur la ligne secondaire Pont-Brassus (13,259 km.), ainsi que sur les lignes Iselle-Domodossola (19,068 km.) et Pino-Luino (14,640 km.), qui appartiennent aux chemins de fer italiens de l'Etat. Enfin, les chemins de fer fédéraux ont assuré la gestion financière et le service d'entretien de la voie du chemin de fer Wald-Rüti (6,570 km.).

A. Conseil d'administration.

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

a. Le 18 juillet, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg y a nommé M. *Joseph Chuard*, conseiller d'Etat, chef du département des travaux publics, en remplacement de feu M. *Louis Cardinaux*. Celui-ci a été remplacé comme scrutateur par M. *Kuntschen*.

b. Dans sa séance du 23 octobre, le Conseil fédéral y a élu M. le professeur *Dr Paul Speiser*, à Bâle, en remplacement de feu M. *Placide Weissenbach*, ancien président de la Direction générale.

c. Le 26 décembre est décédé à Siblingen (Schaffhouse), M. *Jacques Keller*, conseiller d'Etat, qui avait été réélu pour la nouvelle période administrative.

d. Le Conseil fédéral a confirmé, le 14 décembre, pour la nouvelle période administrative expirant le 31 décembre 1917, les membres du Conseil nommés par lui et sortant de charge. Il a en outre nommé M. *Vetsch*, docteur en médecine, à St. Gall, à la place de M. *Diethelm-Grob*, démissionnaire. Les cantons et les Conseils d'arrondissement ont également désigné à nouveau leurs représentants.

Par suite de ces diverses nominations, le Conseil d'administration est composé de la manière suivante pour la 5^e période administrative :

a. *Membres nommés par le Conseil fédéral.*

1. *Abt Henri*, conseiller national, à Bünzen;

2. *von Arx Casimir*, député au Conseil des Etats, à Olten;
3. *Battaglioni Antoine*, docteur en droit et avocat, à Lugano;
4. *Bell Théodore*, ingénieur, président de la Société anonyme Th. Bell & Cie, à Kriens;
5. *Boveri Walter*, ingénieur, à Baden;
6. *Dubois Léopold*, administrateur, délégué du Bankverein suisse, à Bâle;
7. le Dr *Frey Alfred*, vice-président de la Société suisse du commerce et de l'industrie, conseiller national, à Zurich;
8. le Dr *Frey Jules*, président du Conseil d'administration de la Société de crédit suisse, à Zurich;
9. *Gaudard Emile-Louis*, avocat, conseiller national, à Vevey;
10. *Held Walter*, avocat, à Berne;
11. *Hirter Jean*, vice-président de la Chambre bernoise du commerce et de l'industrie, conseiller national, à Berne;
12. *Knüsli Jean*, ancien directeur de la fabrique de locomotives, à Winterthour;
13. *Krebs Werner*, secrétaire de la Société suisse des arts et métiers, à Berne;
14. *Lachenal Adrien*, avocat, député au Conseil des Etats, à Genève;
15. *Leumann Georges*, député au Conseil des Etats, à Frauenfeld;
16. *von Moos Paul*, directeur de la Banque cantonale d'Unterwald-le-Haut, à Sachseln;
17. le Dr *Moser Charles*, conseiller d'Etat, à Berne;
18. le Dr *Moser Robert*, ancien ingénieur en chef du chemin de fer du Nord-Est, à Zurich;
19. le Dr *Ræber Joseph*, conseiller d'Etat, à Küsnacht (Schwyz);
20. *Sænger Walter*, négociant, président de la Banque cantonale de Bâle, à Bâle;
21. le Dr *Speiser Paul*, professeur, à Bâle;
22. *de Stockalper Ernest*, ingénieur, à Sion;
23. *Vetsch Ulrich*, docteur en médecine, à St. Gall;
24. *Wild Charles-Emile*, architecte, directeur du musée de l'industrie et des arts et métiers, conseiller national, à St. Gall;

b. Membres nommés par les cantons et demi-cantons.

1. *Bleuler-Hüni Conrad*, ancien conseiller d'Etat, à Zurich . Zurich;
2. Berne;
3. *de Schumacher Félix*, conseiller d'Etat, à Lucerne . Lucerne;
4. *Furrer Joseph*, landammann et conseiller national, à Silenen . Uri;
5. *Rickenbach Henri*, député, à Einsiedeln . Schwyz;
6. *Wirz Adalbert*, député au Conseil des Etats, à Sarnen . Unterwald-le-Haut;
7. *Wyrsch Jacques*, docteur en médecine, landammann et député au Conseil des Etats, à Buochs . Unterwald-le-Bas;
8. *Blumer Edouard*, industriel, conseiller national, à Schwanden . Glaris;
9. *Knüsel J.*, conseiller d'Etat, à Risch . Zoug;
10. *Chuard Joseph*, conseiller d'Etat, à Fribourg . Fribourg;
11. *von Arx Ferdinand*, conseiller d'Etat, à Soleure . Soleure;
12. le Dr *Blocher H.*, conseiller d'Etat, à Bâle . Bâle;
13. *Brodbeck Adolphe*, conseiller d'Etat, à Liestal . Bâle-Campagne;
14. *Altorfer G.*, conseiller d'Etat, à Schaffhouse . Schaffhouse;
15. *Eugster Arthur*, ancien landammann, conseiller national, à Speicher . Appenzell Rh.-Ext.;
16. *Steuble Adolphe*, landammann conseiller national, à Appenzell Appenzell Rh.-Int.;
17. *Hauser Jean*, conseiller d'Etat, à St. Gall . St. Gall;
18. *Conrad François*, ancien conseiller d'Etat, à Sils/Domleschg Grisons;
19. *Keller Emile*, conseiller d'Etat et conseiller national, à Aarau Argovie;
20. *Aepli A.-O.*, conseiller d'Etat, à Frauenfeld . Thurgovie;

21. *Cattori Joseph*, avocat, conseiller national, à Locarno . Tessin;
22. *Etier Paul*, conseiller d'Etat, à Lausanne Vaud;
23. *Kuntschen Joseph*, conseiller d'Etat et conseiller national, à Sion Valais;
24. *Calame Henri*, conseiller d'Etat, à Neuchâtel Neuchâtel;
25. *Charbonnet Victor-Marc*, conseiller d'Etat, à Genève . . . Genève;

c. Membres nommés par les Conseils d'arrondissement.

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

Au cours de cette année le Conseil d'administration a eu 8 séances et la Commission permanente 11; ces séances ont été consacrées aux affaires suivantes :

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

a. Le rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1913 ont été approuvés le 30 avril.

L'Assemblée fédérale a pris à ce sujet, en date du 15 juin, l'arrêté reproduit au chapitre C, Généralités, 1, *b.*

b. Le rapport sur l'exercice de 1913 de la caisse de pen-

sions et de secours pour les fonctionnaires et les employés à poste fixe, qui forme une annexe au rapport de gestion de la même année, a été approuvé le 1^{er} mai.

c. Le même jour a été approuvé le rapport de 1913 de la *caisse des malades et de secours* pour les ouvriers permanents, qui constitue aussi une annexe au rapport de gestion du même exercice.

d. Le *budget des chemins de fer fédéraux* pour l'année 1915, comprenant :

- 1^o le *budget d'exploitation*, avec 6 annexes relatives aux budgets spéciaux des services auxiliaires et des entreprises accessoires;
- 2^o le *budget du compte de profits et pertes*;
- 3^o le *budget de construction*;
- 4^o le *budget du compte de capital*,

a été adopté le 23 octobre.

A cette occasion, le Conseil d'administration a exprimé le vœu pressant que *l'élévation des taxes d'aller et retour* (rapport du 12 octobre 1909 au Département des chemins de fer et rapport complémentaire du 23 octobre 1914) fût décidée avant la fin de l'année 1914.

L'Assemblée fédérale a approuvé ces budgets par arrêté du 22 décembre, reproduit au chap. C, Généralités, 1, a et c.

2. *Préavis sur la revision d'actes législatifs touchant les chemins de fer fédéraux.*

a. Le Conseil d'administration a traité et approuvé les projets ci-après touchant la revision de certaines dispositions du règlement pour l'exécution de la loi fédérale du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, ainsi que l'organisation administrative des chemins de fer fédéraux :

- 1^o Modification du chapitre I^{er} (art. 1 à 8) du règlement d'exécution « *Division du réseau des chemins de fer* », approuvée le 6 février.

L'arrêté y relatif du Conseil fédéral est daté du 7 avril.

- 2^o Modification des art. 32 et 32^{bis} du règlement d'exécution, fixant la *répartition des sièges des Conseils d'ar-*

rondissement, approuvée le 20 juillet; le Conseil fédéral a décidé cette modification par arrêté du 21 août.

b. Le 23 octobre, le Conseil d'administration a donné au Département suisse des postes et des chemins de fer son préavis sur le projet de ce dernier proposant au Conseil fédéral une *modification de l'art. 68* du règlement d'exécution de la loi sur le rachat (*cartes de libre circulation*).

Le Conseil fédéral a pris un arrêté à ce sujet le 11 décembre 1914.

c. Par lettre du 1^{er} mai, le Conseil d'administration a proposé au Conseil fédéral de modifier son arrêté du 21 avril 1914 touchant la *revision de l'échelle des traitements*, c'est-à-dire de fixer à fr. 13,000 le maximum du 2^e degré de la 1^{re} classe (membres des Directions d'arrondissement).

Le Conseil fédéral a répondu le 19 mai qu'il ne pouvait pas se décider à revenir sur son arrêté du 21 avril 1914.

3. *Nominations.*

Dans sa séance du 11 décembre, le Conseil fédéral a confirmé pour la seconde moitié de la période administrative en cours, c'est-à-dire du 1^{er} janvier 1915 au 31 décembre 1917, les *présidents et vice-présidents de la Direction générale et des Directions d'arrondissement*, savoir :

A. Direction générale :

président : M. *Dinkelmann*,
vice-président : M. *Sand*;

B. Direction du I^{er} arrondissement :

président : M. *Stockmar*,
vice-président : M. *Duboux*;

C. Direction du II^e arrondissement :

président : M. *Forster*,
vice-président : M. *Baldinger*;

D. Direction du III^e arrondissement :

président : M. *Bertschinger*,
vice-président : M. *Mezger*;

E. Direction du IV^e arrondissement :

président : M. Stamm,
vice-président : M. le Dr Seiler;

F. Direction du V^e arrondissement :

président : M. Siegfried,
vice-président : M. Murset.

4. Ratification de nomination.

Le Conseil d'administration a ratifié la nomination faite par nous de M. *Jayme Hartmann* au poste de secrétaire de la Direction du I^{er} arrondissement.

5. Tarifs.

a. Dans sa séance du 21 juillet, le Conseil d'administration a adopté les propositions que nous lui avons soumises en vue d'arrêter définitivement les bases des *tarifs pour les services interne et direct de l'ancien réseau du St. Gothard.*

b. Il a adopté le même jour nos propositions touchant l'application des bases des nouveaux tarifs-marchandises du St. Gothard au *service des marchandises avec l'Italie par le Simplon.*

6. Projets de travaux.

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

a. le 6 février, projet de *double voie Rorschach-Ste. Marguerite*; crédit fr. 2,340,000, plus fr. 45,000 pour des amortissements;

b. le 7 février, projet de *double voie Longeau-Bienne*; crédit fr. 1,365,000, plus fr. 12,500 pour des amortissements;

c. le 1^{er} mai, projet en vue de la transformation de l'*usine du Rhône, à Brigue*, de l'établissement des conduites pour le transport de l'énergie depuis la nouvelle centrale à construire dans la plaine de la Massa jusqu'aux points d'alimentation à l'entrée du tunnel et à la gare de Brigue, de l'installation de sous-stations à Brigue et à Iselle et de l'établissement d'un câble à haute tension dans le tunnel II du

Simplon; crédit fr. 1,960,000, plus fr. 90,000 pour l'amortissement de la valeur des installations appelées à disparaître;

d. le 1^{er} mai, projet pour la reconstruction de la *ligne de la rive gauche du lac de Zurich* sur le territoire de la ville de Zurich; crédit fr. 20,600,000, plus fr. 2,880,000 pour des amortissements, dont fr. 3,400,000 sont couverts par la subvention de la ville de Zurich et fr. 1,260,000 sont déjà dépensés;

e. le 21 juillet, projet de *double voie Kiesen-Thoune*; crédit fr. 1,750,000, plus fr. 5,000 pour des amortissements, dont fr. 110,000 ou les intérêts de cette somme à la charge du chemin de fer de la vallée de la Gurbe.

7. *Approbation de contrats de livraison.*

a. le 7 février, marchés du 29 novembre 1913 avec l'*Union des aciéries allemandes*, société anonyme, à Düsseldorf, pour la fourniture de 75,000 tonnes de *rails d'acier* et 45,000 tonnes de *traverses métalliques*, ainsi que de 3,300 tonnes de rails pleins pour lames d'aiguilles;

b. le 1^{er} mai, marché des 26/27 mars avec la *Fabrique suisse de locomotives et de machines*, à Winterthur, pour la fourniture de 32 locomotives;

c. le 1^{er} mai, marché des 28 mars/1^{er} avril avec la *Société industrielle suisse*, à Neuhausen, pour la fourniture de 5 voitures à quatre essieux de la série AB^{4ü}, 10 voitures à quatre essieux (couloir central) de la série C^{4ü}, 10 voitures à quatre essieux (couloir latéral) de la série C^{4ü}, 10 voitures à deux essieux de la série B, 20 voitures à deux essieux de la série BC, 40 fourgons à deux essieux de la série F, 100 wagons couverts de la série J^{3d}, 30 wagons couverts à quatre essieux de la série M³, 20 wagons à longs bois de la série N², 5 voitures à trois essieux de la série B³ (Brunig) et 2 fourgons à trois essieux de la série F³ (Brunig);

d. le 1^{er} mai, marché du 26 mars/1^{er} avril avec la *Fabrique suisse de wagons, S. A.*, à Schlieren, pour la fourniture de 2 voitures à quatre essieux de la série B^{4ü}, 80 voitures à deux essieux de la série C et 240 wagons couverts de la série K³.

8. *Contrats de cojouissance.*

Le Conseil d'administration a approuvé au cours de l'exercice les contrats de cojouissance suivants :

a. le 20 juillet, contrat des 27/28 février avec la Direction des *chemins de fer électriques routiers du canton de Zoug*, réglant la jonction de ces chemins de fer à la *gare de Zoug*;

b. le 20 juillet, convention des 27/28 février avec *la même entreprise* pour sa jonction à la *station de Baar*;

c. le 20 juillet, convention du 20 mars avec le *chemin de fer d'Appenzell* pour la cojouissance de la *station de Gossau*;

d. le 23 octobre, convention des 9/19 juin avec la compagnie du *chemin de fer Sursee-Triengen* pour la cojouissance de la *station de Sursee*;

e. le 23 octobre, contrat des 11/20 août avec la Direction du *chemin de fer Coire-Arosa* pour la cojouissance de la *gare de Coire*.

9. Assurances.

Le 30 avril, le Conseil d'administration a décidé de créer un *fonds de rentes-accidents* destiné au paiement des rentes dues en matière de responsabilité civile. Il a été attribué à ce fonds pour les obligations déjà contractées une somme de fr. 1,900,000 à la charge du compte de profits et pertes de 1913. La valeur capitalisée des rentes allouées à l'avenir sera portée chaque fois au débit du compte d'exploitation. Ce fonds portera intérêt.

10. Règlements.

1^o Le Conseil d'administration a approuvé en date du 7 février le nouveau règlement n^o 47 concernant l'allocation d'une indemnité pour *service de nuit*.

2^o Il a en outre approuvé les projets de revision des règlements suivants :

a. le 7 février, règlement n^o 23 sur l'*uniforme*;

b. le 23 octobre, règlement n^o 27 sur l'*octroi du libre parcours*.

3^o Le Conseil a de plus décidé les modifications et les adjonctions suivantes à des règlements existants :

a. le 1^{er} mai, décision portant revision de l'art. 25 du règlement n^o 3 sur les *prescriptions générales de service* pour les fonctionnaires et les employés à poste fixe, ainsi que des art. 34 et 35 des *statuts de la caisse de pensions et de secours* pour lesdits agents (paiement du traitement en cas de maladie);

b. le 21 juillet, II^e supplément au règlement n° 3 sur les *prescriptions générales de service* pour les fonctionnaires et les employés à poste fixe, supplément qui abroge et remplace les art 14, 25 à 31, 33, 1^{er} alinéa, 36, 40 et 41 du règlement, de même que le supplément à ce dernier du 22 septembre 1911;

c. le 23 octobre, décision touchant la *fusion de la caisse de secours de l'ancienne compagnie du St. Gothard* avec la caisse analogue des chemins de fer fédéraux;

d. le 23 octobre, décision concernant la fusion du « Fonds de secours et de pensions » pour le personnel de la *compagnie du Jura Neuchâtelois* avec la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux.

4^o Enfin le Conseil d'administration a encore approuvé, le 22 octobre, les modifications que, vu la situation créée par la guerre européenne, nous lui avons proposé d'apporter à des règlements en vigueur, savoir

a. modification du règlement n° 23 sur l'*uniforme*, portant prolongation de la durée de certains effets délivrés au personnel;

b. modification temporaire de certaines dispositions des règlements nos 21 et 25 a, au sens d'une réduction de 25 % sur les *indemnités pour voyages de service*, etc.

11. Divers.

a. Dans sa séance du 7 février, le Conseil d'administration a consenti à la *vente de l'immeuble sis au n° 17 de la rue de la Poste, à St. Gall*, à M. Edouard Sturzenegger, fabricant audit lieu, pour le prix de fr. 250,000.

b. Le 6 février, la Commission permanente et nous-mêmes avons présenté au Conseil d'administration un rapport circonstancié sur l'*emprunt de fr. 60,000,000 des chemins de fer fédéraux* approuvé par arrêté fédéral des 27/28 janvier.

c. Nous avons informé le Conseil, en séance du 20 juillet, que nous avons l'intention de faire droit à la demande de *participer financièrement à la Société suisse de navigation sur le Rhin, S. A.* en voie de création, pour une somme de fr. 250,000; le Conseil a pris note de cette communication dans un sens approubatif.

d. Dans la même séance, il a consenti à la création provisoire d'un poste de médecin en chef, après avoir entendu

notre rapport sur la *réorganisation projetée du service médical des chemins de fer fédéraux*.

e. Nous avons présenté au Conseil, en séance du 22 octobre un rapport circonstancié sur les mesures prises au vu de la situation économique résultant de la guerre européenne.

B. Conseils d'arrondissements.

Pendant l'exercice, le Conseil du I^{er} arrondissement a tenu 4 séances, celui du II^e 3, celui du III^e 3, celui du IV^e 4 et celui du V^e 2, dans lesquelles, à côté des affaires courantes, ils ont discuté les questions de quelque importance suivantes, soulevées dans certains cas sous forme d'interpellation.

I^{er} arrondissement. Réouverture à l'exploitation du raccourci Bussigny-Morges; tarifs-marchandises de la ligne du Simplon.

II^e arrondissement. Attribution au V^e arrondissement de lignes du II^e; exhaussement de la ligne badoise de raccordement; installation de la traction électrique sur la ligne du Brunig; révision des dispositions sur les délais de déchargement et sur le calcul des indemnités de stationnement; constructions en gare de Lucerne.

III^e arrondissement. Libre passage du personnel du chemin de fer Sud argovien transféré du III^e au V^e arrondissement par suite de la nouvelle composition des arrondissements; reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la ville de Zurich.

IV^e arrondissement. Pose d'une troisième voie de Winterthur à Effretikon; remplacement du pont en bois sur le Rhin, à Ragaz; tenue des livrets journaliers prescrits par le règlement d'exécution de la loi sur le travail.

V^e arrondissement. Tarifs pour les services interne et direct du V^e arrondissement; agrandissement de la gare de Chiasso.

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 2037 affaires en 111 séances.

Nous mentionnons les objets les plus importants :

Généralités.

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

a. le 22 décembre, arrêté fédéral *modifiant la loi sur les tarifs des chemins de fer fédéraux*, du 27 juin 1901; cet arrêté est ainsi conçu :

« Article premier. Le premier alinéa de l'article 8 de la loi fédérale du 27 juin 1901 sur les tarifs des chemins de fer fédéraux est remplacé par la disposition suivante :

« Les taxes maximum applicables pour le transport des voyageurs sont fixées, par kilomètre de voie ferrée, ainsi qu'il suit :

pour la première classe . . .	10,4 centimes,
pour la deuxième classe . . .	7,3 centimes,
pour la troisième classe . . .	5,2 centimes.

« Pour les billets d'aller et retour, il sera fait une réduction sur le prix de deux billets simples, de 15 % au moins pour la I^{re} classe, de 20 % au moins pour la II^e classe et de 25 % au moins pour la III^e classe. »

« Art. 2. Le présent arrêté est déclaré urgent vu les circonstances actuelles et entrera en vigueur le 1^{er} mai 1915. »

b. le 8 décembre, arrêté fédéral approuvant le *rapport de gestion et les comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1913*, en ces termes :

« 1. Les comptes de l'année 1913 et le bilan au 31 décembre 1913 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

« 2. Le compte de profits et pertes de 1913 bouclant par un solde actif de fr. 8,039,164.15 est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau.

« 3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux pour 1913 est approuvée. »

c. le 22 décembre, arrêté fédéral approuvant le *budget des chemins de fer fédéraux pour 1915*, en ces termes :

« I. Sont approuvés les budgets des chemins de fer fédé-

raux pour l'exercice 1915 avec l'adjonction apportée par le Conseil fédéral au chiffre 2^o, savoir :

- 1^o le budget d'exploitation s'élevant en recettes à 167,584,570 francs et en dépenses à 128,848,430 francs;
- 2^o le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à 48,241,140 francs et en dépenses à 78,080,180 francs, étant entendu que dans le compte définitif le crédit à porter au compte des dépenses à amortir et l'annuité d'amortissement du déficit de la caisse de secours seront supprimés dans la mesure où les excédents de recettes ne suffiront pas à faire ces amortissements;
- 3^o le budget de construction s'élevant à 17,946,630 francs, sous réserve d'une augmentation de 15,000,000 de francs portant le crédit total à 32,946,630 francs pour le cas où la situation financière viendrait à s'améliorer;
- 4^o le budget des dépenses du compte de capital se montant à 25,179,216 francs.

« II. Est approuvé également le programme financier prévoyant comme besoins de trésorerie pour 1915 une somme de 75,000,000 de francs à se procurer par emprunts temporaires ou par un emprunt consolidé. »

d. le 23 décembre, arrêté fédéral concernant les *jetons de présence et les indemnités de route des membres du conseil d'administration et des conseils d'arrondissement des chemins de fer fédéraux*, ainsi conçu :

« Article premier. Les membres du conseil d'administration des chemins de fer fédéraux et les membres des conseils d'arrondissement toucheront, à partir du 1^{er} janvier 1915, pour les séances de leurs conseils et de leurs commissions, les mêmes jetons de présence et les mêmes indemnités de route que les membres du Conseil national et des commissions des Chambres fédérales.

« Art. 2. L'arrêté fédéral du 28 juin 1900 relatif au même objet est abrogé.

« Art. 3. Le Conseil fédéral est chargé de publier le présent arrêté, conformément aux prescriptions de la loi fédérale du 17 juin 1874 concernant les votations populaires sur les lois et arrêtés fédéraux. »

Le délai référendaire pour cet arrêté expirait le 30 mars 1915.

e. Le 5 juin 1914, l'Assemblée fédérale a ratifié la *convention* conclue entre la Suisse et la France pour la mise à la retraite du personnel des chemins de fer fédéraux fonctionnant sur territoire français.

f. Conformément à la proposition du Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats ont décidé, l'un le 19 juin et l'autre le 21 décembre, de ne pas prendre en considération la *pétition de l'Association centrale des agents retraités* des chemins de fer fédéraux, tendant à l'octroi d'une allocation pour renchérissement de la vie.

2. Le 4 juin, le Conseil des Etats a adopté, avec quelques modifications, le projet de loi concernant la *construction d'un chemin de fer à voie normale de Niederweningen à Dættingen (chemin de fer de la Surb)* comme prolongement de la ligne Oberglatt-Niederweningen.

3. Le 10 décembre, la *motion* suivante a été présentée au Conseil national par M. Studer, de Winterthour, et quelques cosignataires :

« Le Conseil fédéral est invité à préparer la revision de la loi fédérale du 15 octobre 1897 sur l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération et sur l'organisation des chemins de fer fédéraux et à présenter son rapport et ses propositions dans le cours de l'année 1915 aux conseils législatifs. »

4. Le délai d'opposition à la loi fédérale du 17 décembre 1913 *modifiant* celle du 23 juin 1910 sur les *traitements des fonctionnaires et des employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux* est expiré le 31 mars, sans que le referendum ait été demandé, et l'entrée en vigueur de ladite loi a été fixée au 1^{er} janvier 1914 par arrêté du Conseil fédéral du 3 avril.

5. Le Conseil fédéral a approuvé, le 7 avril, le *projet d'arrêté* que le Conseil d'administration lui avait présenté pour la *modification des art. 1 à 8 du règlement d'exécution de la loi sur le rachat (remaniement des arrondissements)*, après l'avoir modifié en ce sens que le parcours Zoug—Arth-Goldau est détaché du Ve arrondissement et toute la ligne d'accès au St. Gothard Thalwil-Zoug-Arth-Goldau attribuée exclusivement au III^e. Le Ve arrondissement reçoit en outre la ligne Lucerne-Gümligen, qui faisait partie du

II^e. Cet arrêté est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1915. Le 18 décembre, nous avons donné aux arrondissements II, III et V les instructions nécessaires à son exécution, après avoir requis leurs propositions.

6. Le 21 août, le Conseil fédéral a adopté sans changement le *projet d'arrêté portant revision des art. 32 et 32^{bis} du règlement pour l'exécution de la loi sur le rachat* (répartition des sièges des Conseils d'arrondissement), qui lui avait été présenté par le Conseil d'administration.

7. L'arrêté du Conseil fédéral, du 11 décembre, touchant la revision des *art. 68 et 70 du règlement d'exécution de la loi sur le rachat* (cartes annuelles de libre circulation et billets d'employés), est ainsi conçu :

« I. Les articles 68 et 70 du règlement d'exécution du 7 novembre 1899 et l'arrêté du Conseil fédéral du 15 novembre 1901 sont modifiés et reçoivent la teneur suivante :

« Art. 68. Des cartes annuelles de libre parcours pour le réseau des chemins de fer fédéraux sont délivrées :

« 1^o à ceux des fonctionnaires du département des chemins de fer que leur service oblige à user régulièrement des chemins de fer fédéraux;

« 2^o aux membres de la direction générale et à ceux des directions d'arrondissement, ainsi qu'à ceux des fonctionnaires des II^e et III^e classes de traitement des chemins de fer fédéraux, que leur service oblige à user régulièrement des chemins de fer fédéraux;

« 3^o à des directeurs et à des fonctionnaires supérieurs d'autres entreprises de transport, ainsi qu'exceptionnellement à des membres des organes supérieurs d'entreprises de transport étrangères, le tout à teneur des conventions conclues entre ces entreprises de transport et les chemins de fer fédéraux, conventions qui doivent être soumises à l'approbation du département des chemins de fer;

« 4^o aux personnes ayant droit à une carte de libre parcours à teneur des dispositions de contrats actuellement en vigueur et qui ne peuvent être dénoncées, et

« 5^o aux fonctionnaires retraités des chemins de fer principaux rachetés avant 1910, qui étaient au bénéfice d'une carte de libre parcours lors du passage desdits chemins de fer à la Confédération.

« Art. 70. Le Conseil d'administration édictera un règlement concernant la délivrance de billets à prix réduits :

« 1^o aux fonctionnaires, employés et ouvriers des chemins de fer fédéraux et à leurs familles;

« 2^o aux fonctionnaires et employés pensionnés des chemins de fer fédéraux et à leurs familles, ainsi qu'aux veuves et enfants, ayant droit à une pension, de fonctionnaires et employés décédés des chemins de fer fédéraux;

« 3^o à d'anciens directeurs des chemins de fer fédéraux qui ne sont pas membres de la caisse de pensions et de secours et qui se sont retirés pour des raisons d'âge ou de santé après plus de cinq ans de service, ainsi qu'aux membres de leurs familles, en outre aux veuves et aux enfants de directeurs des chemins de fer fédéraux décédés après plus de cinq ans de service et qui n'étaient pas membres de la caisse de pensions et de secours;

« 4^o aux ouvriers des chemins de fer fédéraux qui, pour cause de maladie ou de vieillesse ou par suite d'un accident n'entraînant pas responsabilité, sont devenus incapables de travailler et reçoivent, d'une manière permanente, des secours de l'administration du chemin de fer, ainsi qu'à leurs familles;

« 5^o aux fonctionnaires, employés et ouvriers, ainsi qu'aux fonctionnaires et employés pensionnés d'autres entreprises de transport et à leurs familles, sous réserve de réciprocité. »

« II. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 1915. »

Comme l'arrêté du Conseil fédéral, dont la rédaction diffère sur plus d'un point de celle proposée par le Conseil d'administration pour l'art. 68 du règlement d'exécution, devait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1915, nous nous sommes vus obligés de modifier les art. 2 et 3 du règlement n^o 27 sur l'octroi du libre parcours dont la revision avait été approuvée par le Conseil d'administration le 23 octobre 1914. Le 10 février 1915, celui-ci a pris note de ces modifications dans un sens appratif.

Après discussion du projet par la conférence des directeurs, nous avons arrêté, le 30 décembre 1914, les prescriptions pour l'application du règlement n^o 27 et les avons mises en vigueur en même temps que ce règlement, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 1915.

La nouvelle réglementation du libre parcours a égale-

ment rendu nécessaire la revision des conventions avec les entreprises de transport suisses et étrangères pour l'échange de cartes annuelles et de permis pour des courses isolées. Nous avons par conséquent dû nous départir pour le 31 décembre 1914 de la convention de l'ancienne Association de chemins de fer suisses, du 5 novembre 1902, en tant qu'elle était encore en vigueur. Cela eut également pour effet de libérer les chemins de fer fédéraux des engagements contractés par cette association envers celle des compagnies de navigation à vapeur et envers nombre d'entreprises de transport étrangères pour l'échange de facilités en matière de libre parcours. Des pourparlers ont été immédiatement engagés en vue de la conclusion de nouveaux contrats, qui entraînera de notables restrictions dans ce domaine, en sorte que l'échange n'a pas subi une bien longue interruption.

8. Dans sa séance du 31 juillet, le Conseil fédéral a décidé *l'exploitation de guerre des entreprises de transport suisses* et procédé aux nominations suivantes :

directeur militaire des chemins de fer :

M. le colonel *Zingg*, membre de la Direction générale des C. F. F.;

directeur du groupe d'exploitation I, à Lausanne :

M. le colonel *Gorjat*, membre de la Direction du I^{er} arrondissement;

directeur du groupe d'exploitation II, à Bâle :

M. le colonel *Baldinger*, membre de la Direction du II^e arrondissement;

directeur du groupe d'exploitation III, à Zurich :

M. *A. Bertschinger*, président de la Direction du III^e arrondissement;

directeur du groupe d'exploitation IV, à St-Gall :

M. *H. Stamm*, président de la Direction du IV^e arrondissement;

directeur du groupe d'exploitation V, à Lucerne :

M. le colonel *Siegfried*, président de la direction du V^e arrondissement.

Jusqu'à nouvel avis, c'est donc l'autorité militaire qui

disposera des chemins de fer suisses, de leur personnel et de leur matériel, et elle prendra la direction complète de l'exploitation.

Nous avons immédiatement pris toutes les mesures qui, en raison des changements que la guerre apporterait sans doute à la situation économique, nous paraissaient indiquées pour sauvegarder les intérêts des chemins de fer fédéraux. Ces mesures ont été communiquées en détail au Conseil d'administration, dans sa séance du 22 octobre, et il s'est déclaré d'accord sur notre façon de procéder.

9. Vu la situation créée par la guerre, le Conseil fédéral a pris la décision suivante en date du 11 septembre :

a. *L'augmentation périodique des traitements* qui, suivant la loi sur les traitements des fonctionnaires et employés fédéraux ainsi que des fonctionnaires et employés des chemins de fer fédéraux, était prévue pour le 1^{er} avril 1915, de même que les augmentations de salaires ou d'indemnités journalières prévues dans les règlements des salaires pour les ouvriers de l'administration fédérale et des chemins de fer fédéraux n'auront pas lieu en 1915; en conséquence, aucune augmentation de traitement, de salaire ou d'indemnité journalière ne figurera dans le budget de la Confédération et des chemins de fer fédéraux pour 1915.

b. Des *promotions* ne peuvent être proposées pour le 1^{er} avril 1915, date de la réélection périodique générale des fonctionnaires et employés de l'administration centrale, et avoir lieu à cette date (dans le cas où les chefs de département ou les chefs de service sont compétents), que si des places sont devenues vacantes par suite de décès, de démission, etc., ou si ces promotions sont exigées pour la réorganisation d'un service.

Vu cette décision, nous avons prescrit qu'à partir du 1^{er} octobre il ne serait plus alloué jusqu'à nouvel avis d'augmentation de traitement et de salaire, sauf dans les cas d'avancement prévus par l'arrêté; en revanche les gratifications motivées par le nombre d'années de service seront payées à l'échéance, comme jusqu'ici. A la suite d'une discussion au sein de la commission des chemins de fer des chambres fédérales, nous avons décidé après coup que la disposition de l'art. 3, 4^e alinéa, de la loi sur les traitements, touchant l'octroi du maximum après vingt-cinq

ans de service ne serait pas atteinte par la prescription suspendant provisoirement les augmentations au 1^{er} avril 1915.

10. Nous avons été invités à une conférence qui a eu lieu le 11 février entre la délégation du Conseil fédéral, la Direction du *chemin de fer de la vallée de la Töss* et le Conseil d'administration du *chemin de fer Wald-Rüti* pour discuter le rachat de ces lignes; à cette occasion, le Conseil fédéral a fait une offre ferme à ces deux compagnies. Dans une conférence du 23 juin entre la délégation du Conseil fédéral et des représentants des C.F.F. et des compagnies intéressées, ainsi qu'une députation du Conseil d'Etat zurichois, une entente est intervenue sur le prix de rachat du chemin de fer de la Töss. Celui-ci serait racheté pour fr. 2,500,000, plus l'indemnité pour les approvisionnements de matériaux. Les autres conditions ne sont pas encore fixées.

11. A la demande du département des chemins de fer, nous nous sommes prononcés sur le projet de *transformer la gare des Verrières en gare internationale* pour le service douanier du trafic international des voyageurs et des marchandises sur le parcours des Verrières à Pontarlier. Il n'est pas à prévoir que le transfert de la douane française de Pontarlier aux Verrières se réalise.

12. *Affaires touchant le Simplon.*

a. En remplacement de M. Daneo, le gouvernement italien a nommé membre de la *Délégation internationale* pour les affaires du Simplon M. *Alfred Falcioni*, député et ancien sous-secrétaire d'Etat; le Conseil fédéral y a nommé M. le conseiller d'Etat *Adrien Thélin*, membre du Conseil des Etats, à Lausanne, en remplacement de feu M. Pl. Weissenbach.

b. La Délégation a tenu des séances les 27 et 28 avril, ainsi que les 29 et 30 septembre; elle a discuté des questions d'horaires et de tarifs et traité les comptes de construction et d'exploitation pour l'exercice de 1912.

c. En séance du 30 juin, le Conseil fédéral a pris note dans un sens approubatif des *comptes de construction et d'exploitation de la ligne du Simplon Brigue-Iselle* pour l'année 1912. Par note du 2 octobre, la Légation d'Italie, à Berne, a informé le département politique suisse que le gouvernement italien avait reconnu ces comptes aux conditions déjà formulées précédemment.

Ils accusent les résultats suivants :

Compte de construction.

Section suisse	fr. 36,758,943. 44
Section italienne	» 40,723,208. 96
Total	<u>fr. 77,482,152. 40</u>

Compte d'exploitation.

Total des recettes d'exploitation	fr. 1,314,155. 69
Total des dépenses d'exploitation	» 1,234,846. 57
Excédent des recettes	<u>fr. 79,309. 12</u>

Compte de profits et pertes.

Recettes totales	fr. 148,112. 02
Dépenses totales	» 2,386,106. 95
Excédent des dépenses	<u>fr. 2,237,994. 93</u>

d. Le produit brut de la ligne Brigue-Domodossola ayant, en 1913, dépassé la somme de fr. 50,000 par kilomètre, nous avons fait remarquer à la Direction générale des chemins de fer italiens de l'Etat que la condition posée à l'art. 4 de la convention italo-suisse du 16 mai 1903 concernant le transfert aux chemins de fer fédéraux de la concession accordée au Jura-Simplon pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Simplon était remplie, et que dans l'intérêt d'une exploitation rationnelle il y avait nécessité urgente à établir la *double voie Iselle-Domodossola*, de façon qu'elle puisse en tout cas être livrée à l'exploitation en même temps que la double voie Brigue-Iselle. Le 17 septembre, les chemins de fer italiens nous ont répondu qu'indépendamment de l'obligation conventionnelle, ils reconnaissent déjà pour des raisons d'exploitation la nécessité d'établir la double voie sur ledit tronçon. Ils espèrent, disaient-ils, que les crédits nécessaires seront alloués dans le courant du premier semestre de 1915, après quoi les travaux pourront être mis en chantier sans retard, et poussés de telle façon que la double voie soit achevée en même temps que celle de Brigue à Iselle.

13. Des conventions ont été passées entre la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et notre administration au sujet de :

- a. l'exploitation de la partie suisse de la ligne *Pontarlier-Vallorbe* et les échanges de trafic de cette ligne à la *gare de Vallorbe*,
- b. l'exploitation de la partie française de la ligne de *Pontarlier aux Verrières*, et de l'usage commun de la *gare de Pontarlier* par les C. F. F.

Ces conventions remplacent le traité conclu le 1^{er} juin 1893 entre les compagnies P. L. M. et J. S. pour l'exploitation des sections Vallorbe-Pontarlier-Les Verrières, dénoncé par nous pour le 31 décembre 1912 (v. rapport de gestion de 1913 C. Généralités, ch. 14); le P. L. M. les a signées le 17 juillet et nous-mêmes le 11 août, sous réserve de ratification par les autorités compétentes, et leur entrée en vigueur doit avoir lieu lors de la mise en exploitation de la ligne Frasnè-Vallorbe. Pour la même époque est en outre prévue la mise en vigueur provisoire des conventions avec la France concernant les services des postes, des douanes, des télégraphes et des téléphones, le service sanitaire et celui des épizooties à la gare internationale de Vallorbe, conventions que le Conseil fédéral a approuvées le 17 juillet, sous réserve de ratification par l'Assemblée fédérale.

14. Afin de savoir si, après l'ouverture du tronçon C. F. F. Sissach-Gelterkinden-Olten (nouvelle ligne du Hauenstein), il y aurait lieu de poursuivre l'exploitation du *chemin de fer Sissach-Gelterkinden* ou de la supprimer, nous avons soumis au Conseil d'administration de cette ligne, à la suite de négociations verbales, des propositions définitives par lettre du 10 novembre, pour le cas où l'exploitation serait suspendue et l'entreprise liquidée lors de l'ouverture de la nouvelle ligne Sissach-Olten.

Jusqu'ici, les intéressés ne nous ont pas encore fait savoir s'ils acceptaient ou s'ils refusaient notre offre.

15. *Préavis sur des demandes de concession.*

a. Notre préavis au Département des chemins de fer sur la *demande de concession d'un chemin de fer à voie normale de Sierre à Goppenstein* concluait en disant que, considérée du point de vue économique général, la ligne projetée n'était ni nécessaire ni désirable, attendu qu'elle ne parviendrait pas à produire un développement appréciable de trafic, pas plus dans la région même qu'au delà, mais ne ferait que raccourcir les distances de certaines relations, ce

qui occasionnerait aux chemins de fer fédéraux une perte importante. Comme cette perte ne pourrait en aucune façon être contrebalancée par une réduction des dépenses et ne serait que dans une faible mesure à l'avantage du trafic, nous avons recommandé de ne pas accorder la concession.

b. Le 20 février, nous avons fait part au Département des chemins de fer de nos observations sur la demande de concession présentée par le Conseil d'Etat de Bâle-Campagne pour l'établissement d'un *chemin de fer à voie étroite de Bâle à Liestal, avec bifurcation de MuttENZ à Neuwelt*. Les chemins de fer fédéraux n'avaient, quant à eux, pas de motifs suffisants pour s'opposer à l'octroi de cette concession. Nous avons cependant dit qu'à notre avis l'exécution du projet ne répondait pas à un besoin réel et n'aurait pas grande utilité économique.

c. Le Département des chemins de fer nous a en outre consultés, au cours de l'exercice, sur les demandes de concession suivantes, mais nous n'avons pas pu y répondre avant la fin de l'année :

- 1° *Chemin de fer allant d'Orsières à la frontière nationale, au Col Ferret;*
- 2° *Chemin de fer à voie normale Lucerne-Stans-Altdorf;* pour ce dernier, nous sommes en particulier priés de nous prononcer sur la construction et l'exploitation de la ligne par les chemins de fer fédéraux.

16. Le Département des chemins de fer nous a demandé si les chemins de fer fédéraux maintenaient encore leur attitude négative à l'égard de la construction et de l'exploitation d'un *chemin de fer Mendrisio à Stabio (frontière suisse)* par la Confédération. Nous avons répondu que nous envisagions toujours comme fondés les arguments de notre préavis du 10 juin 1910 sur l'importance économique du chemin de fer à voie normale concédé et que nous confirmons par conséquent les conclusions de notre rapport. En revanche, nous avons dit que d'autres considérations permettaient de déclarer à l'entreprise que les chemins de fer fédéraux seraient éventuellement disposés à assurer l'exploitation du tronçon suisse à des conditions avantageuses pour elle.

17. En date du 29 mai, nous avons informé le gouvernement zurichois de notre attitude envers le projet d'un *che-*

min de fer de raccordement Glattbrugg-Wallisellen, tout en nous prononçant sur une demande des gouvernements zurichois et saint-gallois, qui désiraient savoir si les chemins de fer fédéraux seraient disposés à construire la *ligne directe Rüti-Uznach*, qui ne touche pas seulement aux intérêts de certaines régions, mais complète utilement le réseau fédéral. Nous avons répondu que la situation financière des chemins de fer fédéraux ne leur permettait de construire ou de subventionner ni le raccourci Glattbrugg-Wallisellen, ni le raccordement direct Rüti-Uznach. Nous ne pourrions d'ailleurs pas adhérer à la réalisation de ces projets, parce que la ligne Glattbrugg-Wallisellen n'aurait aucune importance économique appréciable et que le parcours Rüti-Uznach exigerait des frais nullement proportionnés à son utilité, bien qu'il faille lui reconnaître une certaine valeur pour le trafic des marchandises. Le Département des chemins de fer, à qui nous avons communiqué cette réponse, s'est rangé à notre avis en reconnaissant que des considérations financières devaient engager les chemins de fer fédéraux à ne pas participer à l'exécution de ces projets.

Le gouvernement zurichois a répondu que, d'entente avec le gouvernement du canton de St. Gall, il avait décidé de ne pas donner suite à ces projets, vu la situation défavorable dans laquelle se trouvent actuellement les finances des chemins de fer fédéraux.

18. *Contrats de cojouissance.*

a. Sur notre proposition, le Conseil d'administration a approuvé les contrats de cojouissance énumérés sous chiffre 8 de la lettre A (p. 10 et 11), que nous avons conclus avec les compagnies intéressées. Les contrats passés avec le chemin de fer à voie étroite Bienne-Montmenil-Büren, S. A., pour la jonction à la station de Mache-Boujean, avec le chemin de fer électrique Aigle-Sépey-Diablerets pour la cojouissance de la station d'Aigle, ainsi que les trois contrats de cojouissance conclus avec le chemin de fer thurgovien, n'ont plus pu être traités par le Conseil avant la fin de l'année.

b. Les contrats de jonction et de cojouissance suivants faisaient encore l'objet de négociations à la fin de l'exercice :

1^o avec le *chemin de fer Soleure-Moutier*, pour la cojouissance de la gare de *Nouveau-Soleure* et des *stations de Vieux-Soleure et de Moutier*;

2° avec la compagnie *Martigny-Orsières* pour l'entrée de sa ligne à la *station de Martigny* et la cojouissance de cette dernière;

3° avec le *chemin de fer à voie étroite Lugano-Tesserete* pour la cojouissance de la *gare de Lugano*;

4° avec le *chemin de fer Haute Argovie-Seeland* pour sa jonction aux *stations d'Herzogenbuchsee et de Suberg* et à la *gare de Lyss*, ainsi que pour la cojouissance de ces dernières;

5° avec le *chemin de fer à voie étroite Loèche-les-Bains—Loèche* pour la cojouissance de la *station de Loèche*;

6° avec le *Régional Ponts—Sagne—Chaux-de-Fonds* pour la cojouissance de la *gare de La Chaux-de-Fonds*;

7° avec la compagnie du *chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon* pour la cojouissance de la *gare de Brigue*;

8° avec le *chemin de fer à voie étroite de la Furka* pour la cojouissance de la *gare de Brigue*;

9° avec le *chemin de fer électrique à voie étroite Berne-Zollikofen* pour la cojouissance de la *station de Zollikofen*;

10° avec les *chemins de fer luganais* pour la jonction du chemin de fer électrique à voie étroite *Lugano-Ponte Tresa* à la *gare de Lugano*;

11° avec la compagnie du *chemin de fer électrique à voie étroite Soleure-Berne* pour sa jonction à la *gare de Nouveau-Soleure*;

12° avec l'administration de la *navigation à vapeur sur le Lac des Quatre-Cantons* pour l'installation commune et l'usage d'une voie de raccordement entre la *station de Fluelen et le lac*.

c. Les contrats suivants sont en voie de revision :

1° avec le *chemin de fer Berthoud-Thoune* pour la cojouissance de la *station de Konolfingen*;

2° avec le *chemin de fer rhétique* pour la cojouissance des *gares de Landquart et de Coire*;

3° avec le *Régional Saignelégier—Chaux-de-Fonds* pour la cojouissance de la *gare de La Chaux-de-Fonds*;

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

5° avec le *chemin de fer à voie étroite de Waldenbourg* pour la cojouissance de la *gare de Liestal* et du tronçon *Liestal-Altmarkt*;

6° avec les *chemins de fer italiens de l'Etat* pour la jouissance des *gares de Chiasso* et de *Luino* et pour l'exploitation de la ligne *Luino-Pino*.

19. Le 7 septembre est décédé à Aarau M. *Placide Weissenbach*, ancien président de la Direction générale. Les grands mérites que le défunt s'est acquis dans le domaine des chemins de fer suisses et surtout à propos de la nationalisation des principales lignes du pays ont été suffisamment relevés tant au sein du Conseil d'administration que dans la presse suisse et étrangère pour que nous puissions nous dispenser de donner ici un aperçu de sa riche activité.

20. Les trois *conférences des directeurs* qui ont eu lieu pendant l'exercice ont discuté les principaux objets suivants :

Attitude de l'administration à l'égard des pétitions des associations du personnel; révision partielle du règlement n° 3 sur les prescriptions générales de service pour les fonctionnaires et les employés à poste fixe; révision du régime du libre parcours sur les chemins de fer fédéraux; programme de construction et programme financier pour les années 1915 à 1918; mesures en vue de réduire les dépenses; prescriptions pour l'application du règlement n° 27 (révisé) sur l'octroi du libre parcours; prescriptions pour l'affermage des buffets de gare des chemins de fer fédéraux; procédure pénale en cas d'atteintes à la sécurité des trains annoncées aux autorités.

21. Libre parcours.

Les *cartes annuelles de libre circulation* suivantes ont été délivrées en 1914 :

	Réseau entier		Arrondissements		Parcours déterminés			Total
	I ^{re} classe	II ^e classe	I ^{re} classe	II ^e classe	I ^{re} classe	II ^e classe	III ^e classe	
Autorités fédérales	119	54	6	7	—	2	—	188
Autorités cantonales	—	—	134	—	—	—	—	134
Autorités et personnel des C. F. F.	238	129	274	1033	3	9	—	1686
Autres entreprises de transport suisses	96	8	81	54	35	63	—	337
Entreprises de transport étrangères	1064	64	67	3	56	27	3	1284
Divers	44	1	36	17	34	78	18	228
Total 1914	1561	256	598	1114	128	179	21	3857
1913	1561	253	589	1091	123	174	16	3807

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 379,861 en regard de 377,982 en 1913.

22. 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 1914, de 25,863 au total (25,999 à fin 1913), celui des employés engagés à la journée ou au mois de 10,095 (11,627), soit ensemble 35,958 (37,626).

	Fonctionnaires touchant un traitement annuel.	Employés engagés à la journée ou au mois.
à la Direction générale	769	16
au 1 ^{er} arrondissement	5539	1799
» II ^e »	6867	3242
» III ^e »	5799	1939
» IV ^e »	3586	1520
» V ^e »	3303	1579
Total comme ci-dessus	<u>25863</u>	<u>10095</u>

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.,

Fonds de couverture des anciennes pensions du Gothard,

Fonds d'assurance contre l'incendie,

Fonds de couverture de rentes-accidents,

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 1914;

Compte de construction au 31 décembre 1914;

Bilan au 31 décembre 1914;

Annexes :

Compte d'exploitation comparé avec celui de l'année précédente et avec le budget,

Spécification des redevances pour les gares communes et les lignes exploitées, etc.,

Compte de profits et pertes comparé avec celui de 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 1914;

Compte de l'administration des imprimés, à Berne;

Compte de l'administration du matériel de la 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 St. Gothard,
- Fonds de secours et de pensions pour le personnel de l'ancienne Cie du Jura Neuchâtelois,
- Fonds de pensions du P. L. M.,
- 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 1914 est de
fr. 48,344,141.76

Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar. avec 1913.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,315,599	68,147,310	48,344,142	— 21,971,457	— 19,803,168

La diminution est de 31,25 % par rapport au compte de 1913 et de 29,06 % en regard du budget.

Ces modifications s'expliquent comme suit :

	Comparaison avec:	
	Compte 1913. Fr.	Budget 1914. Fr.
Diminution des recettes d'exploitation	29,182,635	31,331,190
Diminution des dépenses d'exploitation	7,211,178	11,528,022
Diminution de l'excédent d'exploitation	21,971,457	19,803,168

Nous motiverons ces diminutions dans les différents chapitres du compte d'exploitation. Elles proviennent en première ligne de la guerre européenne, qui a éclaté les premiers jours du mois d'août et qui, en Suisse, a également

entraîné un très notable fléchissement de trafic pour les mois d'août à décembre.

Presque tous les chapitres accusent une moins-value de recettes en regard de l'année précédente; font seuls exception, le produit du transport des animaux, les redevances foncières pour objets de communauté, les loyers divers, le produit des télégrammes privés et celui provenant de la vente de divers déchets, rubriques qui ont donné un excédent de recettes. Les recettes en moins pour le service des voyageurs, bagages et marchandises sont en revanche très importantes; nous renvoyons à ce propos au chapitre II, département commercial, du présent rapport. Les rubriques « Location de matériel » et « Produit des services auxiliaires » accusent en outre de notables moins-values.

La diminution de dépenses correspondante est due aux mesures d'économie prises immédiatement après le recul du trafic. Ces mesures consistent avant tout dans la réduction des parcours qui s'est naturellement répercutée sur les dépenses pour le personnel, celles pour les matières de consommation de toute nature, les locations de wagons, en un mot sur toutes les dépenses en rapport direct avec le trafic. Les restrictions apportées aux travaux pour l'entretien et le renouvellement de la voie et du matériel d'exploitation ont également eu pour résultat d'importantes dépenses en moins.

Le coefficient d'exploitation C. F. F. de 1914 a atteint 73,66; en 1913 il était de 66,94.

Recettes d'exploitation.

Les recettes d'exploitation s'élèvent à fr. 183,538,679.67

et se décomposent comme suit :

	Compte 1913.		Budget 1914.		Compte 1914.		Compar. avec 1913.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
I. Produit du transport des voyageurs	84,589,152		84,000,000		72,133,759		— 12,455,393		— 11,866,241	
II. Produit du transport des bagages, animaux et marchandises . . .	119,200,111		122,000,000		103,034,301		— 16,165,810		— 18,965,699	
III. Recettes diverses . .	8,932,052		8,869,870		8,370,620		— 561,432		— 499,250	
	<u>212,721,315</u>		<u>214,869,870</u>		<u>183,538,680</u>		<u>— 29,182,635</u>		<u>— 31,331,590</u>	

I. Produit du transport des voyageurs.

La diminution de recettes est de 14,72 % sur l'année précédente et de 14,13 % sur le budget. Nous renvoyons, pour plus de détails à cet égard, au chapitre II, département commercial, page 118 de ce rapport.

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

Les recettes du transport des bagages, animaux et marchandises sont aussi sensiblement en recul sur celles de l'année 1913 et des prévisions. La diminution représente le 13,56 % vis-à-vis de 1913 et le 15,55 % sur le budget. Nous renvoyons également, pour de plus amples détails, au chapitre II, département commercial, pages 117 et suivantes du présent rapport.

III. Recettes diverses. La moins-value sur 1913 et sur le budget s'explique comme suit :

	Compte 1913.		Budget 1914.		Compte 1914.		Compar. avec 1913.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
1. Loyers et fermages										
<i>a.</i> Pour gares et sections de lignes communes .	1,234,108	1,239,060	1,239,060	1,236,559	+	2,451	—	2,501	—	2,501
<i>b.</i> Pour matériel roulant	1,654,292	1,730,000	1,730,000	1,154,024	—	500,268	—	575,976	—	575,976
<i>c.</i> Pour objets divers .	2,362,075	2,528,000	2,528,000	2,560,093	+	198,018	+	32,093	+	32,093
	5,250,475	5,497,060	5,497,060	4,950,676	—	299,799	—	546,384	—	546,384
2. Produits des services auxiliaires	3,419,527	3,122,810	3,122,810	3,172,271	—	247,256	+	49,461	+	49,461
3. Autres recettes	262,050	250,000	250,000	247,673	—	14,377	—	2,327	—	2,327
	8,932,052	8,869,870	8,869,870	8,370,620	—	561,432	—	499,250	—	499,250

Le détail par objet pour loyers de gares et sections de lignes communes se trouve aux pages 46 à 49 du compte annuel.

Les recettes pour location de matériel roulant se sont réduites d'un tiers environ par suite de la diminution du trafic, notamment par la réduction du trafic avec l'étranger. Nous donnons la comparaison de ces recettes avec les dépenses analogues, au chapitre V des dépenses d'exploitation.

L'accroissement des objets loués et la revision de baux à loyer ont de nouveau eu pour conséquence une augmentation des recettes pour objets divers.

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	38,690	26,628
» du matériel de la voie	561,362	302,260
Economats	621,523	118,043
Ateliers, y compris les usines à gaz .	1,381,090	106,997
		<hr/>
		553,928
Télégrammes privés	—	15,678
		<hr/>
	2,602,665	569,606

Le bénéfice effectif des services auxiliaires s'élève ainsi à fr. 553,928, c'est-à-dire à environ 1,01 % de l'ensemble des livraisons et prestations de l'année, qui atteignent fr. 55,038,500.

Comparativement à celui de l'année précédente, le mouvement d'affaires a diminué de fr. 4,884,900, chiffre rond; cette diminution provient surtout des livraisons d'imprimés, de matériel de voie, de combustible, de matières diverses de consommation et de la vente de vieilles matières, ainsi que des prestations moins importantes des ateliers. Il est résulté de ce fait une diminution du produit net des services auxiliaires, par contre les intérêts des capitaux accusent une augmentation vis-à-vis de l'année précédente, parce que les approvisionnements, notamment ceux de l'administration du matériel de la voie, sont plus élevés.

Dépenses d'exploitation.

Les dépenses d'exploitation de 1914 s'élèvent à
fr. 135,194,537. 91

Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Compar. avec 1913	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
142,405,716	146,722,560	135,194,538	- 7,211,178	- 11,528,022

La diminution des dépenses d'exploitation est ainsi de 5,00 % sur l'année précédente et de 7,88 % sur le budget.

Ces différences se répartissent comme suit sur les divers chapitres :

	Comparaison avec			
	compte 1913		budget 1914	
	Fr.	%	Fr.	%
I. Administration générale	— 91,846	— 2,16	— 272,610	— 5,79
II. Entretien et surveillance de la voie	— 1,738,275	— 8,18	— 2,786,860	— 12,50
III. Expédition et mouvement	— 372,771	— 0,76	— 1,613,753	— 3,20
IV. Traction et matériel	— 3,763,061	— 6,66	— 4,618,106	— 8,05
V. Dépenses diverses	— 1,047,248	— 8,09	— 1,495,665	— 11,17
VI. Dépenses et recettes non classées:				
1. Dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation	— 368,958	— 16,91	— 314,106	— 14,77
2—4. Bonifications pour frais d'administration et de direction des travaux, gares communes, exploitation d'au-tres lignes, etc.; <i>recettes</i>	— 170,981	— 4,06	+ 226,922	+ 5,96
5. Surplus de dépenses par suite de la revision du règlement N° 23 sur l'uni-forme	—	—	— 200,000	— 100,—
	— 7,211,178	— 5,06	— 11,528,022	— 7,86

Ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer à l'égard des fluctuations de l'excédent d'exploitation, la diminution des dépenses est la conséquence du recul du trafic, lequel s'est fait sentir dès le commencement du mois d'août 1914, soit après que la guerre européenne eût éclaté. Les changements sur les chapitres principaux des dépenses, pour la période antérieure et celle postérieure au début des hostilités, sont contenus dans le présent rapport avant la comparaison par rubriques des dépenses d'exploitation.

Les dépenses totales pour le *personnel* des chemins de fer fédéraux, y compris les indemnités de voyages, les uniformes, les allocations supplémentaires, etc., accusent les chiffres suivants :

	Compte 1913		Budget 1914		Compte 1914		Compar.	
	Fr.		Fr.		Fr.		avec 1913	avec budget
Exploitation								
Personnel de l'administration								
générale	4,014,513		4,152,340		3,979,013		— 35,500	— 173,327
Personnel du service de la voie	6,853,171		7,083,900		6,752,925		— 100,246	— 330,975
Personnel de l'expédition et mou- vement	45,770,720		46,972,130		45,630,711		— 140,009	— 1,341,419
Personnel de la traction	19,195,104		19,457,660		18,978,631		— 216,473	— 479,029
Total exploitation	75,833,508		77,666,030		75,341,280		— 492,228	— 2,324,750

	Compte 1918		Budget 1914		Compte 1914		Compar. avec 1918		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Services auxiliaires et entreprises accessoires										
Personnel de l'administration des imprimés	156,434	158,230	155,628	—	806	—	2,602			
Personnel de l'administration du matériel de la voie	84,001	88,600	82,298	—	1,703	—	6,302			
Personnel des économats	356,971	359,470	357,480	+	509	—	1,990			
Personnel des ateliers	9,936,616	9,954,290	9,914,668	—	21,948	—	39,622			
Personnel de la navigation à vapeur sur le lac de Constance	313,324	325,990	292,978	—	20,346	—	33,012			
Total, services auxiliaires et entreprises accessoires	10,847,346	10,886,580	10,803,052	—	44,294	—	83,528			
Ensemble	86,680,854	88,552,610	86,144,332	—	536,522	—	2,408,278			
<p>Il y a lieu d'ajouter à ces chiffres les dépenses pour les agents qui ne figurent pas aux rubriques du personnel, notamment le personnel non rubriqué du service de la voie (en tant que ses prestations ne sont pas reportées au personnel rubriqué de l'exploitation), le personnel des bureaux de construction et le personnel enseignant du V^e arrondissement</p>										
Total des dépenses pour le personnel	9,110,288	non budgeté séparément	8,243,760	—	866,528	—	—			
	95,791,142	—	94,388,092	—	1,403,050	—	—			

La diminution vis-à-vis de 1913 ne représente que le 1,46 %₀. Nous signalons ici qu'en regard de 1913, les dépenses pour le personnel pour la première moitié de l'année 1914 accusent une augmentation qui est contrebalancée par une plus forte diminution sur les mois d'août à décembre.

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

	Compte 1913.		Budget 1914.		Compte 1914.		Compar. avec 1913.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Entretien et renouvellement de la voie . . .	13,814,321		14,605,100		12,189,856		- 1,624,465		- 2,415,244	
Entretien et renouvellement des locomotives et tenders . . .	9,510,706		9,792,600		8,781,357		- 729,349		- 1,011,243	
Entretien et renouvellement des voitures . . .	3,653,694		4,023,600		3,374,973		- 278,721		- 648,627	
Entretien et renouvellement des wagons . . .	3,502,872		3,658,200		2,932,949		- 569,923		- 725,251	
	30,481,593		32,079,500		27,279,135		- 3,202,458		- 4,800,365	

La diminution est de 10,51 %₀ sur l'année précédente et de 14,96 %₀ en regard du budget. En plus de la restriction des frais pour l'entretien des voies et du matériel d'exploitation, cette diminution comprend notamment la réduction des dépenses pour réfections de voies et pour matériel roulant mis au rebut.

Comme nous l'avons déjà fait observer, la diminution des dépenses de l'année 1914 se compose, sur la plupart des rubriques, d'une augmentation de dépenses pendant les mois de janvier à juillet, et d'une diminution de dépenses sur les mois d'août à décembre; ces dernières excèdent les premières notamment aux chapitres importants du personnel, de l'entretien, du renouvellement et de la consommation des matières.

Nous donnons dans le tableau ci-après un aperçu des dépenses en plus et en moins sur les principaux chapitres, pour les deux périodes mentionnées :

Janvier à Juillet

Août à Décembre

Dépenses pour le personnel.

	Compte 1913		Compte 1914		Compar. avec 1913		Compte 1913		Compte 1914		Compar. avec 1913	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
I. A. Administration générale	2,365,731	2,385,165	+	19,434	1,648,782	1,593,848	—	54,934	1,648,782	1,593,848	—	54,934
II. A. Entretien et surveillance de la voie	3,988,321	3,989,670	+	1,349	2,864,850	2,763,255	—	101,595	2,864,850	2,763,255	—	101,595
III. A. Expédition et mouvement	26,180,344	26,943,122	+	762,778	19,590,376	18,687,589	—	902,787	19,590,376	18,687,589	—	902,787
IV. A. Traction et matériel	11,147,495	11,526,607	+	379,112	8,047,609	7,452,024	—	595,585	8,047,609	7,452,024	—	595,585
Economats, y compris l'administration des imprimés et l'administration du matériel de la voie	348,638	345,090	—	3,548	248,768	250,316	+	1,548	248,768	250,316	+	1,548
Ateliers	5,712,285	5,836,255	+	123,970	4,224,331	4,078,413	—	145,918	4,224,331	4,078,413	—	145,918
Navigation à vapeur sur le lac de Constance	180,867	174,444	—	6,423	132,457	118,534	—	13,923	132,457	118,534	—	13,923
Personnel non rubriqué du service de la voie, dépenses nettes	4,716,051	4,852,327	+	136,276	3,743,043	2,760,923	—	982,120	3,743,043	2,760,923	—	982,120
<i>Total des dépenses pour le personnel</i>	54,639,732	56,052,680	+	1,412,948	40,500,216	37,704,902	—	2,795,314	40,500,216	37,704,902	—	2,795,314

Dépenses diverses.

II. B. Entretien et renouvellement de la voie	7,101,085	7,620,188	+	519,103	6,713,236	4,569,668	—	2,143,568	6,713,236	4,569,668	—	2,143,568
III. B. Dépenses diverses du service de l'expédition et mouvement	1,883,716	1,906,716	+	23,000	1,570,082	1,314,320	—	255,762	1,570,082	1,314,320	—	255,762
IV. B. Matières de consommation pour le service de la traction	11,691,121	11,864,993	+	173,872	8,414,761	6,303,077	—	2,111,684	8,414,761	6,303,077	—	2,111,684
IV. C. Entretien du matériel roulant	7,616,955	8,370,561	+	753,606	5,937,654	5,126,639	—	811,015	5,937,654	5,126,639	—	811,015
Renouvellement du matériel roulant (Mise au rebut)	—	—	—	—	3,112,663	1,592,079	—	1,520,584	3,112,663	1,592,079	—	1,520,584
V. A 2. Location du matériel roulant	2,605,174	2,424,118	—	181,056	1,949,978	1,164,887	—	785,091	1,949,978	1,164,887	—	785,091
V. C. Dépenses diverses	4,476,517	4,822,719	+	346,202	3,327,879	3,018,229	—	309,650	3,327,879	3,018,229	—	309,650
<i>Total des dépenses pour entretien et renouvellement, matières de consommation et divers</i>	35,374,568	37,009,295	+	1,634,727	31,026,253	23,088,899	—	7,937,354	31,026,253	23,088,899	—	7,937,354

Les prestations totales du service de la traction pendant les susdites périodes accusent les modifications suivantes :

	Compte 1913 km. loc.	Compte 1914 km. loc.	Compar. avec 1913 km. loc.
Janvier à juillet .	27,497,928	28,742,152	+ 1,244,224
Août à décembre .	20,850,428	15,046,210	— 5,804,218
Total	48,348.356	43,788,362	— 4,559,994

Les justifications qui précèdent des dépenses et des parcours kilométriques des années 1913 et 1914 démontrent l'efficacité des mesures d'économie prises au commencement de la guerre. Il est cependant à remarquer, qu'une diminution du trafic, aussi imprévue que subite, ne nous a pas permis de réduire immédiatement dans la même proportion toutes nos dépenses, en particulier celles pour le personnel, attendu que ces mesures n'ont pu déployer leurs effets que successivement.

En tenant compte de l'accroissement des dépenses et des prestations de traction qui a eu lieu durant les mois de janvier à juillet, occasionné en partie par l'ouverture de l'exposition nationale suisse, à Berne, au milieu de mai, il a été matériellement impossible de réduire les dépenses proportionnellement à la diminution importante du trafic qui s'est produite dans la seconde moitié de l'année.

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 centrale.

Ces dépenses se sont élevées à . . . fr. 4,436,230.55

Rubriques	Compte 1913.		Budget 1914.		Compte 1914.		Compar. avec 1913.		Compar. avec budget.	
	Fr.		Fr.		Fr.		Fr.		Fr.	
A. 1. Autorités administratives	282,865		284,000		286,078	+	3,213	+	2,078	+
2. Secrétariats, chancelleries, archives et enregistrement	620,767		658,180		609,605	-	11,162	-	48,575	-
3. Contrôle des dépenses, comptabilité générale, caisse, service des titres et bureaux de comptabilité	638,419		659,060		640,332	+	1,913	-	18,728	-
4. Contentieux et administration des caisses de secours	386,991		390,060		381,769	-	5,222	-	8,291	-
5. Services des tarifs voyageurs, marchandises et détaxes	426,851		444,210		427,594	+	743	-	16,616	-
6. Contrôle des recettes	964,070		994,860		925,433	-	38,637	-	69,427	-
7. Bureau de statistique et service de publicité	224,742		238,300		221,983	-	2,759	-	16,317	-
8. Service des télégraphes et installations électriques	353,104		367,690		363,350	+	10,246	-	4,340	-
9. Portiers et concierges	116,704		115,980		122,869	+	6,165	+	6,889	+
B. 1. Frais de bureau	300,396		356,800		278,464	-	21,932	-	78,336	-
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux	90,122		92,000		72,862	-	17,260	-	19,138	-
3. Complément et entretien de l'inventaire	38,225		24,300		23,492	-	14,733	-	808	-
4. Divers	84,820		83,400		82,399	-	2,421	-	1,001	-
	4,528,076		4,708,840		4,436,230	-	91,846	-	272,610	-

A. 1—9. Dépenses pour le personnel. Diminution de dépenses par suite de non réoccupation partielle de postes devenus vacants et de la réduction opérée sur les traitements du personnel en service militaire (officiers), conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 5 septembre 1914; moins de dépenses pour indemnités de voyages. Le surplus de dépenses se rapporte en partie aux frais pour remplacements ensuite de service militaire prolongé, qui ont été effectués par le personnel disponible; il s'agit ici d'un simple report d'une rubrique sur une autre. Les dépenses en plus du service des télégraphes résultent des restitutions moins importantes du compte de construction ensuite de la restriction des travaux de construction.

B. 1—4. Dépenses diverses. Les mesures d'économie ont eu pour effet de réduire les dépenses sur toutes les rubriques; l'accroissement des dépenses pour imprimés, insertions, etc. ensuite de la mobilisation est contrebalancé par la diminution des dépenses pour imprimés, fournitures de bureau, insertions, etc. en général.

II. Entretien et surveillance de la voie.

En 1914 ces dépenses se sont élevées à fr. 19,510,369.73

Cette somme comprend les dépenses nettes pour la surveillance de la voie, ainsi que pour l'entretien et le 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 1913	Budget 1914	Compte 1914.	Compar. avec 1913.	Compar. avec budget.
	Fr.	Fr	Fr.	Fr.	Fr.
A.1. Bureaux des ingénieurs en chef	915,384	958,130	918,712	+ 3,328	- 39,418
2. Ingénieurs de la voie et leur personnel.	545,366	559,490	526,637	- 18,729	- 32,853
3. Chefs de district et leur personnel	1,407,042	1,501,080	1,417,276	+ 10,234	- 83,804
4. Garde - voie, garde - barrières et leurs remplaçants	3,985,379	4,065,200	3,890,300	- 95,079	- 174,900
B.1. Terrassements et ouvrages d'art	2,989,183	3,207,800	2,336,763	- 652,420	- 871,037
2. Voie de fer (y compris renouvellements)	7,974,190	8,440,200	7,204,971	- 769,219	- 1,235,229
3. Bâtiments et installations mécaniques des stations, centrales électriques et conduites aux turbines	1,861,553	1,834,700	1,562,739	- 298,814	- 271,961
4. Télégraphes, signaux et divers, ainsi que conduites électriques pour la traction des trains	910,766	891,800	860,977	- 49,789	- 30,823
5. Déblayage de la neige et de la glace	78,629	230,600	224,406	+ 145,777	- 6,194
C.1. Frais de bureau	86,155	89,000	68,049	- 18,106	- 20,951
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service	64,958	65,430	72,319	+ 7,361	+ 6,889
3. Eclairage de la voie	76,931	77,000	77,286	+ 355	+ 286
4. Complément et entretien de l'inventaire	315,845	339,500	310,456	- 5,389	- 29,044
5. Indemnités pour usage temporaire de terrains et pour perte de cultures	587	2,700	1,166	+ 579	- 1,534
6. Divers	36,677	34,600	38,313	+ 1,636	+ 3,713
	21,248,645	22,297,230	19,510,370	- 1,738,275	- 2,786,860

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

	Compte 1913. Fr.	Budget 1914. Fr.	Compte 1914. Fr.	Compar. avec 1913. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales . . .	21,248,645	22,297,230	19,510,370	-1,738,275	-2,786,860
<i>Moins :</i>					
Dépenses de renouvellement . .*)	5,193,230	5,714,000	4,273,719	- 919,511	-1,440,281
	<u>16,055,415</u>	<u>16,583,230</u>	<u>15,236,651</u>	<u>- 818,764</u>	<u>-1,346,579</u>

A. 1—4. Dépenses pour le personnel. Le surcroît de dépenses à la rubrique II A 3 vis-à-vis de l'année précédente est motivé par l'application du nouveau règlement sur les uniformes, la mise au maximum de traitement après 25 ans de service et la diminution des restitutions pour prestations moins importantes au compte de construction. Les dépenses en moins par rapport à 1913 et au budget sont la conséquence des mesures d'économie, telles que la diminution des tournées de gardes en raison de la circulation restreinte des trains, la réduction des frais de remplacement, la suppression des postes de garde par suite de l'établissement de passages supérieurs ou inférieurs. L'accroissement des dépenses pour indemnités pour service de nuit est contrebalancé par les dépenses en moins.

B. 1. Terrassements et ouvrages d'art. Dès le commencement de la guerre européenne et de la mobilisation de l'armée suisse, tous les travaux d'entretien de la voie n'ayant pas un caractère urgent ont été suspendus; seuls les travaux indispensables furent exécutés en observant la plus stricte économie.

B. 2. Voie de fer. La restriction des travaux d'entretien et spécialement des réfections de voies ont eu pour effet de réduire notablement les dépenses de cette rubrique. Au sujet de la longueur des tronçons renouvelés et du nombre des aiguilles, 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. Les travaux d'entretien aux bâtiments, halles, installations

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

d'eau et d'éclairage ainsi qu'aux installations mécaniques ont également été limités au strict nécessaire, d'où il en est résulté que les dépenses de 1914 sont restées inférieures à celles de l'année précédente et à celles prévues au budget. Les dépenses extraordinaires pour certains travaux imprévus mais urgents, dont le renvoi n'était pas possible, sont compensées par la susdite diminution de dépenses.

B. 4. Télégraphe, signaux et divers. Les travaux d'entretien qui figurent sous cette rubrique sont en général de nature urgente et ne peuvent être renvoyés, comme l'entretien d'autres installations. La revision des lignes télégraphiques et la réparation des appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux ont provoqué de plus fortes dépenses; les dépenses totales de cette rubrique sont cependant, grâce à la restriction des travaux, encore quelque peu inférieures à celles de 1913 et du budget.

B. 5. Déblayage de la neige et de la glace. Les fortes chutes de neige sur les lignes de montagne ont donné lieu à un surcroît de dépenses vis-à-vis de 1913.

C. 1—6. Dépenses diverses. Nous signalons une diminution de dépenses pour fournitures de bureau, imprimés, revues, etc. et pour l'entretien et le renouvellement de l'inventaire; en revanche les dépenses pour l'éclairage, le chauffage et l'entretien des locaux de service accusent une augmentation, principalement par suite de l'amélioration de ces derniers et par rapport à l'accroissement du nombre et l'agrandissement de locaux. Plus de frais sur la rubrique C. 6 pour bornage.

III. Expédition et mouvement.

Ces dépenses ont atteint pour 1914 fr. 48,851,747.10
se répartissant comme suit :

Rubriques.	Compte 1913.		Budget 1914.		Compte 1914.		Compar. avec 1913.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A.1. Inspection de l'exploitation et du mouvement	1,225,671	1,249,420	1,217,172	—	8,499	—	32,248	—	—	—
2. Chefs de gare et de station et leur personnel	33,049,483	34,095,700	32,996,118	—	53,365	—	1,099,582	—	—	—
3. Personnel des trains	11,495,566	11,627,010	11,417,421	—	78,145	—	209,589	—	—	—
B.1. Frais de bureau	1,217,213	1,270,110	1,092,820	—	124,393	—	177,290	—	—	—
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service et éclairage des gares et stations	1,560,644	1,611,010	1,522,864	—	37,780	—	88,146	—	—	—
3. Complément et entretien de l'inventaire	421,555	351,450	365,853	—	55,702	+	14,403	—	—	—
4. Matières de consommation pour installations mécaniques et p ^r appareils télégraphiques	40,073	41,700	35,202	—	4,871	—	6,498	—	—	—
5. Camionnage et plombage	46,053	52,000	38,379	—	7,674	—	13,621	—	—	—
6. Divers	168,260	167,100	165,918	—	2,342	—	1,182	—	—	—
	49,224,518	50,465,500	48,851,747	—	372,771	—	1,613,753	—	—	—

A. 1—3. Dépenses pour le personnel. Ce chapitre contient d'une part un surcroît de dépenses provoqué par l'accroissement de l'effectif du personnel qui a eu lieu dans la première moitié de l'année 1914, par les uniformes et par les indemnités pour service de nuit. Ce surcroît de dépenses est cependant contrebalancé par les économies qui ont été réalisées dès le mois d'août ensuite de la diminution du personnel, de la réduction des indemnités de voyages et des parcours moins nombreux (diminution des allocations supplémentaires au personnel des trains). L'effectif du personnel des gares et des trains, comparé à celui de l'année précédente, présente en juillet et en décembre la situation suivante :

	Mois de Juillet			Mois de Décembre		
	1913	1914	Compar. avec 1913	1913	1914	Compar. avec 1913
Service des gares, effectif	13,752	13,928	+176	13,836	13,433	-403
Service des trains, >	3,186	3,249	+ 63	3,209	3,127	- 82
Effectif total	16,938	17,177	+239	17,045	16,560	-485

Du mois de juillet au mois de décembre 1914, nous arrivons à une diminution de 617 hommes pour les deux services ensemble.

B. 1—6. Dépenses diverses. Toutes les rubriques accusent une diminution de dépenses sauf, comparativement au budget, celle pour l'entretien de l'inventaire dont les frais pour l'acquisition de bâches et d'appareils extincteurs ont dépassé les prévisions. Les dépenses en moins se rapportent aux fournitures de bureau, aux imprimés, à l'entretien des locaux de service, ainsi qu'aux matières de consommation du service de l'expédition et mouvement; le surcroît de dépenses occasionné par la mobilisation pour imprimés, éclairage par suite de la mise en circulation de trains de nuit, etc. a été compensé par les économies effectuées.

IV. Traction et matériel.

Pour 1914 ces dépenses s'élevèrent à fr. 52,724,903.84

En voici la répartition :

Rubriques.	Compte 1913.		Budget 1914.		Compte 1914.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A.1. Bureaux centraux du service de la traction	639,175	685,260	646,408	+	7,233	—	38,852	
2. Personnel des machines et visiteurs du matériel	14,855,860	14,934,840	14,540,760	—	315,100	—	394,080	
3. Personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant	3,700,069	3,837,560	3,791,463	+	91,394	—	46,097	
B.1. Combustibles	18,890,762	18,662,000	17,043,048	—	1,847,714	—	1,618,952	
2. Suif et graisses	435,431	440,000	423,376	—	12,055	—	16,624	
3. Huile pour l'éclairage et éclairage électrique	205,399	216,450	164,450	—	40,949	—	52,000	
4. Matières servant au nettoyage et à la désinfection, eau, sable et divers	574,290	581,100	537,196	—	37,094	—	43,904	
C.1 ^a . Entretien des locomotives et tenders	7,880,350	7,933,000	7,904,964	+	24,614	—	28,036	
A reporter	47,181,336	47,290,210	45,051,665	—	2,129,671	—	2,238,545	

Rubriques	Compte 1913.		Budget 1914.		Compte 1914.		Compar. avec 1913.		Compar. avec budget.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Report	47,181,386		47,290,210		45,051,665		—	2,129,671	—	2,238,545
1 ^b . Renouvellement des locomotives et tenders . . .	1,630,356		1,859,600		876,393		—	753,963	—	983,207
2 ^a . Entretien des voitures . . .	3,233,155		3,222,000		3,200,865		—	37,290	—	21,135
2 ^b . Renouvellement des voitures . . .	415,559		801,600		174,108		—	241,431	—	627,492
3 ^a . Entretien des wagons . . .	2,436,104		2,463,000		2,391,371		—	44,733	—	71,629
3 ^b . Renouvellement des wagons . . .	1,066,768		1,195,200		541,578		—	525,190	—	653,622
D.1. Frais de bureau . . .	44,514		44,050		43,908		—	606	—	142
2. Eclairage, chauffage et nettoyage des locaux de service . . .	182,355		194,630		178,895		—	3,460	—	15,735
3. Complément et entretien de l'inventaire . . .	245,667		242,200		233,301		—	12,366	—	8,899
4. Divers . . .	47,171		30,520		32,820		—	14,351	—	2,300
	56,487,965		57,343,010		52,724,904		—	3,763,061	—	4,618,106

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 1913 Fr.	Budget 1914 Fr.	Compte 1914 Fr.	Compar. avec 1913 Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses totales	56,487,965	57,343,010	52,724,904	-3,763,061	-4,618,106
<i>Moins:</i>					
Amortissement de matériel mis au rebut . . .	3,112,663	3,856,400	1,592,079	-1,520,584	-2,264,321
Dépenses nettes	53,375,302	53,486,610	51,132,825	-2,242,477	-2,353,785

La diminution de dépenses porte sur le personnel des machines, les matières de consommation, l'entretien des voitures à voyageurs et des wagons à marchandises, et les dépenses diverses.

Voici la comparaison du nombre des kilomètres parcourus par nos propres machines ayant circulé sur nos lignes et sur des lignes étrangères, locomotives électriques et service de manœuvre compris :

	Compte 1913 km. loc.	Budget 1914 km. loc.	Compte 1914 km. loc.	Compar. avec 1913 km. loc.	Compar. avec budget km. loc.
I ^{er} Arrondissement . .	10,491,135	10,600,000	9,531,528	- 959,607	-1,068,472
II ^e > . .	12,321,126	12,400,000	11,529,511	- 791,615	- 870,489
III ^e > . .	11,646,888	11,900,000	10,483,991	-1,162,897	-1,416,009
IV ^e > . .	6,058,080	6,300,000	5,493,556	- 564,524	- 806,444
V ^e > . .	7,831,127	7,500,000	6,749,776	-1,081,351	- 750,224
	48,348,356	48,700,000	43,788,362	-4,559,994	-4,911,638

La diminution est ainsi de 9,43 % sur 1913 et de 10,09 % sur le budget.

A. 1—3. *Dépenses pour le personnel.* La diminution des parcours kilométriques a eu pour conséquence de réduire les dépenses pour le personnel, notamment celles pour le personnel des machines; cette réduction s'est reportée aussi sur les allocations supplémentaires. Par contre les dépenses pour le personnel des dépôts (personnel chargé de l'alimentation et du nettoyage du matériel roulant), pour indemnités pour

service de nuit et pour remplacement d'ouvriers en service militaire accusent une augmentation.

L'effectif du personnel du service de la traction a subi les modifications suivantes à fin juillet et à fin décembre, vis-à-vis des mois correspondants de l'année précédente :

	Mois de Juillet			Mois de Décembre		
	1913	1914	Compar. avec 1913	1913	1914	Compar. avec 1913
Personnel des machines, effectif	3,874	4,037	+ 163	3,879	3,706	— 173
Personnel de dépôt, effectif	1,911	1,970	+ 59	1,931	1,895	— 36
Effectif total	5,785	6,007	+ 222	5,810	5,601	— 209

Pour les mois de juillet à décembre la diminution est de 406 hommes.

B. 1—4. Matières de consommation pour locomotives et wagons. Comme cela a déjà été mentionné au commencement de ce rapport relativement aux modifications des dépenses totales d'exploitation (voir page 44 ci-devant), la diminution des parcours kilométriques de 4,559,994 kilomètres-locomotives en regard de 1913, résulte d'une augmentation de 1,244,224 km.-loc. pour la période de janvier à juillet et d'une diminution de 5,804,218 km.-loc. pour la période d'août à décembre. Cette diminution nette des parcours a eu pour conséquence de réduire notablement les dépenses pour consommation de matières.

C. 1 a—3 a. Entretien du matériel roulant. Les dépenses y relatives s'élèvent à :

Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar. avec 1913.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
13,554,609	13,618,000	13,497,200	— 57,409	— 120,800

Les dépenses d'entretien du matériel roulant varient suivant le nombre des revisions périodiques et les réparations spéciales; ces dernières sont particulièrement sujettes à de gros écarts.

C. 1 b—3 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 1913 Nombre	Budget 1914 Nombre	Compte 1914 Nombre
Locomotives	30	34	17
Chaudières	—	2	2
Voitures	43	83	20
Wagons	274	286	130

Il a été mis au rebut un nombre moins important de locomotives, de voitures et de wagons que le chiffre prévu au budget et qu'en 1913, ce qui a eu pour effet d'atténuer notablement les dépenses pour amortissement; les prélèvements sur les fonds de renouvellement pour la couverture de ces amortissements se sont réduits en conséquence.

D. 1—4. Dépenses diverses. Dans leur ensemble ces dépenses accusent également une diminution en 1914, qui est due aux économies et aux parcours kilométriques moins nombreux.

V. Dépenses diverses.

Elles ont atteint en 1914 et se répartissent comme suit:	fr. 11,895,914.65			
Rubriques	Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar. avec 1913.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A.1. Loyers pour gares et sec- tions de lignes communes	547,999	677,750	434,593	- 113,106
2. Location de matériel roulant	4,555,152	4,660,000	3,589,005	- 966,147
3. Locations diverses	35,616	31,600	31,369	- 4,247
C.1. Frais judiciaires	34,508	27,000	16,844	- 17,664
2. Assurance contre l'incendie	86,171	169,600	106,163	+ 19,992
3. Assurances et indemnités p ^r accidents	1,208,190	1,190,000	1,260,497	+ 52,307
4. Assurances et indemnités de transport	278,975	288,000	220,586	- 58,389
5. Frais de transport par suite de l'interruption de la voie	3,175	1,500	300	- 2,875
6. Impôts et droits	164,639	176,100	170,432	+ 5,793
7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides et gratifications	5,727,750	5,740,730	5,687,946	- 39,804
8. Divers (y compris publicité)	300,988	429,300	378,180	+ 77,192
	12,943,163	13,391,580	11,895,915	- 1,047,248
			11,895,915	- 1,495,665

A. 1. Loyers pour gares et lignes en communauté. Le produit net d'exploitation du chemin de fer de raccordement, à Bâle, accuse une diminution par suite du fléchissement du trafic et de la réduction des tarifs marchandises sur cette ligne, d'où il en est résulté que la part des chemins de fer badois à ce produit net, comptabilisée à cette rubrique comme redevance foncière, est restée sensiblement en dessous de celle de l'année précédente et du budget. Voir le détail de ces redevances à page 49 des comptes annuels.

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

Location de matériel roulant.	Compte 1913. Fr.	Budget 1914. Fr.	Compte 1914. Fr.	Compar. avec 1913. Fr.	Compar. avec budget Fr.
Dépenses . . .	4,555,152	4,660,000	3,589,005	—966,147	—1,070,995
Recettes . . .	1,654,292	1,730,000	1,154,024	—500,268	—575,976
Dépenses nettes .	2,900,860	2,930,000	2,434,981	—465,879	—495,019

En raison du recul du trafic et spécialement de la diminution du trafic avec l'étranger, les dépenses de même que les recettes pour locations de wagons sont notablement inférieures.

C. 2. Assurance contre l'incendie. Cette rubrique comprend les primes pour l'assurance obligatoire des bâtiments, ainsi que les dommages pour incendies assurés par nous-mêmes et ayant nécessité un prélèvement de fr. 10,828.87 sur le fonds d'assurance.

C. 3. Indemnités pour accidents. Ces dépenses sont variables; l'année 1914 renferme diverses indemnités pour des accidents survenus en 1913, en particulier celles occasionnées par la rupture de la digue près de Reazzino. Les rentes payées en 1914 pour les accidents survenus depuis le rachat s'élèvent à fr. 251,783.70, prélevés sur le fonds spécial. Un autre prélèvement a été effectué sur le fonds des pensions G. B. pour les rentes-accidents de l'ancien chemin de fer du St. Gothard payées en 1914 pour un montant de fr. 19,335.70.

C. 4. Indemnités de transport. Le fléchissement du trafic a aussi provoqué une diminution des indemnités de transport.

C. 7. Contributions aux caisses de secours, pensions, subsides, etc. La diminution des dépenses pour traitements et salaires a eu sa répercussion sur les contributions de l'administration aux caisses de secours. D'autre part les gratifications pour nombreuses années de service se sont accrues; le compte de 1914 renferme en plus le subside à l'exposition nationale suisse de Berne. Les prélèvements sur le fonds spécial pour les pensions payées en 1914 sont de fr. 52,342.75 sur le fonds de pensions J. S. et de fr. 39,086.90 sur le fonds de pensions G. B.

C. 8. Divers. La participation à l'exposition nationale suisse, la conférence internationale des horaires qui a eu lieu à Berne en 1914 et le service de publicité ont occasionné un surcroît de dépenses vis-à-vis de 1913.

VI. Dépenses et recettes non classées.

Ce chapitre boucle par un excédent de recettes de fr. 2,224,627.96
 se décomposant de la manière suivante:

	Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar.	Compar.
	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1913.	avec budget.
				Fr.	Fr.
<i>Dépenses.</i>					
1. Dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation	+ 2,181,792	+ 2,126,940	+ 1,812,834	- 368,958	- 314,106
<i>Recettes.</i>					
2. Bonification du compte de construction pour frais d'administration et de direction des travaux	- 491,817	- 300,000	- 315,637	- 176,180	+ 15,637
3. Excédent des recettes pour frais d'exploitation et d'entretien de gares et tronçons communs	- 2,675,896	- 2,631,740	- 2,670,518	- 5,378	+ 38,778
4. Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes, pour service de traction, etc.	- 1,040,730	- 878,800	- 1,051,307	+ 10,577	+ 172,507
5. Surplus de dépenses par suite de la revision du règlement N° 23 sur l'uniforme.	-	+ 200,000	-	-	- 200,000
<i>Excédent de recettes</i>	- 2,026,651	- 1,483,600	- 2,224,628	+ 197,977	+ 741,028

1. *Dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation.* Ce compte spécial supporte les dépenses pour modification d'installations existantes et pour amortissements d'objets supprimés de peu d'importance; ces dépenses sont très variables et dépendent plus ou moins de l'avancement des travaux. Elles sont budgétées sur la base du budget de construction.

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

Moins de dépenses par suite de la réduction des travaux pendant la guerre.

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 administrative et technique des travaux; les dépenses des bureaux techniques sont déduites de cette imputation sur le compte de construction.

Bonification en moins vis-à-vis de 1913 par suite de la réduction des travaux de construction.

3. *Participation aux frais d'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 parts pour les objets utilisés en commun, mais étant la propriété d'autres administrations. Les recettes sont supérieures aux dépenses. Le détail par gare et tronçon se trouve aux pages 46 à 49 du compte annuel.

4. *Indemnités pour l'exploitation d'autres lignes et pour service des trains et de traction.* On comptabilise ici les indemnités des propriétaires de lignes et tronçons que nous exploitons, de même que celles afférentes aux prestations réciproques pour service des trains et de traction entre les C. F. F. et d'autres lignes.

L'excédent de recettes est supérieur à celui de 1913 et au budget; cela provient principalement de la diminution des prestations pour service des trains et de traction par le P.L.M. sur la ligne Genève-La Plaine. Voir détail aux pages 50 et 51 du compte annuel.

Clôture de compte.

L'excédent des recettes du compte d'exploitation est de
fr. 48,344,141.76

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

	Compte 1913. Fr.	Budget 1914. Fr.	Compte 1914. Fr.	Compar. avec 1913. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
Total des re- cettes d'ex- ploitation .	212,721,315	214,869,870	183,538,680	-29,182,635	-31,331,190
Total des dé- penses d'ex- ploitation .	142,405,716	146,722,560	135,194,538	- 7,211,178	-11,528,022
Excédent des recettes .	<u>70,315,599</u>	<u>68,147,310</u>	<u>48,344,142</u>	<u>-21,971,457</u>	<u>-19,803,168</u>

La diminution importante des recettes d'exploitation provoquée par le fléchissement du trafic en 1914 n'est compensée que partiellement par une diminution des dépenses d'exploitation; il s'en suit que l'excédent de recettes est environ 22 millions inférieur à celui de 1913 et près de 20 millions de francs en regard du budget.

Compte du fonds de renouvellement.

Fr.

Le solde de ce compte s'élevait au 31 décembre 1913 à 75,735,316.34

Les versements pour 1914 se montent à:

	Fr.	Fr.
a. Pour voie de fer	4,182,261. —	
b. Pour matériel roulant	4,329,076. 25	
c. Pour mobilier et ustensiles	585,830. 35	
	9,097,167. 60	

Les prélèvements de 1914 ont atteint:

a. Pour voie de fer	4,534,089. 75	
b. Pour matériel roulant	1,592,078. 82	
c. Pour mobilier et ustensiles	330,687. 20	
	6,456,857. 77	
Excédent des versements	2,640,309. 83	
Situation à fin 1914	78,375,626. 17	

Ensuite de la suppression de la comptabilité distincte tenue pour les lignes du V^e arrondissement (ancien Gothard), le Conseil fédéral nous a autorisé d'appliquer jusqu'à nouvel avis aussi audit arrondissement les dispositions du règlement n^o 34 concernant le fonds de renouvellement des chemins de fer fédéraux; le règlement sur le fonds de renouvellement de l'ancien chemin de fer du St. Gothard cesse donc d'être valable dès le 1^{er} janvier 1914.

Les prélèvements pour la superstructure sont de fr. 351,829 plus élevés que les versements, tandis que les versements pour le matériel roulant dépassent les prélèvements de fr. 2,736,997. Les prélèvements pour renouvellement du mobilier et des ustensiles sont de fr. 255,141 moins élevés que les versements. Il en résulte un excédent net des versements de fr. 2,640,310.

Situation du fonds de renouvellement au :

	Fr.
31 décembre 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
1913	75,735,316
1914	78,375,626

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

Au 31 décembre 1913, le solde de ce fonds était de	fr. 299,696. 15
A ajouter : Intérêt 3 ½ % pour 1914	» 9,484. —
	<hr/>
	fr. 309,180. 15
Pensions payées en 1914	» 52,342. 75
	<hr/>
Solde à fin 1914	fr. 256,837. 40
	<hr/>

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

Au 31 décembre 1913, le solde de ce fonds était de	fr. 532,977. 75
A ajouter : Intérêt 3 ½ % pour 1914	» 17,680. 05
	<hr/>
	fr. 550,657. 80
Pensions payées en 1914	» 58,422. 60
	<hr/>
Solde à fin 1914	fr. 492,235. 20
	<hr/>

Compte du fonds d'assurance contre l'incendie.

Au 31 décembre 1913, le solde de ce fonds était de	fr. 883,329. 61
A ajouter : Intérêt 3 ½ % pour 1914	» 30,916. 55
7 ^e versement porté pour 1914 à	» 300,000. —
	<hr/>
	fr. 1,214,246. 16
Dépenses nettes pour dommages d'incendies en 1914	» 10,828. 87
	<hr/>
Solde à fin 1914	fr. 1,203,417. 29
	<hr/>

Compte du fonds de couverture de rentes-accidents.

Au 31 décembre 1913, le solde de ce fonds était de	fr. 1,900,000. —
A ajouter : Valeur capitalisée des annuités de rentes non encore échues	» 545,668. 70
Intérêt 3 ½ % pour 1914	» 73,908. 80
	<hr/>
	fr. 2,519,577. 50
Rentes-accidents payées en 1914	» 251,783. 70
	<hr/>
Solde à fin 1914	fr. 2,267,793. 80
	<hr/>

Compte des entreprises accessoires.

Navigation à vapeur sur le lac de Constance.

Le produit net de 1914 est de	fr. 61,504. 50
	<hr/>

	Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Compar. avec 1913	Compar. avec budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Recettes	806,223	850,000	720,344	—85,879	—129,656
Dépenses	700,730	699,700	658,840	—41,890	— 40,860
Produit net	105,493	150,300	61,504	—43,989	— 88,796

Le recul du trafic a aussi notablement influencé les recettes de la navigation; la moins-value porte sur le trafic des voyageurs et des marchandises et elle est de 10,65 % vis-à-vis de 1913. La diminution des dépenses se rapporte aux rubriques du personnel et de la consommation des matières; elle est de 5,98 % sur l'ensemble.

Compte de profits et pertes.

Recettes.

1. *Solde actif de 1913.* Il s'élève à fr. 8,039,164.15

2. *Excédent des recettes d'exploitation.* Pour l'année 1914, il est de fr. 48,344,141.76

Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Comp. avec 1913	Comp. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
70,315,599	68,147,310	48,344,142	—21,971,457	—19,803,168

La diminution est de 31,25 % sur l'année 1913 et de 29,06 % sur le budget.

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

Le coefficient d'exploitation, y compris les allocations 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	67,69
» 1905	66,42
» 1906	67,49
» 1907	69,22
» 1908	72,82
» 1909	70,32
» 1910	65,43
» 1911	64,26

pour 1912	66,78
» 1913	66,94
» 1914	73,66

Le coefficient atteint en 1914 est le plus élevé depuis l'existence des chemins de fer fédéraux. Les recettes totales d'exploitation sont en recul de 13,72 % sur 1913, tandis que la diminution des dépenses est seulement de 5,06 %.

3. *Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes et à des travaux neufs.* Ces intérêts se sont élevés pour 1914 à fr. 1,582,035.07

Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar. avec 1913.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,076,152	500,000	1,582,035	+505,883	+1,082,035

4. *Produit des valeurs et des créances.* Elles ont produit en 1914 fr. 3,830,089.74

Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar. avec 1913.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
4,901,957	3,560,000	3,830,090	-1,071,867	+ 270,090

Il y a donc diminution de 21,86 % sur 1913 et augmentation de 7,58 % sur les prévisions budgétaires.

	Revenus en 1913.	Revenus en 1914.	Différences en 1914.
	Fr.	Fr.	Fr.
Intérêts des titres en portefeuille, y compris les titres du fonds de renouvellement	3,259,767	2,909,576	- 350,191
Bénéfice sur réalisations de titres et plus-values . . .	23,974	—	- 23,974
Bénéfices de change, escomptes divers et coupons prescrits	114,017	159,539	+ 45,522
Intérêts perçus en comptes courants	1,472,828	732,969	- 739,859
Produits du portefeuille de change	29,980	13,270	- 16,710
Intérêts divers	1,391	14,735	+ 13,344
Totaux	4,901,957	3,830,089	-1,071,868

5. *Produit d'entreprises accessoires.* La navigation à vapeur sur le lac de Constance, notre seule entreprise accessoire, a produit en 1914 fr. 61,504.50

Voir la comparaison y relative aux pages 65 et 66 du rapport.

6. *Prélèvements sur les fonds spéciaux.* Ce sont les prélèvements sur :

- a. le fonds de renouvellement;
- b. le fonds de couverture des pensions de l'ancienne Cie Jura-Simplon;
- c. le fonds de couverture des pensions de l'ancienne Cie du Gothard;
- d. le fonds d'assurance contre l'incendie;
- e. le fonds de couverture de rentes-accidents.

a. *Prélèvements sur le fonds de renouvellement.* En 1914 ils ont atteint fr. 6,456,857.77
se décomposant comme suit :

	Compte 1913.		Budget 1914.		Compte 1914		Compar.	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	avec 1913.	avec budget.
<i>Renouvellement de la superstructure.</i>								
I ^{er} arrondissement . . .	1,111,358	1,220,000	953,842	—	157,516	—	266,158	
II ^e » . . .	1,202,716	1,230,000	1,132,982	—	69,734	—	97,018	
III ^e » . . .	1,568,790	1,550,000	933,963	—	634,827	—	616,037	
IV ^e » . . .	890,206	761,000	567,174	—	323,032	—	193,826	
V ^e » . . .	882,062	1,053,000	946,129	+	64,067	+	106,871	
	5,655,132	5,814,000	4,534,090	—	1,121,042	—	1,279,910	

Renouvellement du matériel roulant.

Adm. centrale pour arrondissements I—V.

Locomotives . . .	1,630,356	1,832,100	857,988	—	772,368	—	974,112
Chaudières . . .	—	27,500	18,405	+	18,405	—	9,095
Voitures . . .	415,539	801,600	174,108	—	241,431	—	627,492
Fourgons et wagons . . .	1,066,768	1,195,200	541,578	—	525,190	—	653,622
	3,112,663	3,856,400	1,592,079	—	1,520,584	—	2,264,321

Renouvellement du mobilier et des ustensiles.

Administration centrale et arrondissements I—V . . .	363,320	190,600	330,689	—	32,631	+	140,089
	9,131,115	9,861,000	6,456,858	—	2,674,257	—	3,404,142

b. Prélèvements sur le fonds de couverture des pensions de l'ancienne Cie Jura-Simplon. En 1914, ces prélèvements se sont élevés à fr. 52,342.75

Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar. avec 1913.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
54,837	50,000	52,342	— 2,495	+ 2,342

c. Prélèvements sur le fonds de couverture des pensions de l'ancienne Cie du Gothard. En 1914, ces prélèvements se sont élevés à fr. 58,422.60

Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar. avec 1913.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
62,030	60,000	58,422	— 3,608	— 1,578

d. Prélèvements sur le fonds d'assurance contre l'incendie. En 1914, ces prélèvements se sont élevés à fr. 10,828.87

Ils comprennent les dépenses nettes pour dommages d'incendies en 1914.

Compte 1913.	Budget 1914.	Compte 1914.	Compar. avec 1913.	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
10,035	70,000	10,829	+ 794	— 59,171

e. Prélèvements sur le fonds de couverture de rentes-accidents. Ce sont les rentes payées en 1914 par le compte d'exploitation fr. 251,783.70

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

Ce montant 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. *Autres recettes.* Leur produit en 1914 est de fr. 159,600.25

Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Compar. avec 1913	Compar. avec budget.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
77,724	20,000	159,600	+ 81,876	+ 139,600

Ces rentrées représentent des redevances dues par des chemins de fer suisses pour des époques antérieures à 1914, ainsi que des gains sur réalisations de biens-fonds disponibles.

Dépenses.

1. *Indemnités pour sections de lignes prises à bail.* Loyer de la ligne Vevey-Chevbres pour 1914 . . . fr. 45,000.—

2. *Intérêts des emprunts consolidés.* En 1914 ces intérêts se sont élevés à fr. 55,109,888

Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Compar. avec 1913	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
52,916,294	52,559,396	55,109,888	+ 2,193,594	+ 2,550,492

Le tableau suivant qui indique les intérêts payés sur chacun des emprunts consolidés, explique la différence en plus de 4.14⁵ % sur 1913 et de 4.85 % sur nos prévisions budgétaires.

Intérêts des emprunts consolidés en 1914.

Désignation des emprunts	Compte 1913.		Compte 1914.		Observations.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	
Central-Suisse 4 % 1876 . . .	803,470	782,230	782,230	782,230	Diminution de fr. 21,240 en 1914 sur 1913. — Provient de remboursements de titres sortis au tirage.
» . . . 4 % 1880 . . .	697,100	691,200	691,200	691,200	
» . . . 3 1/2 % 1894 (juin)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	1,050,000	Diminution de fr. 5,900 en 1914 sur 1913. — Même observation.
» . . . 3 1/2 % 1894 (oct.)	1,050,000	1,050,000	1,050,000	1,050,000	
Nord-Est-Suisse 4 % 1880 . . .	120,000	120,000	120,000	120,000	Diminution de fr. 5,320 en 1914 sur 1913. — 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.
» . . . 3 1/2 % 1894 . . .	350,000	350,000	350,000	350,000	
» . . . 3 1/2 % 1895 . . .	245,000	245,000	245,000	245,000	
» . . . 3 1/2 % 1896 . . .	1,225,000	1,225,000	1,225,000	1,225,000	
» . . . 3 1/2 % 1897 . . .	367,937	367,937	367,937	367,937	
Union-Suisse 4 %, Ire hypothèque	702,784	676,124	676,124	697,464	Diminution de fr. 2,680 en 1914 sur 1913. 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.
» . . . 4 %, II ^e » . . .	352,408	339,068	339,068	349,728	
Franco-Suisse 2 8/11 % 1868 . . .	410,385	405,728	405,728	405,728	Diminution de fr. 1,515 en 1914 sur 1913. Même observation.
Jougne-Eclépens 3 % . . .	209,362	207,847	207,847	207,847	
A reporter	7,583,446	7,510,134	7,510,134	7,542,13	

Report	7,583,446	7,510,134	7,542,134	
Jura-Simplon 3 1/2 % 1894	4,836,038	4,836,038	4,836,038	{ Diminution de fr. 20,30 en 1914 sur 1913. — Même observation.
St-Gothard 3 1/2 % 1895	4,023,950	4,003,650	4,003,650	
Rente 3 % des chemins de fer 1890	2,079,990	2,079,990	2,079,990	
Rente suisse C. F. F. de 1900	3,000,000	3,000,000	3,000,000	
Chemins de fer fédéraux 1903 3 % différé	4,875,000	4,841,850	4,841,850	{ Diminution de fr. 33,150 en 1914 sur 1913. — Même observation.
Chemins de fer fédéraux 3 1/2 % 1899/1902	17,251,500	17,118,500	17,118,500	{ Diminution de fr. 133,000 en 1914 sur 1913. — Même observation.
Chemins de fer fédéraux 3 1/2 % 1910, 1 ^{re} série	2,800,000	2,800,000	2,800,000	
Chemins de fer fédéraux 4 % 1912/1914	3,350,000	3,350,000	5,250,000	{ Augmentation de fr. 1,900,000 en 1914 sur 1913 ensuite d'une nouvelle émission de fr. 60,000,000 obligations, jouissance 15 mars 1914.
	49,799,924	49,540,162	51,472,162	
Bons de dépôt à 4 1/4 % des chemins de fer fédéraux, remboursables en tout temps, placés dans les portefeuilles des caisses de pensions et de secours	2,706,927	3,040,500	3,232,537	{ Augmentation de fr. 525,610 en 1914 sur 1913 et de fr. 192,037 sur le budget. Proviennent de nouvelles émissions de bons de dépôt (capital moyen en 1914 fr. 76,059,694 contre fr. 63,692,400 en 1913).
Intérêt du prix de rachat capita- lisé de la ligne Genève-La Plaine	429,957	—	426,455	
	52,936,808	52,580,662	55,131,154	
en moins				
Différence d'intérêts prorata en faveur de 1913 et 1914	— 20,514	— 21,266	— 21,266	
	52,916,294	52,559,396	55,109,888	

3. *Intérêts des dettes courantes, frais de finance, etc.* Nous avons payé de ce chef en 1914 fr. 1,115,752.71

Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Compar. avec 1913	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
2,056,519	2,852,840	1,115,752	— 940,767	— 1,737,088

Il y a donc diminution de la somme d'intérêts débiteurs sur 1913 de 45,74 % ainsi qu'une diminution de 60,89 % sur le budget.

La dépense de 1914 se décompose comme suit :

Intérêts en comptes courants	fr.	13,041.30
Intérêts sur bons de caisse	»	334,375.—
Intérêts sur cautionnements en espèces et intérêts divers	»	146,662.05
Commissions payées sur coupons et encaissements de titres	»	64,485.07
Agios, pertes de cours, moins-values de titres et divers	»	557,189.29
Total	fr.	1,115,752.71

Comparaison de nos charges d'intérêts.

	Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914
	Fr.	Fr.	Fr.
Intérêts des emprunts consolidés	52,916,294	52,559,400	55,109,888
Intérêts des dettes courantes, frais de finance etc.	2,056,519	2,852,840	1,115,752
Charges brutes	54,972,813	55,412,240	56,225,640
Intérêts de construction et produit des valeurs et créances.	5,978,109	4,060,000	5,412,124
Charges nettes	48,994,704	51,352,240	50,813,516

Il y a une diminution des charges d'intérêts de fr. 538,724 sur les prévisions budgétaires; par contre une augmentation de fr. 1,818,812 sur le compte de 1913.

La différence sur le compte de 1913 s'explique essentiellement par l'augmentation des intérêts des capitaux investis dans la construction.

4. *Amortissements.* En 1914 nous amortissons
fr. 10,186,208. 45

Compte 1913. Fr.	Budget 1914. Fr.	Compte 1914. Fr.	Compar. avec 1913. Fr.	Compar. avec budget. Fr.
15,569,343	10,750,260	10,186,208	— 5,383,135	— 564,052

La différence avec le compte de 1913 s'explique par les amortissements extraordinaires s'élevant à fr. 5,488,000 effectués sur les frais d'emprunts.

Ces amortissements comprennent l'amortissement légal, l'amortissement d'installations disparues et de dépenses diverses, et l'amortissement des frais d'emprunts.

a. *Amortissement légal* du capital d'établissement et des dépenses de construction :

	Montant	De l'année	Quote	%	Amortisation Fr.
Chemins de fer fédéraux	861,589,067.55	1902	12 ^e	0,716785	6,175,741.20
Gothard	189,177,735.50	1909	6 ^e	0,604342	1,143,280.54
Jura Neuchâtelois	8,833,022.16	1913	1 ^{re}	0,508840	44,945.95
Travaux neufs C. F. F.	6,542,027.68	1903	11 ^e	0,717767	46,956.52
»	19,778,872.34	1904	10 ^e	0,693495	137,165.50
»	21,299,434.24	1905	9 ^e	0,670044	142,715.58
»	22,959,266.66	1906	8 ^e	0,647386	148,635.08
»	23,222,056.60	1907	7 ^e	0,625494	145,252.57
»	24,571,373. —	1908	6 ^e	0,604342	148,495.13
»	16,155,000.40	1909	5 ^e	0,583905	94,329.85
»	20,624,802.40	1910	4 ^e	0,564159	116,356.68
»	21,601,170.51	1911	3 ^e	0,545081	117,743.88
»	28,167,533.30	1912	2 ^e	0,526649	148,344.03
»	44,582,862.94	1913	1 ^{re}	0,508840	226,855.44
					<u>8,836,817.95</u>
					89,742.08
					<u>8,926,560.03</u>

plus: annuité d'amortissement comprise dans la quote de fr. 516.197 à payer
annuellement au P. L. M., de 1913 à 1958, pour le rachat de Genève-La Plaine

Ensemble

Le total des dépenses de 1913, soumises à l'amortissement en 60 ans, se calcule comme suit :

Dépenses faites en 1913 sur compte de construction et travaux en cours d'exécution .	fr. 48,306,090. 29
moins : dépenses pour matériel roulant et mobilier	» 5,318,896. 23
	<hr/>
	fr. 42,987,194. 06
plus : le 30 % de ces dépenses pour matériel d'exploitation	» 1,595,668. 88
	<hr/>
Total	fr. 44,582,862. 94

b. Amortissement d'installations disparues.

Amortissement du coût des installations supprimées en 1914, ensuite de travaux d'agrandissement de gares, etc.	fr. 816,834. 42
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

(Voir détail à la page 85 ci-après.)

c. Amortissement de frais d'emprunts.

11 ^e annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé	fr. 116,495. —
9 ^e annuité d'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer	» 162,500. —
4 ^e annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3 ½ % 1910	» 100,825. —
amortissement des dépenses (faites en 1914 pour le renouvellement de feuilles de coupons	» 62,994. —
	<hr/>
Total	fr. 442,814. —

5. Versements dans les fonds spéciaux fr. 10,074,825. 70

Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Compar. avec 1913	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
12,033,306	10,143,360	10,074,825	— 1,958,481	— 68,535

Les versements se décomposent comme suit :

a. Fonds de renouvellement	fr. 9,097,167. 60
b. Fonds de couverture des pensions des anciennes compagnies du Jura-Simplon et du Gothard	» 27,164. 05
c. Fonds d'assurance contre l'incendie	» 330,916. 55
d. Fonds de couverture de rentes-accidents	» 619,577. 50
	<hr/>
	fr. 10,074,825. 70

a. Versements au fonds de renouvellement.

1. Pour la superstructure :		
a. par mètre de voie, longueur moyenne de l'année, 5,167,108 mètres à 30 cts.	fr. 1,550,132. 40	
b. par kilomètre de locomotive ayant circulé sur nos voies (non compris le service de manœuvre) 37,601,837 km. à 7 cts.	» 2,632,128. 60	
	<hr/>	fr. 4,182,261. —
2. Pour le matériel roulant :		
Par km. de parcours de nos propres véhicules ayant circulé sur nos lignes et sur des lignes étrangères, pour les locomotives y compris le service de manœuvre et les courses haut le pied, soit :		
a. p ^r locomotives 43,788,362 km.-loc. à 4,7 cts.	fr. 2,058,053. —	
b. pour voitures 375,431,473 km.-essieu à 0,30 cts.	» 1,126,294. 40	
c. pour wagons 408,831,735 km.-essieu à 0,28 cts.	» 1,144,728. 85	
	<hr/>	» 4,329,076. 25
3. Pour mobilier et ustensiles :		
2½ % de fr. 23,433,214. 47 état moyen de l'année	» 585,830. 35	
Total des versements		<hr/> <hr/> fr. 9,097,167. 60

b. Fonds de couverture des pensions des anciennes compagnies.

Jura-Simplon. L'intérêt à 3 ½ % de ce fonds, pour 1914, est de	fr. 9,484. —
Gothard. L'intérêt à 3 ½ % de ce fonds, pour 1914, est de	» 17,680. 05
	<hr/> <hr/> fr. 27,164. 05

c. Fonds d'assurance contre l'incendie.

Suivant décision du Conseil d'administration du 30 mai 1913, le versement à porter dès 1913 au compte de profits et pertes pour alimenter le fonds d'assurance doit être d'au moins fr. 300,000 annuellement, jusqu'à concurrence de 6 millions, intérêts courants compris.

En conséquence nous avons effectué sur ce fonds un 7 ^e versement de	fr. 300,000.—
et pour intérêt 3½ % sur le solde de fr. 883,329. 61	» 30,916. 55
	<hr/>
	fr. 330,916. 55

d. Fonds de couverture de rentes-accidents.

Valeur capitalisée des annuités de rentes non encore échues des cinq arrondissements	fr. 545,668. 70
Intérêt 3½ % pour 1914	» 73,908. 80
	<hr/>
	fr. 619,577. 50

6. Autres dépenses. Nous avons dépensé en 1914
fr. 1,577,183. 19

Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Compar. avec 1913	Compar. avec budget
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1,567,123	1,662,000	1,577,183	+ 10,060	— 84,817

La principale position des dépenses de 1914 est celle de fr. 1,500,000 concernant le déficit de la caisse de pensions et de secours du personnel.

**Comparaison générale du compte de profits et pertes de 1914
avec le compte de 1913 et le budget de 1914.**

(Reports non compris.)

	Différences de 1914 avec 1913	Différences de 1914 avec budget de 1914
	Fr.	Fr.
Excédent des recettes d'exploitation	—21,971,457	—19,803,168
Produit des entreprises accessoires .	— 43,988	— 88,795
Prélèvements sur fonds spéciaux .	— 2,427,782	— 3,210,764
Subventions pour l'exploitation .	—	—
Ressources et rentrées diverses .	+ 81,876	+ 139,600
	<hr/>	<hr/>
<i>Différences sur recettes</i>	—24,361,351	—22,963,127
	<hr/>	<hr/>
Charges nettes d'intérêts	+ 1,818,812	— 538,724
Indemnités pour location de lignes	—	—
Amortissements	— 5,383,134	— 564,051
Versements dans les fonds spéciaux	— 1,958,481	— 68,534
Dépenses diverses	+ 10,060	— 84,817
	<hr/>	<hr/>
<i>Différences sur dépenses</i>	— 5,512,743	— 1,256,126
	<hr/>	<hr/>
Différences sur recettes	—24,361,351	—22,963,127
Différences sur dépenses	— 5,512,743	— 1,256,126
	<hr/>	<hr/>
<i>Différences sur soldes</i>	—18,848,608	—21,707,001

La diminution du solde, en comparaison de 1913, est de fr. 18,848,608 et en regard du budget de fr. 21,707,001.

Ci-joint deux tableaux donnant :

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

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

Années	Coût du rachat des lignes des anciennes compagnies	Dépenses ultérieures de construction	TOTAL	70% du matériel roulant et du mobilier à déduire	Dépenses nettes à amortir
1902	*953,863,202	—	*953,863,202	92,274,135	861,589,067
1903	—	8,124,328	8,124,328	1,582,300	6,542,027
1904	—	25,282,135	25,282,135	5,503,268	19,778,872
1905	—	28,998,923	28,998,923	7,699,488	21,299,434
1906	—	30,504,514	30,504,514	7,545,248	22,959,266
1907	—	33,722,648	33,722,648	10,500,591	23,222,056
1908	—	36,631,040	36,631,040	12,059,667	24,571,373
1909	—	22,320,204	22,320,204	6,165,203	16,155,000
1910	—	25,824,422	25,824,422	5,199,620	20,624,802
1911 Gothard	210,920,254	—	210,920,254	21,742,519	189,177,735
1911 C.F.F.	—	24,338,720	24,338,720	2,737,549	21,601,170
1912	—	30,448,392	30,448,392	2,280,858	28,167,533
1913	§ 10,021,927	48,306,090	58,328,017	4,912,132	53,415,885
1914	—	41,271,639	41,271,639	5,939,768	35,331,871
	1,174,805,384	355,773,059	*) 1,530,578,444	186,142,347	1,344,436,096
		93	34	89	45

* Le total de la 3^e colonne (1,530,578,444.34) ne comprend pas le montant de fr. 39,159,321.46, qui a été déboursé pour les travaux effectués sur la partie italienne du tunnel du Simplon et qui n'est pas amortissable actuellement. — Il en est de même pour le prix de rachat capitalisé (10,780,988) de la ligne Genève-La Plaine, dont l'amortissement se fait dans d'autres conditions.

§ Jura Neuchâtelois.

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	Paris-Lyon-Méditerranée pour Genève-La Plaine	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.
1902	Fr. 861,589,067. 55	Fr.	Fr. 861,589,067. 55					42,105. 09	81,070. 61	2,180,320. 40		2,303,496. 10	2,303,496. 10
1903		6,542,027. 68	6,542,027. 68	4,171,633. 34		4,171,633. 34		1,312,282. 74 723,867. 88 586,075. 56	103,951. 51	147,607. 80		2,873,785. 49	7,045,418. 83
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		74,569. 28 153,155. 33	880,000 —	278,995. —		1,386,719. 61	6,277,657. 24
1907		23,222,056. 60	23,222,056. 60	4,811,302. 92	373,717. 51	5,185,020. 43			1,576,615. 61	634,042. —	915,000. —	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			1,188,457. 15	1,426,539. 45	915,000. —	3,529,996. 60	11,608,976. 35
1911		21,601,170. 51	21,601,170. 51	5,549,073. 01	888,820. 14								
1912		28,167,533. 30	28,167,533. 30	6,817,818. 87	1,022,958. 48	7,840,777. 35			2,992,127. 17	7,080,207. 80	1,100,000. —	11,172,334. 97	19,013,112. 32
1913	10,021,927. —	43,393,958. 10	53,415,885. 10	7,063,971. 35	1,205,570. 81	8,269,542. 16	86,240. 38		1,345,763. 82	5,867,797. —	1,500,000. —	8,799,801. 20	17,069,343. 36
1914	—	35,331,871. 17	35,331,871. 17	7,363,967. 69	1,472,850. 26	8,836,817. 95	89,742. 08		816,834. 42	442,814. —	1,500,000. —	2,849,390. 50	11,686,208. 45
	1,060,788,730. 05	283,647,366. 40	1,344,436,096. 45	67,721,433. 85	7,280,664. 41	75,002,098. 26	175,982. 46	2,392,055. 88	11,058,660. 74	19,562,578. 45	8,675,000. —	42,364,277. 53	117,366,375. 79

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 III ci-après, page 84).

Récapitulatif

Année	Capital d'établissement à amortir		I. Amortisse- ment
	Capital primitif d'établissement	Dépenses de construction ultérieures	
1904	10,000,000.00	2,214,000.00	1,380
1905	10,000,000.00	2,214,000.00	1,412
1906	10,000,000.00	2,214,000.00	1,402
1907	10,000,000.00	2,214,000.00	1,388
1908	10,000,000.00	2,214,000.00	1,372
1909	10,000,000.00	2,214,000.00	1,352
1910	10,000,000.00	2,214,000.00	1,332
1911	10,000,000.00	2,214,000.00	1,312
1912	10,000,000.00	2,214,000.00	1,292
1913	10,000,000.00	2,214,000.00	1,272
1914	10,000,000.00	2,214,000.00	1,252
1915	10,000,000.00	2,214,000.00	1,232
1916	10,000,000.00	2,214,000.00	1,212
1917	10,000,000.00	2,214,000.00	1,192
1918	10,000,000.00	2,214,000.00	1,172
1919	10,000,000.00	2,214,000.00	1,152
1920	10,000,000.00	2,214,000.00	1,132
1921	10,000,000.00	2,214,000.00	1,112
1922	10,000,000.00	2,214,000.00	1,092
1923	10,000,000.00	2,214,000.00	1,072
1924	10,000,000.00	2,214,000.00	1,052
1925	10,000,000.00	2,214,000.00	1,032
1926	10,000,000.00	2,214,000.00	1,012
1927	10,000,000.00	2,214,000.00	992
1928	10,000,000.00	2,214,000.00	972
1929	10,000,000.00	2,214,000.00	952
1930	10,000,000.00	2,214,000.00	932
1931	10,000,000.00	2,214,000.00	912
1932	10,000,000.00	2,214,000.00	892
1933	10,000,000.00	2,214,000.00	872
1934	10,000,000.00	2,214,000.00	852
1935	10,000,000.00	2,214,000.00	832
1936	10,000,000.00	2,214,000.00	812
1937	10,000,000.00	2,214,000.00	792
1938	10,000,000.00	2,214,000.00	772
1939	10,000,000.00	2,214,000.00	752
1940	10,000,000.00	2,214,000.00	732
1941	10,000,000.00	2,214,000.00	712
1942	10,000,000.00	2,214,000.00	692
1943	10,000,000.00	2,214,000.00	672
1944	10,000,000.00	2,214,000.00	652
1945	10,000,000.00	2,214,000.00	632
1946	10,000,000.00	2,214,000.00	612
1947	10,000,000.00	2,214,000.00	592
1948	10,000,000.00	2,214,000.00	572
1949	10,000,000.00	2,214,000.00	552
1950	10,000,000.00	2,214,000.00	532
1951	10,000,000.00	2,214,000.00	512
1952	10,000,000.00	2,214,000.00	492
1953	10,000,000.00	2,214,000.00	472
1954	10,000,000.00	2,214,000.00	452
1955	10,000,000.00	2,214,000.00	432
1956	10,000,000.00	2,214,000.00	412
1957	10,000,000.00	2,214,000.00	392
1958	10,000,000.00	2,214,000.00	372
1959	10,000,000.00	2,214,000.00	352
1960	10,000,000.00	2,214,000.00	332
1961	10,000,000.00	2,214,000.00	312
1962	10,000,000.00	2,214,000.00	292
1963	10,000,000.00	2,214,000.00	272
1964	10,000,000.00	2,214,000.00	252
1965	10,000,000.00	2,214,000.00	232
1966	10,000,000.00	2,214,000.00	212
1967	10,000,000.00	2,214,000.00	192
1968	10,000,000.00	2,214,000.00	172
1969	10,000,000.00	2,214,000.00	152
1970	10,000,000.00	2,214,000.00	132
1971	10,000,000.00	2,214,000.00	112
1972	10,000,000.00	2,214,000.00	92
1973	10,000,000.00	2,214,000.00	72
1974	10,000,000.00	2,214,000.00	52
1975	10,000,000.00	2,214,000.00	32
1976	10,000,000.00	2,214,000.00	12
1977	10,000,000.00	2,214,000.00	0

Les dépenses pour l'installation des bateaux à vapeur ont été
l'amortissement se fait annuellement par le compte d'exploitation

Bilan au 31 décembre 1914.

Le total actif et passif du bilan au 31 décembre 1914 est de fr. 1,751,953,217.08 en regard de fr. 1,717,715,566.80 au 31 décembre 1913.

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.

1. Compte de construction. Il s'élève à fr. 1,373,151,464.11 et se décompose comme suit :

	Chemin de fer et ins- tallations fixes Fr.	Matériel roulant Fr.	Mobilier et ustensiles Fr.	Total Fr.
Situation au 31 décembre 1913	1,069,654,472	234,267,886	23,164,369	1,327,086,727
Augment. suiv. compte de cons- truction de 1914	37,579,353	7,947,693	537,691	46,064,737
Situation au 31 décembre 1914	<u>1,107,233,825</u>	<u>242,215,579</u>	<u>23,702,060</u>	<u>1,373,151,464</u>

Le compte de construction, ainsi que la spécification par objets des dépenses de construction aux pages 24 à 28 et 53 à 86 du compte annuel renferment le détail des travaux d'extension et de parachèvement; pour le surplus nous renvoyons au rapport du département des travaux, partie « Travaux achevés », aux pages 139 et ss. ci-après.

2. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies. Le solde de ce compte au 31 décembre 1914 est de fr. 113,917,355.77

soit le même qu'au 31 décembre 1913.

II. Objets de construction inachevés. Au 31 décembre 1914, ce compte s'élève à fr. 93,449,933.92

Le tableau ci-après donne un résumé des modifications survenues au cours de l'année 1914 :

	Situation au 31 décembre 1913	Dépenses nettes de con- struction de 1914	Report au compte de construction de 1914	Situation au 31 décembre 1914	Différences
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale	1,079,245	8,919,213	8,108,297	1,890,161	+ 810,916
Correction de la ligne du Hauenstein					
Sissach-Olten	13,293,082	8,426,146	—	21,719,228	+ 8,426,146
I ^{er} arrondissement	20,035,057	4,491,393	2,457,410	22,069,040	+ 2,033,983
II ^e »	22,462,504	5,522,283	13,755,603	14,229,184	— 8,233,320
III ^e »	2,700,471	2,455,151	2,809,189	2,346,433	— 354,038
IV ^e »	24,874,091	1,515,111	16,835,473	9,553,729	— 15,320,362
V ^e »	5,627,312	2,359,441	2,098,765	5,887,988	+ 260,676
II ^e tunnel du Simplon	6,158,292	5,843,253	—	12,001,545	+ 5,843,253
Chemin de fer du lac de Brienz	2,012,977	1,739,649	—	3,752,626	+ 1,739,649
	98,243,031	41,271,640	46,064,737	93,449,931	— 4,793,097

Les dépenses en plus au 31 décembre 1914 par rapport au chiffre de fin 1913 proviennent de ce que les dépenses de construction de 1914 sont plus élevées que le report d'objets achevés au compte de construction. Un certain nombre de travaux de grande envergure ayant entraîné de fortes dépenses ont été achevés dans les arrondissements II et IV et reportés sur le compte de construction.

Pour le détail des objets inachevés à fin 1914, voir le rapport du département des travaux aux pages 137 et ss. ci-après.

Dépenses de construction de 1914.

Il a été reporté au compte de construction	fr.
une somme nette de	46,064,737
Au compte « Travaux de construction inachevés »	
il y a une diminution de	—4,793,097
Pour 1914 les dépenses de construction s'élèvent à	41,271,640
Les dépenses pour entreprises accessoires (lac de Constance) ont diminué de	—102,553
Les dépenses nettes sont ainsi de	<u>41,169,087</u>
Dans ce montant ne sont pas compris :	
Les amortissements pour installations supprimées, à la charge du compte des « Dépenses à amortir »	817,634
Les dépenses de parachèvement imputables sur le compte d'exploitation	1,812,834
Les amortissements pour matériel roulant mis au rebut (valeur du matériel retiré déduite)	1,573,674
L'amortissement pour la suppression de l'éclairage au gaz dans des voitures, à charge du service de la traction	17,000
Les amortissements pour machines et outillage mis au rebut, ainsi que le remboursement des ateliers pour matériel retiré des véhicules mis au rebut	139,459
L'amortissement net du capital d'établissement des bateaux, etc. sur le lac de Constance .	104,464
En 1914 ces dépenses ont atteint	<u>4,465,065</u>

III. Frais d'installation des entreprises accessoires.

Le capital d'établissement de notre entreprise de bateaux à vapeur sur le lac de Constance s'élève à fin 1914 à

fr. 2,057,240. 65

A fin 1913, le solde de ce compte était de fr. 2,159,793. 35

Il s'est accru des dépenses pour l'établissement d'un abri, pour le personnel du port, à la gare de Romanshorn » 1,911. 10

fr. 2,161,704. 45

En revanche il a été amorti 5 % du capital d'établissement à fin 1913. fr. 107,989. 65

Moins : les dépenses supérieures à fr. 10,000 pour réparation principale du bateau

« St. Gallen » » 3,525. 85

Amortissement net pour 1914 » 104,463. 80

Solde à fin 1914 fr. 2,057,240. 65

De 1904 à 1913 les C.F.F. ont amorti une somme de fr. 1,014,746. 90

à laquelle il faut ajouter l'amortissement de 1914 » 104,463. 80

Total des amortissements à fin 1914 . fr. 1,119,210. 70

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 » 1,457,087. 75

Ensemble fr. 3,176,451. 35

Moins : les amortissements annuels de 1904 à 1914 fr. 1,119,210. 70

Reste comme capital d'établissement à fin 1914 fr. 2,057,240. 65

IV. Dépenses à amortir. Au 31 décembre 1913, ce chapitre présentait un solde débiteur de . . fr. 15,909,462. 95

En 1914, il s'est accru des sommes suivantes :

A reporter fr. 15,909,462. 95

Report fr. 15,909,462. 95

*Frais d'émission et de conversion
des emprunts.*

Emprunt 4 % C. F. F. de 1914 .	fr. 2,719,702. 55
Emprunt 3 ½ % C. F. F. de 1899/1902 »	58,344. —
Emprunt 3 ½ % S. C. B. de 1894 »	4,650. —

Installations disparues.

1° au 1^{er} arrondissement :

Gare de Vallorbe »	49,019. 05
» » Payerne »	4,225. 05
» » Versoix »	21,106. 05
» » Martigny »	18,551. 80
» » Renens »	601. —
» » Lausanne »	1,116. 05

Double voie St. Blaise-Neuve- ville »	13,009. —
Double voie Berne-Thoerishaus »	9,540. 50

2° au 2^e arrondissement :

Gare de Berne »	23,398. 60
» » Emmenbrücke »	12,368. 85
Double voie Wylerfeld-Gümli- gen »	31,334. 65

3° au 3^e arrondissement :

Pont au km. 44, ⁵¹² Winterthour- Koblenz »	10,161. 36
Gare de Zurich »	16,130. 30
» » Uster »	16,407. 80
» » Oerlikon »	—800. —
Pont sur la Linth à Ennenda . »	42,024. —
» » » » » Mühlefuhr »	35,993. —

4° au 4^e arrondissement :

Gare de Romanshorn »	86,839. 50
» » Wil »	21,265. —
» » Ste Marguerite »	14,735. 25
» » St. Gall »	13,183. 75
» » Gossau »	316,316. 06

5° au 5^e arrondissement :

Gare de Ambri-Piotta »	17,963. 70
» » Biasca »	12,389. 20
Double voie Mendrisio-Chiasso »	29,954. 90 » 3,599,530. 97

A reporter fr. 19,508,993. 92

Report fr. 19,508,993. 92

En revanche nous avons amorti:

sur pertes de cours et frais d'émission du 3 % différé, 11 ^e annuité	fr. 116,495. —	
sur déficit du fonds des che- mins de fer, 9 ^e annuité	» 162,500. —	
sur pertes de cours et frais d'émission du 3 ½ % 1910, 4 ^e annuité	» 100,825. —	
dépenses en 1914 pour frais de renouvellement de feuilles de coupons	» 62,994. —	
installations disparues en 1914	» 816,834. 42	» 1,259,648. 42

Solde au 31 décembre 1914 fr. 18,249,345. 50

V. Valeurs et créances. Au 31 décembre 1914, ce chapitre s'élève à fr. 141,931,790. 32

La comparaison avec le bilan de 1913 fait ressortir les différences suivantes :

	Montants		Différences avec 1913.
	au 31 déc. 1913.	au 31 déc. 1914.	
	Fr.	Fr.	Fr.
Caisses et dépôts en banque .	26,318,533	12,310,279	— 14,008,254
Portefeuille de fonds publics	9,490,306	3,110,784	— 6,379,522
Portefeuille du fonds de renou- vellement	73,677,039	73,111,749	— 565,290
Biens-fonds disponibles . . .	7,884,209	8,288,067	+ 403,858
Approvisionnements en matériaux	35,442,892	37,501,904	+ 2,059,012
Débiteurs divers	7,586,217	7,609,007	+ 22,790
	<u>160,399,196</u>	<u>141,931,790</u>	<u>— 18,467,406</u>

Caisses et dépôts en banque. Au 31 décembre 1913 nous avons des placements à terme pour fr. 14,400,000. Dans le courant du 1^{er} semestre de 1914 ce montant est rentré dans nos caisses et nous l'avons employé pour les besoins courants.

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

Etat du portefeuille au 31 décembre 1913	
« Néant »	fr. —.—
En 1914, il est entré des effets de change pour	» 10,293,316. 03
Escompte et différences de cours	» 13,270. 53
	<hr/>
	fr. 10,306,586. 56
Il est sorti du portefeuille des effets en-	
caissés pour	» 10,306,586. 56
	<hr/>

Portefeuille de fonds publics. Voici le mouvement pendant l'année 1914 :

Montant du portefeuille au 31 décembre 1913	fr. 9,490,306.—
Titres divers mis en portefeuille	» 79,347. 65
	<hr/>
	fr. 9,569,653. 65

Moins :

Réalizations de titres divers	fr. 6,405,370.—
Attributions au fonds des-	
tiné à récompenser les	
actes éminents du person-	
nel du chemin de fer de	
l'ancien Gothard »	12,000.—
Différences de cours »	41,499.—
	<hr/>
	» 6,458,869.—
Valeur du portefeuille de fonds publics au	
31 décembre 1914	fr. 3,110,784. 65
	<hr/>

Portefeuille du fonds de renouvellement. Voici le mouvement en 1914 :

Montant du portefeuille au 31 décembre 1913	fr. 73,677,038. 70
Moins :	
Réalizations de titres divers	fr. 123,300.—
Différences de cours »	441,990.—
	<hr/>
	» 565,290.—
Montant au 31 décembre 1914	fr. 73,111,748. 70
	<hr/>

Biens-fonds disponibles, y compris les acquisitions faites en vue d'extensions futures.

Leur valeur d'inventaire au 31 décembre 1913 était de
fr. 7,884,208. 66

En 1914, il a été fait diverses acquisitions
pour fr. 722,134. 61

Et il a été réalisé ou employé pour la construction . . . » 318,276. 45 » 403,858. 16

Montant au 31 décembre 1914 fr. 8,288,066. 82

Approvisionnements en matériaux.

Leur valeur d'inventaire était au 31 décembre 1913 de fr. 35,442,892. 29

Elle est au 31 décembre 1914 de . . . » 37,501,904. 29

Augmentation sur 1913 fr. 2,059,012. —

Débiteurs divers.

Montant au 31 décembre 1914 fr. 7,609,006. 59

Au 31 décembre 1913, le solde était de . . . » 7,586,217. 17

Augmentation des débiteurs sur 1913 fr. 22,789. 42

Le seul compte important de ce chapitre, comme chiffre, est celui du *contrôle des recettes* dont le solde est de fr. 4,746,262. 84. Ce montant représente le solde à la charge des gares et stations au 31 décembre 1914. Les autres différences se répartissent sur une cinquantaine de comptes divers.

Passif.

I. Emprunts consolidés. Au 31 décembre 1913, le capital nominal des emprunts concernant les chemins de fer fédéraux se montait à fr. 1,494,425,347. 62

Emission le 15 mars 1914 de l'emprunt 4% des chemins de fer fédéraux de 1914 pour dépenses de construction et pour le remboursement des bons de caisse 4% de 1911 au montant de fr. 34,000,000 échus le 15 mars » 60,000,000. —
Emission en 1914 de bons de dépôt 4 1/4% des chemins de fer fédéraux, remboursables en tout temps, attribués aux portefeuilles des caisses de pensions et de secours » 12,086,000. —

fr. 1,566,511,347. 62

Il a été procédé aux remboursements suivants:

4 % Central-Suisse de 1876	fr. 541,500
4 % Central-Suisse de 1880	» 150,000
4 % Union-Suisse 1 ^{re} hypothèque	» 133,000
4 % Union-Suisse 2 ^{me} hypothèque	» 67,000
2 8/11 % Franco-Suisse de 1868	» 173,250
3 % Jougne-Eclépens	» 51,500
3 1/2 % Gothard de 1895	» 600,000
3 % différé des C. F. F. de 1903	» 1,055,000
3 1/2 % des C. F. F. de 1899/1902	» 3,900,000

fr. 6,671,250. —

Amortissement du prix de rachat capitalisé de la ligne

Genève-La Plaine » 89,742. 08

» 6,760,992. 08

Le montant des emprunts au 31 décembre 1914 est de fr. 1,559,750,355. 54

Nous comparons la composition de notre dette consolidée en 1913 et 1914 dans le tableau suivant:

Emprunts	Montants		Différence avec 1913	Observations
	au 31 décembre 1913	au 31 décembre 1914		
4 0/0 Central-Suisse 1876	Fr. 19,826,500	Fr. 19,285,000	541,500	Remboursement par tirage au sort.
4 0/0 » 1880	17,355,000	17,205,000	150,000	Id.
3 1/2 0/0 » 1 ^{er} juin 1894	30,000,000	30,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 26 octobre 1894	30,000,000	30,000,000	—	
4 0/0 Nord-Est-Suisse 1880	3,000,000	3,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 1894	10,000,000	10,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 1895	7,000,000	7,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 1896	35,000,000	35,000,000	—	
3 1/2 0/0 » 1897	10,512,500	10,512,500	—	
4 0/0 Union-Suisse, I ^{re} hypothèque	17,503,100	17,370,100	133,000	Remboursement par tirage au sort.
4 0/0 » II ^e	8,776,700	8,709,700	67,000	Id.
2 8/11 0/0 Franco-Suisse 1868	14,963,300	14,790,050	173,250	Id.
3 0/0 Jougne-Eclépens	6,954,000	6,902,500	51,500	Id.
3 1/2 0/0 Jura-Simplon 1894	138,172,500	138,172,500	—	
3 1/2 0/0 Gothard 1895	114,390,000	113,790,000	600,000	Id.
3 0/0 Rente des chemins de fer de 1890	69,333,000	69,333,000	—	
4 0/0 Rente C. F. F. 1900	75,000,000	75,000,000	—	
A reporter	607,786,600	606,070,350	1,716,250	

Emprunts:	Montants		Différence avec 1913	Observations
	au 31 décembre 1913	au 31 décembre 1914		
Report	Fr. 607,786,600	Fr. 606,070,350	—	1,716,250
3 % différé C. F. F. 1903	148,980,000	147,925,000	—	1,055,000
3 1/2 % C. F. F. 1899/1902	489,100,000	485,200,000	—	3,900,000
3 1/2 % C. F. F. 1910, Série I	80,000,000	80,000,000	—	—
4 % C. F. F. 1912/14	83,750,000	143,750,000	+	60,000,000
	1,409,616,600	1,462,945,350	+	53,328,750
Bons de dépôt à 4 1/4 % des C. F. F., remboursables en tout temps, placés dans les portefeuilles des caisses de pensions et de secours	74,114,000	86,200,000	+	12,086,000
Valeur au 31 décembre 1914 des annuités dues au P. L. M. pour Genève-La Plaine.	10,694,748	10,605,006	—	89,742
	1,494,425,348	1,559,750,356	+	65,325,008

Remboursement par tirage au sort.

Id.

Nouvelle émission en 1914 pour dépenses de construction et pour le remboursement des bons de caisse 4 % de 1911 au montant de fr. 31,000,000 échus le 15 mars 1914.

Bons créés en 1914.

Amortissements de 1914

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

Voici l'état de ce service au 31 décembre 1914:

	Rente suisse 3 0/0 des chemins de fer de 1890		Emprunt 3 1/2 0/0 C.F.P. 1890-1902		Rente des C.F.P. de 1900		Emprunt 3 0/0 différé C.F.P. 1903		Emprunt 3 1/2 0/0 C.F.P. 1910, 1re série		Emprunt 4 0/0 C.F.P. 1912/14,	
	Fr.	capital nom.	Fr.	capital nom.	Fr.	en rente	Fr.	capital nom.	Fr.	capital nom.	Fr.	capital nom.
Caisse principale à Berne	120,120	35,074,000	137,100	4,132,500	610,500	14,450,500						
Caisse du 1er arrondt, à Lausanne	—	234,000	4,410	—	—	14,000						
» IIe » à Bâle	—	742,000	16,530	144,000	—	5,000						
» IIIe » à Zurich	—	2,741,000	—	880,000	—	270,000						
» IVe » à St. Gall.	—	—	—	—	—	—						
» Ve » à Lucerne	—	—	450	—	—	1,510,000						
Total	120,120	38,791,000	158,490	5,156,500	610,500	16,249,500						

Au 31 décembre 1913, ces dépôts
 s'élevaient à

119,790	39,213,000	169,410	4,575,500	610,500	13,749,500
Différences avec 1913	+ 330	- 422,000	- 10,920	+ 581,000	- + 2,500,000

	Emprunts S.C.B.		Emprunts N. O. B.		Emprunts V. S. B.		Emprunts J.-S.		Emprunt 3 1/2 0/0 G. B. 1895		40/0 Bons de caisse C. F. P. 1914/1914	
	Fr.	capital nom.	Fr.	capital nom.	Fr.	capital nom.	Fr.	capital nom.	Fr.	capital nom.	Fr.	capital nom.
Caisse principale à Berne	6,305,000	14,504,500	792,800	16,423,900	18,482,000	—	—	—	—	—	—	—
Caisse du 1er arrondt, à Lausanne	—	—	—	35,500	33,000	—	—	—	—	—	—	—
» IIe » à Bâle	2,300,500	223,500	109,000	129,000	134,000	—	—	—	—	—	—	—
» IIIe » à Zurich	—	648,500	—	50,000	—	—	—	—	—	—	—	—
» IVe » à St. Gall.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Ve » à Lucerne	—	—	—	—	1,090,000	—	—	—	—	—	—	—
Total	8,605,500	15,376,500	901,800	16,638,400	19,739,000	—	—	—	—	—	—	—

Au 31 décembre 1913, ces dépôts
 s'élevaient à

8,188,000	15,077,000	765,100	23,959,300	19,702,000	1,175,000
Différences avec 1913	+ 417,500	+ 299,500+136,700	- 7,320,900	+ 37,000	- 1,175,000

II. Compte d'amortissement. Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1913 de fr. 66,251,520.69

Il s'est augmenté en 1914 de :

L'amortissement légal . . . fr. 8,836,817.95

La 2^e annuité d'amortissement comprise dans la quote de fr. 516,197 à payer annuellement, de 1913 à 1958, pour le rachat de la ligne Genève-La Plaine . » 89,742.08 » 8,926,560.03

Solde au 31 décembre 1914 fr. 75,178,080.72

Voir l'annexe II à la page 80, donnant la récapitulation générale des dépenses amorties depuis le rachat.

III. Dettes courantes. Le montant de ce chapitre est au 31 décembre 1914 de fr. 34,428,870. 96

Voici la comparaison avec 1913 :

	Montants		Différences avec 1913
	au 31 décembre 1913	au 31 décembre 1914	
	Fr.	Fr.	
Titres et coupons échus	4,971,244	10,372,490	+ 5,401,246
Prorata d'intérêts, non échus	5,598,336	5,180,403	— 417,933
Créances des caisses de secours	1,047,208	973,849	— 73,359
Cautionnements d'entrepreneurs, de fournisseurs et d'accrédités de transports	791,508	754,625	— 36,883
Actions et bons J. S. à rembourser	166,732	165,672	— 1,060
Bons de caisse	34,000,000	3,500,000	— 30,500,000
Créanciers divers	1,981,985	2,589,935	+ 607,950
Dépenses et recettes de 1914 passées par caisse en 1915	21,091,201	10,891,897	— 10,199,304
	<u>69,648,214</u>	<u>34,428,871</u>	<u>— 35,219,343</u>

En 1914 nous avons remboursé les fr. 34,000,000 bons de caisse au moyen des disponibilités de l'emprunt 4 % de fr. 60,000,000 1914 et nous avons émis de nouveaux bons de caisse pour fr. 3,500,000.

Le solde des créanciers divers se répartit sur une vingtaine de comptes.

IV. Fonds spéciaux. Ils comprennent le fonds de renouvellement, le fonds de couverture des pensions de l'ancienne Cie du Jura-Simplon ainsi que celui de l'ancienne Cie du Gothard, le fonds d'assurance contre l'incendie et le fonds de couverture de rentes-accidents. Leur montant au 31 décembre 1914 est de fr. 82,595,909. 86

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

Au 31 décembre 1914 le *compte de profits et pertes* boucle
 par un solde passif de fr. 9,196,086.81

au sujet duquel nous renvoyons aux explications finales du
 présent rapport.

b. Service de publicité.

Jusqu'au moment de la guerre, ce service et les agences de l'étranger qui en dépendent ont déployé une très grande activité, notamment du fait de leur collaboration à la réclame en faveur de l'Exposition nationale suisse. Cette collaboration s'est étendue à la propagande par la voie des journaux, à la distribution de prospectus et au placement d'environ 10,000 affiches en Allemagne, en France, en Angleterre et dans l'Amérique du Nord.

La guerre a presque complètement paralysé le service de publicité. Une partie du personnel dut répondre à l'ordre de mobilisation et fut placé, lors de son licenciement, avec d'autres agents momentanément disponibles, dans divers services de l'administration centrale. Les bureaux de Berlin, Londres et New-York ont néanmoins continué à fonctionner, mais l'agence de Paris a été momentanément fermée.

Malgré ces grosses perturbations, le nombre des affaires liquidées pendant l'exercice par le service central, à Berne, n'a pas été sensiblement inférieur à celui de l'année précédente. Il y a lieu de mentionner particulièrement l'impression de nouvelles éditions anglaise et italienne de la brochure du Simplon, ainsi que la première édition d'une publication illustrée sur les sports d'été en Suisse, destinée à l'Angleterre. La partie de l'indicateur « Correspondances internationales » a paru en mai et en juillet, tandis que l'édition pour le service d'hiver n'a pas été publiée.

Le service de publicité a en outre participé à la publication de petits guides pour la Suisse en langue hollandaise, espagnole et russe, édités sous les auspices de l'Union des sociétés de développement et de la Société suisse des hôteliers.

La commission consultative pour le service de publicité, qui tient d'ordinaire deux séances par an, ne s'est réunie qu'une seule fois au cours de l'exercice.

II. Département commercial.

a. Généralités.

1. Les nouvelles *stations* et *haltes* ci-après ont été ouvertes à l'exploitation pendant l'année :

- a. le 1^{er} mai, la station de *Schübelbach-Buttikon*, entre Reichenburg et Siebnen-Wangen, pour le service complet des voyageurs, bagages, animaux et marchandises;
- b. le 1^{er} mai, la halte de *Niederwangen*, entre Bümpliz et Thøerishaus, pour le service des voyageurs (avec un nombre limité de stations);
- c. le 21 septembre, la station de *Hasle* (Lucerne), entre Entlebuch et Schüpfheim, pour le service complet des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises;
- d. le 1^{er} octobre, la halte de *Küngoldingen*, entre Zofingue et Safenwil. Elle est installée pour la vente de billets ordinaires de II^e et de III^e classe et pour l'expédition des bagages accompagnés, mais seulement pour un nombre restreint de stations des C. F. F.

2. Les haltes de *Quartino* et de *Reazzino* ont été ouvertes, le 1^{er} février, au service des expéditions partielles de lait liquide effectuées d'après le tarif exceptionnel n^o 41. En outre la halte de *Reazzino* a été autorisée à recevoir et à expédier le petit bétail par expéditions partielles.

3. La halte de *Montmollin*, située entre Chambrelieu et Les Geneveys-sur-Coffrane, est desservie dans une mesure restreinte (vente de billets pour les stations voisines), depuis l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver (21 septembre).

4. Nous avons décidé, d'entente avec le Département suisse des chemins de fer et la Direction de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Løetschberg-Simplon, de substituer, au moment de l'ouverture de la ligne Moutier-Longeau, au nom de notre *station de Grenchen*

(Granges) celui de « Grenchen-Süd », tandis que la station située sur la nouvelle ligne sera désignée sous le nom de « Grenchen-Nord ».

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

- a. le 20 juin, le tronçon *Beatenbucht—Interlaken-gare* du chemin de fer électrique Steffisbourg-Thoune-Interlaken. La ligne est ainsi ouverte d'un bout à l'autre;
- b. le 7 juillet, le tronçon *Sépey—Les Diablerets* du chemin de fer électrique à voie étroite Aigle-Sépey-Diablerets;
- c. le 12 décembre, le chemin de fer *Coire-Arosa*.

6. L'autorité communale de Melano nous a demandé de modifier le nom de la station de *Maroggia* en le remplaçant par « Maroggia-Melano ». Nous n'avons pas pu faire droit à cette demande, faute de motifs suffisants. La même raison nous a engagés à repousser une demande analogue de la commune de Penthalaz tendant à ce que le nom de la station de « *Cossonay-gare* » soit remplacé par « Penthalaz-Cossonay ».

7. Le 1^{er} juin 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.

8. Nous avons présenté au Conseil d'administration plusieurs rapports sur le *remaniement des tarifs pour les services interne et direct du V^e arrondissement* (ancien réseau du St. Gothard); le 21 juillet, il a pris des résolutions définitives, qui ont aussi été approuvées par le Département suisse des chemins de fer. En ce qui concerne leur exécution, cette autorité s'est déclarée d'accord, pour éviter un double travail et des frais d'impression, de différer la révision insignifiante des tarifs-voyageurs de ces lignes jusqu'au moment où l'Assemblée fédérale aura pris une décision sur l'élévation proposée des taxes d'aller et retour pour tout le réseau des chemins de fer fédéraux, c'est-à-dire que cette exécution aura lieu à la même époque. L'abaissement de taxes prévu pour le service des bagages, des animaux et des marchandises doit en revanche être appliqué dès le 1^{er} janvier 1915.

9. La *Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic* a tenu une séance en 1914. Les affaires traitées se rapportaient exclusivement au service des marchandises (voir ch. 3 de la lettre d, Service des marchandises).

10. *Ont adhéré en 1914 à la Conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic*: le chemin de fer Coire-Arosa, celui de la Furka et le Tramelan-Breuleux-Noirmont. La *commission des intéressés au trafic* a été composée, après coup, de la manière suivante pour la deuxième période administrative de trois ans (1913/1915):

a. membres nommés par la Société suisse du commerce et de l'industrie:

- 1^o M. A. Jenni-Kunz, à Aarau, chef de la maison du même nom (teinturerie), membre de la Chambre suisse du commerce (ancien);
- 2^o » Oscar Hauser, à Lucerne (Hôtel suisse), membre de la Chambre suisse du commerce et président de la Société suisse des hôteliers (ancien);
- 3^o » A. Mæder, à Bâle, de la maison Jacky-Mæder & C^{ie}, transports internationaux (ancien);
- 4^o » Hermann Zingg, à Berne, de la maison Les Fils de R. Zingg (commerce de fromages), membre de la Chambre suisse du commerce (ancien);
- 5^o » le Dr Alfred Georg, à Genève, directeur de La Genevoise, Compagnie d'assurance sur la vie, vice-président de la Chambre genevoise du commerce (en remplacement de feu M. Louis Martin, conseiller national aux Verrières);

b. membres nommés par la Société suisse des arts et métiers:

- 1^o M. G. Michel, député, à Berne, vice-président de ladite société (en remplacement de M. le conseiller national Scheidegger, démissionnaire);
- 2^o » le Dr F. Volmar, à Berne, secrétaire de ladite société (ancien);
- 3^o » Éd. Boos-Jegher, à Zurich, secrétaire général de l'office central suisse des expositions (ancien);

c. membres nommés par la Ligue suisse des paysans, les représentants actuels, soit :

- 1^o M. Jenny, conseiller national, à Worblaufen, près Berne;
- 2^o » le professeur Dr Laur, à Brougg, secrétaire de la Ligue suisse des paysans;
- 3^o » Schræmli, à Winterthour, gérant de la Fédération des syndicats agricoles de la Suisse orientale.

11. Ont adhéré en 1914 à la *convention concernant le service direct des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises*, du 1^{er} janvier 1910 : le chemin de fer de la Furka et le Steffisbourg-Thoune-Interlaken.

12. De nouveaux *tarifs de camionnage* ont été introduits pour les stations de : Brigue, Landeron-Combes et Zurich-Wollishofen. Ceux pour Emmishofen-Kreuzlingen, Kreuzlingen et Olten ont été réédités.

b. Service des voyageurs.

1. L'arrêté fédéral du 22 décembre 1914 modifiant la *loi sur les tarifs des chemins de fer fédéraux*, c'est-à-dire prévoyant l'élévation des taxes d'aller et retour (v. ch. 1 a, page 14 de ce rapport), nécessite le remaniement de tous les tarifs-voyageurs. Les dispositions utiles ont été prises immédiatement.

2. Les modifications de tarifs nécessitées par l'*abaissement des surtaxes de montagne pour le service des bagages sur les anciens parcours du St. Gothard Erstfeld-Biasca et Giubiasco-Taverne* ont, pour la plupart, été opérées pour le 1^{er} janvier 1915.

3. Un XIV^e et un XV^e supplément au *tarif interne pour les voyageurs et les bagages* ont été mis en vigueur, l'un le 1^{er} juin et l'autre le 1^{er} octobre. Le premier renferme surtout des distances et des taxes pour le trafic des stations de l'ancien Jura Neuchâtelois entre elles et avec les autres stations des chemins de fer fédéraux, sauf celles du V^e arrondissement; il en contient en outre pour le trafic avec la nouvelle station de Schübelbach-Buttikon et avec la halte de Niederwangen. Le XV^e supplément a principalement introduit, en sus de quelques autres extensions de tarifs, des dis-

tances et des taxes pour la nouvelle station de Hasle (Lucerne) et la nouvelle halte de Küngoldingen.

4. Les tarifs internes, règlements et instructions des chemins de fer fédéraux ont été déclarés applicables, depuis le 1^{er} juin, au *service des voyageurs et des bagages des stations de l'ancien Jura Neuchâtelois entre elles et avec les autres stations des chemins de fer fédéraux*, sauf celles du V^e arrondissement.

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

- a. le 1^{er} mars, *indicateur des distances* pour le service des bagages et des colis express entre les stations des chemins de fer *Berne-Worb, du Worblental et Berne-Zollikofen*, d'une part, et des stations des C.F.F. de l'autre;
- b. le 1^{er} mai, nouvelle édition du *tarif-voyageurs* chemins de fer de l'*Emmenthal, Berthoud-Thoune et Soleure-Moutier—chemins de fer privés*;
- c. le 1^{er} juin, nouvelle édition du *tarif-voyageurs et indicateur de distances* chemins de fer *Weizikon-Meilen et Uster-Oetwil—chemins de fer fédéraux, Wald-Ruti et Lac de Constance-Toggenbourg*;
- d. le 15 août, *tarif-voyageurs et indicateur de distances* pour le service chemin de fer routier *Steffisburg-Thoune-Interlaken—chemins de fer fédéraux*;
- e. le 1^{er} décembre, nouvelle édition du *tarif-voyageurs et indicateur de distances* *Montana-Vermala—chemins de fer fédéraux*;
- f. suppléments à des tarifs existants créant un *service direct des voyageurs et des bagages* avec le chemin de fer *Coire-Arosa* et celui de la *Furka*.

6. *Service international*. Le 1^{er} juillet a été mis en vigueur un nouveau tarif-voyageurs et bagages Est français—Autriche-Hongrie par Belfort—le Lötschberg et le St. Gothard, et le 1^{er} août a paru une nouvelle édition du *tarif-voyageurs et bagages sud-ouest allemand—autrichien* par la Suisse.

7. Une augmentation générale des *tarifs-voyageurs des chemins de fer italiens de l'Etat* a de nouveau été décidée pour le 1^{er} novembre. Les modifications qu'elle entraîne ont

été introduites provisoirement dans les tarifs directs au moyen de suppléments, etc.

8. Les *tarifs-voyageurs et bagages directs pour la Russie*, par l'Allemagne et l'Autriche, ont dû être suspendus par suite de la guerre. Pour ce motif, l'application de plusieurs autres tarifs-voyageurs et bagages en service international, notamment ceux de transit par la Suisse, ont été suspendus jusqu'à nouvel avis.

9. Un 5^e supplément au *tarif-voyageurs pour le lac de Constance* a été mis en vigueur le 1^{er} août. Ce supplément rend en particulier les billets d'aller et retour Bregenz-Constance et vice versa valables au retour, au gré des voyageurs, par chemin de fer via Ste. Marguerite, ou par bateau.

10. Les principales mesures tarifaires suivantes ont été prises à l'égard des lignes secondaires que nous exploitons :

- a. nouvelle édition du *tarif interne voyageurs et bagages du chemin de fer Viège-Zermatt*, valable dès le jour de la réouverture à l'exploitation de cette ligne, en 1914. Ce tarif contient en particulier de nouvelles dispositions pour le transport de sociétés et d'écoles, ainsi que des prescriptions modifiées sur la façon de taxer les expéditions de cercueils;
- b. nouvelle édition du *tarif-voyageurs et bagages interne du chemin de fer Bière-Apples-Morges*, valable dès le 1^{er} décembre. Elle n'introduit des modifications notables que pour le transport de sociétés et d'écoles et pour les taxes à appliquer aux trains spéciaux;
- c. 1^{er} supplément au *tarif-voyageurs et bagages interne du chemin de fer funiculaire Cossonay-gare—Cossonay-ville*, valable dès le 1^{er} novembre. Il renferme en particulier de nouvelles dispositions sur l'émission d'abonnements pour un nombre limité de courses.

11. Le *tarif temporaire* concernant les *facilités de transport pour l'Exposition nationale suisse de Berne* (v. rapport de gestion de 1913, p. 100, ch. 11) a paru le 1^{er} février. On a appliqué dès ce jour la facilité prévue pour les exposants, leurs employés et leurs ouvriers chargés des installations, de même que pour les fleurs fraîches, les plantes vivantes et les fruits frais. Pour le surplus ce tarif n'est entré en

vigueur que le jour de l'ouverture de l'exposition (15 mai).

Une entente est intervenue avec quelques chemins de fer étrangers pour la vente de billets directs spéciaux d'aller et retour aux visiteurs de l'exposition. D'autres ont consenti à mettre en vente à leurs principales stations les billets spéciaux valables depuis la frontière.

12. Le tarif suisse pour le transport de *sociétés et d'écoles*, dont nous avons déjà déclaré la revision nécessaire dans le rapport de gestion de 1912 (ch. 14, p. 108), a été réédité au 1^{er} juin, après avoir été discuté à plusieurs reprises à la conférence commerciale.

13. Le 1^{er} mai sont entrées en vigueur de nouvelles éditions des listes des *billets du dimanche* et des *billets circulaires à itinéraire fixe*, des *billets combinables suisses* et de ceux de l'*Union des administrations allemandes de chemins de fer*.

14. Il a été convenu avec le chemin de fer Rhétique de régler les rapports de concurrence sur le parcours Landquart-Coire, pour le service des voyageurs et des bagages avec la ligne *Coire-Arosa*, de la même manière que pour le trafic avec Coire loco, pour aussi longtemps qu'il n'y aura pas de voitures directes entre le chemin de fer Rhétique et le Coire-Arosa.

15. La mobilisation de l'armée suisse en vue de l'occupation des frontières nécessitait des *prescriptions spéciales pour l'expédition et la taxation des transports militaires pendant l'exploitation dite « de guerre »*; elles complètent les instructions pour l'application des prescriptions concernant les transports militaires, du 1^{er} janvier 1912. Nous avons pris les mesures nécessaires, d'entente avec le Département militaire et les autres administrations suisses de transport. Il y a lieu de relever qu'aux termes de l'art. 104 du règlement pour les transports militaires, les transports de troupes, de matériel de guerre et d'approvisionnements de l'armée ne paient, pendant l'exploitation de guerre, que la moitié des taxes fixées pour l'exploitation en temps de paix.

16. Des mesures spéciales, qui constituent de larges concessions et ont trait au remboursement partiel de la taxe

et à la prolongation de la durée de validité, ont été prises à l'égard des porteurs d'*abonnements généraux* et d'*abonnements pour parcours déterminés* qui, par suite d'appel sous les armes ou de toute autre circonstance extraordinaire provoquée par la guerre, sont temporairement empêchés d'utiliser leur carte. Eu égard à la crise économique qui a entraîné une réduction des heures de travail dans nombre d'établissements, nous avons en outre autorisé les Directions d'arrondissement à déclarer les *abonnements d'ouvriers* valables, à certaines conditions, pour d'autres trains que ceux prévus dans le tarif.

17. Du fait de la suspension de service due à la mobilisation, nombre de billets de retour et de billets circulaires de tout genre en provenance de stations étrangères, ainsi que de billets suisses de simple course à destination de l'étranger, n'ont pas pu être utilisés dans les limites de leur durée de validité. Nous avons par conséquent autorisé provisoirement les stations (jusqu'au 20 octobre 1914) à rendre ces billets valables, par une annotation appropriée, pour l'achèvement de la course sur territoire suisse.

18. Des mesures spéciales ont été prises, d'entente avec le « Bureau de rapatriement des internés civils » qui dépend du Département politique suisse, en vue de faciliter le plus possible le *transport d'internés civils* entre la France, d'une part, et l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, d'autre part, en transit par la Suisse.

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

	Nombre d'abonnements		
	En 1913	En 1914	Différence
Abonnements de 15 jours	27,691	14,983	— 12,708
> 30 >	7,234	4,789	— 2,445
> 45 >	1,644	975	— 669
> 3 mois	3,764 ¹⁾	5,287 ¹⁾	+ 1,523
> 6 >	772	342	— 430
> 12 > (1 personne).	9,619	5,826	— 3,793
> 12 > (2 personnes)	866	638	— 228
> avec paiement partiel, 2 ^e carte	1,334 ²⁾	3,552 ³⁾	+ 2,218
> > > > , 3 ^e >	321 ²⁾	2,872 ³⁾	+ 2,551
Ensemble	53,245	39,264	— 13,981

¹⁾ Y compris la première carte partielle pour 7 mois en 1913 et 12 mois en 1914 (le système des paiements partiels date du 1er juin 1913).

²⁾ Pour 7 mois (le système des paiements partiels date du 1er juin 1913).

³⁾ Pour toute l'année.

	En 1913 Fr.	En 1914 Fr.	Différence Fr.
La vente a produit :			
<i>Abonnements à court terme.</i>			
Recette totale . . .	2,439,489	1,414,573	—1,024,916
Part des C. F. F. . .	1,925,211	1,116,975	—808,236
<i>Abonnements à long terme.</i>			
Recette totale . . .	6,096,585	5,220,492	—876,093
Part des C. F. F. . .	4,947,765	4,377,171	—570,594
<i>Ensemble.</i>			
Recette totale . . .	8,536,074	6,635,065	—1,901,009
Part des C. F. F. . .	6,872,976	5,494,146	—1,378,830

Le nombre et le produit des *abonnements généraux à court terme* ont donc à peu près diminué de moitié vis-à-vis des chiffres de l'année précédente; pour les *abonnements à long terme*, cette réduction est d'environ 15 %. Ce recul de trafic provient pour ainsi dire exclusivement de la guerre.

20. Le produit des *billets combinables suisses* accuse également une notable diminution. Il a atteint :

	En tout	Part des C. F. F.
En 1913	2,454,940	1,604,308
En 1914	1,536,094	1,063,999
Diminution sur l'année précédente	918,846	540,309

Les chemins de fer Tramelan-Tavannes, Tramelan-Breuleux-Noirmont, du Sæntis, Coire-Arosa et de la Furka 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 adminis- trations suisses.	Part des C. F. F.
En 1913	3,522,183	2,753,464
En 1914	1,986,551	1,563,714
Diminution sur l'année précédente	1,535,632	1,189,750

Le fléchissement causé par la guerre se fait aussi particulièrement sentir sur ce trafic. Cela s'explique par le fait que ce genre de billets s'écoule notamment en Allemagne et en Autriche.

22. La commission et la sous-commission pour les affaires du service des voyageurs de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer ont tenu chacune une séance au cours de l'exercice. Nous nous y sommes fait représenter.

23. Un contrat valable dès le 1^{er} juin a été conclu avec la Société anonyme de voyages de Budapest (Fremdenverkehrs- und Reiseunternehmungs-Aktiengesellschaft in Budapest) pour la vente de billets pour les lignes suisses.

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

En 1913	En 1914	Différence en regard de 1913
Fr.	Fr.	Fr.
2,784,570	1,696,126	— 1,088,444

Ce produit accuse également une notable moins-value, provenant de la cause indiquée plus haut. Le mouvement d'affaires de plusieurs bureaux est demeuré en-dessous du minimum contractuel. Vu les circonstances extraordinaires, nous avons cependant dû renoncer à exiger le paiement de la différence, mais nous avons, en revanche, réduit proportionnellement la provision.

25. Par suite de la guerre, la vente des billets par nos propres agences de Londres et de Paris accuse aussi une notable réduction.

Les recettes se sont élevées aux chiffres suivants :

Agence de Londres :

	Billets directs Angleterre-Suisse, billets-livrets de l'Union, billets circulaires inter- nationaux, etc. (parts suisses comprises)	Billets internes suisses (abonnements géné- raux, billets à taxe normale, etc.)	Total
En 1913	fr. 685,633	fr. 787,622	fr. 1,473,255
En 1914	> 405,769	> 286,249	> 692,018
Différence en regard de 1913	fr. 279,864	fr. 501,373	fr. 781,237

Agence de Paris :

	Billets directs France-Suisse, billets-livrets de l'Union, billets circulaires inter- nationaux, etc. (parts suisses comprises)	Billets internes suisses (abonnements g�n�- raux, billets � tax- normale, etc.)	Total
En 1913	fr. 1,254,018	fr. 648,998	fr. 1,903,016
En 1914	> 881,342	> 401,213	> 1,282,555
Différence en regard de 1913	fr. 372,676	fr. 247,785	fr. 620,461

26. De nouvelles dispositions restrictives analogues à celles du nouveau règlement sur l'octroi du libre parcours ont été mises en vigueur, le 1^{er} janvier 1915, pour l'*utilisation des classes par les porteurs de billets d'employés* et pour les déclassements.

c. Service des animaux.

1. A la demande du Département fédéral de l'agriculture, la faveur du *retour gratuit*, qui n'était accordée jusqu'ici que pour les *juments* conduites aux stations fédérales de monte, a été étendue aux juments menées aux sociétés d'élevage ayant un étalon reconnu par la Confédération.

2. Sur notre proposition, la conférence commerciale a décidé, en vue de l'exposition canine organisée à l'Exposition nationale suisse, d'étendre aux *chiens*, qui en étaient exclus jusqu'ici, la faveur de la *gratuité du transport en retour* concédée pour les objets exposés.

3. Un IV^e supplément au *tarif pour le transport d'animaux vivants* sur les chemins de fer suisses a été mis en vigueur le 1^{er} janvier 1915. Il contient notamment, outre la liste apur e des administrations pour lesquelles le tarif est applicable, des dispositions sur l'expédition de transports d'animaux par les routes du tarif-voyageurs en trafic avec les stations de l'ancien chemin de fer du St. Gothard (conséquences de la réduction des distances du tarif-marchandises).

d. Service des marchandises.

1. Il a été convenu avec les administrations de chemins de fer intéressées de détourner de la voie d'Aarau sur celle

de Lenzbourg le trafic des marchandises entre Wildegg loco, d'une part, et les stations des chemins de fer du *Wynental* et *Aarau-Schœftland*, d'autre part.

2. Les *entrepôts publics de Brigue*, appartenant aux chemins de fer fédéraux et destinés au dépôt de céréales et d'autres marchandises à destination ou en provenance d'Italie, du Valais, ainsi que du Loetschberg et au delà, ont été mis en service dans le courant du mois de décembre. Ils ont actuellement une superficie utile de 3200 m², non compris les abords abrités par les marquises.

3. La *conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic* a tenu sa neuvième séance à Berne, le 13 juin. En plus d'un certain nombre de questions qui ne sont pas d'un intérêt général, mais qui touchent uniquement à des affaires internes des entreprises de transport, elle a discuté le remaniement de la nomenclature des marchandises des tarifs exceptionnels suisses n° 4 pour le pain, le beurre, la viande, le lait, etc., et n° 19 pour les pierres, etc., ainsi que quelques modifications et adjonctions aux prescriptions générales de tarif et à la classification des marchandises.

4. Le 1^{er} août est entré en vigueur un nouveau *tarif exceptionnel n° 21* pour le transport en petite vitesse de *sel (chlorure de sodium)* d'origine suisse. Ce tarif abroge et remplace les réductions de taxes accordées par les anciens chemins de fer privés, maintenant nationalisés, et dont les principes dans ce domaine étaient tout différents et en partie surannés.

A cette occasion, de *nouveaux contrats* ont été passés avec les gouvernements cantonaux pour la *coopération des C.F.F. aux livraisons du sel* dans un certain nombre de stations.

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

Mise en vigueur d'une nouvelle édition du tarif exceptionnel n° 4 pour le transport en vitesse accélérée du *pain, du beurre frais, des œufs, de la viande, du lait frais et de la crème*. Parmi les modifications essentielles qu'elle réalise,

nous citons les adjonctions apportées à la *nomenclature actuelle des marchandises*.

Il a été publié des suppléments aux *tarifs exceptionnels* n° 3 pour le transport accéléré des denrées alimentaires, n° 6 pour les céréales, etc., n° 11 pour le foin et la paille, etc., n° 12 pour les écorces à tan brutes, non moulues, n° 13 pour le ciment, la chaux et le gypse, n° 14 pour les engrais, n° 18 pour le bois et la tourbe et n° 19 pour les pierres, etc. Ces suppléments contiennent surtout, outre les nouvelles administrations participant aux tarifs, les modifications nécessitées par la construction de la ligne Frasnè-Vallorbe, ainsi que des taxes pour les nouvelles stations de Schübelbach-Buttikon et de Hasle (Lucerne). Les modifications apportées à la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 19 pour pierres, à la neuvième séance de la conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic (voir ch. 4 ci-dessus), ont en outre fait l'objet d'un IX^e supplément à ce tarif.

Le chemin de fer du Seethal a adhéré au *tarif exceptionnel* n° 41 pour le transport de lait liquide, ainsi que de lait écrémé, de babeurre (lait de beurre) et de petit-lait.

Il a été introduit, pour le transport de *viande fraîche* par d'autres routes que les voies d'acheminement prescrites par le tarif, des taxes de Hochdorf à Olten par Wildegg et de Laupen à Zurich (gare principale), Zurich-Enge, Oerlikon et Oberwinterthour par Flamatt et Gümmenen-Berne-Olten.

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

I. *Tarif interne :*

- a. pour les *déchets de pyrite* expédiés de Luterbach à Choindez ;
- b. pour la *chaux* servant à la fabrication du carbure expédiée de St. Ursanne à Aarau et de Reuchenette à Kallnach ;
- c. pour les *pierres de revêtement* et les *socles en pierre de taille* de St. Blaise C. F. F. à Wichtrach ;
- d. pour le *gravier* et le *sable* de Schlieren à Zurich-Giesshübel.

II. *Pour l'importation*

de *minerai de chrome* au départ de Bâle C. F. F. transit, Bâle-

St. Jean transit et Bâle chemins de fer badois transit (en provenance de Rotterdam) à Bodio, Martigny C. F. F., Vernayaz-village et Vernier-Meyrin.

III. Pour l'exportation :

- a. de *ciment* de Laufon, Münchenstein, Soyhières-Bellerive et Siggenthal-Würenlingen à Delle-frontière, ainsi que de Liesberg à Bouveret-frontière ;
- b. de *granit* au départ de Biasca C. F. F., Bodio, Castione, Claro, Giornico, Göschenen, Gordola-Val Verzasca, Lavorgo, Osogna et Wassen pour Bâle C. F. F. transit et Bâle-St. Jean transit, à destination d'Anvers et de stations néerlandaises ;
- c. de *chaux pour la fabrication de carbure*, expédiée de St. Ursanne à Waldshut ;
- d. d'*acide sulfonitrique*, de Sierre à Bâle C. F. F. transit et Bâle-St. Jean transit.

7. La franchise de port a été accordée :

- a. pour le retour des *engins de sauvetage* utilisés à la réunion des sapeurs pompiers du « Linthverband » à Lachen (Schwyz) ;
- b. pour les *dons de toute nature* (vêtements, linge de lit, matériel de pansement, denrées alimentaires, etc.) recueillis par les *sociétés de la Croix-Rouge* en faveur de l'armée suisse, ainsi que des blessés et des prisonniers des Etats belligérants.

8. Il a été publié des *prescriptions* sur l'*expédition des marchandises*, à l'aide de lettres de voiture directes, à destination de stations des chemins de fer et des entreprises de navigation à vapeur ci-après :

Aigle-Ollon-Monthey,
 Aigle-Sépey-Diablerets,
 Bienne-Montmenil,
 Orbe-Chavornay,
 Steffisbourg-Thoune-Interlaken,
 Tramelan-Breuleux-Noirmont,
 Lac de Bienne,
 » » Morat,
 » » Neuchâtel,
 » » Thoune.

9. Le chemin de fer à voie étroite Berne-Worblaufen-Zollikofen, celui du Worblental, ainsi que le Lugano-Tesse-

rete ont été soumis à la *convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer*.

Il a paru en février une nouvelle édition de la liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique cette convention.

10. Les données de l'annexe XI au *règlement de transport suisse*, contenant la liste des fêtes cantonales qui, en vertu des §§ 55 et 74 de ce règlement, sont assimilées aux dimanches pour l'acceptation et la livraison des marchandises et pour le service des marchandises dans les gares, ont été modifiées et complétées pour les cantons de Berne, Lucerne, Uri, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Neuchâtel; les données pour les stations des C.F.F. situées sur le territoire du Grand-Duché de Bade ont en outre été ajoutées.

11. Le 15 juin a été mis en vigueur un 1^{er} supplément aux *prescriptions générales de tarif* et à la *classification des marchandises*. Il consacre les modifications et les compléments adoptés par la conférence commerciale des entreprises de transport suisses et des intéressés au trafic dans sa 8^e séance (v. rapport de gestion de 1913, p. 96, ch. 6, dernier alinéa).

12. Parmi les principaux *travaux touchant les tarifs pour le service suisse interne et direct*, nous citons: le remaniement du tarif-marchandises interne *Viège-Zermatt* nécessité par les réductions de taxes introduites sur cette ligne; les modifications et les adjonctions qu'ont entraînées l'ouverture de la station de Schübelbach-Buttikon et le déplacement du bâtiment aux voyageurs de Vallorbe; les travaux pour l'exécution de la *réforme des tarifs pour les services interne et direct du V^e arrondissement* (ancien réseau du St. Gothard), décidée dans la séance du Conseil d'administration du 21 juillet 1914, de même que pour l'application des nouvelles bases des tarifs pour le *service des marchandises avec l'Italie* par le Simplon et de leurs *effets sur le trafic Suisse-Valais*. La mise en vigueur des tarifs généraux et exceptionnels, nouveaux ou modifiés, a pu avoir lieu le 1^{er} janvier 1915, de même que celle des *nouvelles taxes*, basées sur l'*unification des tarifs*, pour le service direct des marchandises du chemin de fer de l'Emmenthal, du

Berthoud-Thoune, de celui du Wynental et de l'Aarau-Schœftland avec les autres chemins de fer suisses; le tarif interne des marchandises du chemin de fer Bulle-Romont est entré en vigueur le 1^{er} décembre, cette compagnie ayant accepté le schéma des taxes des chemins de fer fédéraux.

13. Il a été introduit, pour le trafic *belge-suisse*, une nouvelle édition de la I^{re} partie, division A (dispositions réglementaires) et de la II^e partie, fascicules 1 (dispositions spéciales) et 2 (taxes, etc.) du tarif Belgique-Suisse centrale et occidentale.

On a réédité le tarif-marchandises *belge—sud-ouest allemand*, fascicule n^o 2, pour le *trafic avec Bâle*.

14. Un VII^e supplément au tarif *Genève-Cornavin transit, Les Verrières frontière, etc.—Suisse centrale et occidentale* est entré en vigueur le 1^{er} mai; il contient les modifications et les adjonctions nécessitées par l'ouverture prochaine de la ligne Frasnè-Vallorbe.

15. Les *unions de tarifs allemandes—suisses* ont mis en vigueur les modifications et nouvelles éditions de tarifs suivantes :

- a. nouvelle édition du tarif-marchandises *sud-ouest allemand—suisse*, fascicule n^o 8, trafic avec l'ancienne ligne du St. Gothard ;
- b. nouvelle édition du tarif-marchandises *nord-allemand—suisse*, fascicule n^o 6, trafic avec l'ancienne ligne du St. Gothard, et fascicule n^o 9 pour l'exportation de carbure de calcium hors de la Suisse ;
- c. Suppléments rectifiant, dans la mesure nécessitée par la concurrence française, le tarif n^o 12 des *houilles de la Sarre*, pour les stations des lignes Genève-La Plaine et Courtemaîche-Courtételle ;
- d. IX^e supplément au fascicule n^o 1 et IV^e supplément au fascicule n^o 4 des tarifs *wurtembergeois-suisses*, par suite de la modification des taxes pour les parcours Lindau-Reutin-Buchs (St. Gall) et Ste. Marguerite, et modification des prescriptions d'acheminement du fait de l'ouverture du chemin de fer B. L. S. ;
- e. nouvelle édition du *tarif bavarois-suisse pour le transport des céréales*, pour les motifs indiqués à la lettre d ;

- f. VII^e supplément au fascicule 1 et III^e supplément au fascicule 3 des *tarifs saxons-suisse* ;
- g. VII^e supplément à la II^e partie, fascicule 10, des *tarifs nord allemands—suisse*.

16. L'*union austro-hongroise—suisse* a introduit un nouveau tarif général pour le trafic avec la Hongrie et un nouvel indicateur de distances pour l'*Autriche* ainsi que pour la *Hongrie*.

17. Une feuille complétant et modifiant le II^e supplément au tarif-marchandises *italo-suisse*, II^e partie, division B, du 1^{er} juillet 1912, a été mise en vigueur. Elle contient surtout une nouvelle nomenclature des stations autorisées à expédier et à recevoir des transports de liquides inflammables. Des réductions de taxes ont en outre été accordées pour les transports de soufre.

18. Les nouveaux tarifs suivants de l'*Union austro-hongroise—française* sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier :

- 1^o I^{re} partie, division B, contenant les prescriptions de tarif et la classification des marchandises ;
- 2^o partie II A, fascicule n^o 1, contenant des taxes de soudure pour les parcours non français en trafic avec l'*Autriche*, ainsi que des tarifs directs pour le trafic entre des stations autrichiennes et des stations des chemins de fer de l'Est français ;
- 3^o partie II A, fascicule n^o 2, contenant des taxes de soudure pour les parcours non français en trafic avec la Hongrie, ainsi que des tarifs directs pour le trafic entre des stations hongroises et des stations des chemins de fer de l'Est français ;
- 4^o partie II B, contenant les taxes de soudure pour les lignes françaises.

Ces tarifs remplacent ceux de même nom du 1^{er} janvier 1906; leur réédition a été nécessitée par des modifications de taxes introduites sur les lignes autrichiennes et hongroises.

19. Le 1^{er} mai a paru une nouvelle édition des tarifs pour le trafic direct entre les *chemins de fer autrichiens et hongrois*, d'une part, et ceux de *Paris à Lyon et à la Méditerranée*, de l'autre.

20. Plusieurs suppléments aux tarifs *allemands-italiens* ont été introduits le 1^{er} avril, pour réaliser les modifications et les adjonctions devenues nécessaires.

21. La guerre a eu pour conséquence une *interruption momentanée du trafic des marchandises avec l'Allemagne, la France, l'Autriche-Hongrie* et les pays au delà. Nous avons exonéré des frais de magasinage les envois acceptés au transport avant cette suspension de trafic et qui furent arrêtés en cours de route, et ordonné le remboursement de ceux déjà perçus. Nous avons également remboursé, après déduction de nos propres frais, les indemnités de retard touchées pour wagons à marchandises immobilisés. Au fur et à mesure de la reprise du trafic, les marchandises en souffrance furent expédiées à leur lieu de destination par les routes disponibles, sans augmentation de taxe lorsqu'il fallut emprunter des voies détournées. D'entente avec les entreprises destinataires, les nouveaux envois qu'il est encore nécessaire d'acheminer par des voies détournées seront également expédiés au taux des tarifs directs.

22. L'état de guerre a entraîné à la demande des administrations étrangères, la *suspension* des tarifs directs ci-après :

pour le trafic des marchandises belge-suisse,

»	»	»	»	»	austro-hongrois—français,
»	»	»	»	»	austro-hongrois—sud français,
»	»	»	»	»	entre la Russie et le Vorarlberg et le lac de Constance,
»	»	»	»	»	belge-italien,
»	»	»	»	»	de détail G. V. anglais-italien,
»	»	»	des denrées alimentaires anglais-italien et belge-italien,		
»	»	»	des marchandises allemand—sud français (P.L.M., Orléans et Midi).		

23. Nous nous sommes fait représenter aux *conférences* suivantes :

- a. les 5/6 février, à Berlin, *séance de la commission permanente allemande des tarifs*;
- b. les 18/19 février, à Vienne, *séance de l'union austro-hongroise—suisse*;

- c. les 4/6 juin 1914, à Garmisch-Partenkirchen, conférences spéciales de l'*union austro-hongroise—suisse* et de l'*union austro-hongroise—française*, pour discuter les nouvelles ententes élaborées par des commissions de fonctionnaires supérieurs pour la répartition des taxes;
- d. le 8 juillet, à Berne, conférence générale de l'*union allemande—italienne*;
- e. le 10 juillet, à Berne, conférence ordinaire de l'*union nord allemande—suisse*.

24. La *tarification des marchandises* a été contrôlée à 1 gare et 62 stations.

e. Contrôle des recettes et décomptes.

1. Nous nous sommes vus obligés de reviser divers points du *règlement concernant les crédits pour frais de transport*, du 20 novembre 1903, et d'en publier une nouvelle édition, mise en vigueur le 1^{er} mai. Parmi les innovations qu'elle contient, il faut relever la disposition qui n'accepte plus comme cautions que les banques, et celle qui prévoit, sur les paiements en retard, un intérêt moratoire de 5 % pour un demi-mois au moins.

2. L'*union suisse des entreprises de navigation à vapeur* nous a demandé d'imprimer la classe de bateau sur les billets de chemins de fer, en particulier sur les billets passe-partout des C.F.F. Nous avons toutefois refusé de le faire, en disant que, souvent, cette indication donnerait nécessairement lieu à des interprétations erronées sur le droit d'utilisation de ces billets; nous avons ajouté que les stations avaient reçu l'ordre d'inscrire la classe de bateau à la main sur tous les billets valables facultativement sur certains parcours, par chemin de fer ou par bateau.

3. Nous avons repoussé une demande visant à l'*impression de réclames sur les billets*. Nous avons motivé ce refus en disant qu'en leur qualité d'entreprise d'Etat les chemins de fer fédéraux ne pouvaient pas consentir à ce qu'un billet, qui possède le caractère d'un document officiel, servît à un but de réclame.

4. La *Conférence internationale des contrôles*, à laquelle nous nous sommes fait représenter, a siégé cette année à Constance, du 24 au 26 juin.

5. Par suite de la guerre, il a fallu prendre des mesures spéciales au sujet du *service des remboursements*, qui avait atteint une extension extraordinaire, parce que, vu l'incertitude de la situation, nombre de maisons de commerce ne livraient plus que contre remboursement; de ce fait, la plupart des stations ne possédaient souvent pas les fonds suffisants pour payer des sommes de pareille importance. L'établissement de décomptes périodiques et le paiement direct par la caisse principale ont été convenus avec ces maisons, en tant que ce système n'était pas déjà appliqué.

6. Diverses *agences de voyages* nous ont demandé de reprendre leurs *approvisionnements de billets*, qui ne se vendaient plus à cause de la guerre. Comme on ne pouvait pas exiger de ces agences qu'elles immobilisent pendant un laps de temps indéterminé le capital relativement important reposant sur ces billets, qu'elles ont payés d'avance, nous avons fait droit à ces demandes et repris les billets pour notre réseau, et nous en avons remboursé la contre-valeur.

7. Le mode d'*expédition simplifiée des marchandises* (sans feuilles de route) introduit le 1^{er} mars 1913 pour le service interne des chemins de fer fédéraux ayant donné de bons résultats, nous l'avons étendu, dès le 1^{er} janvier 1915, au service interne de chacune des lignes que nous exploitons, au service direct de ces lignes entre elles et avec les chemins de fer fédéraux, ainsi qu'au service C. F. F.—C. F. F. en transit par les chemins de fer privés. Nous avons aussi introduit à la même époque, pour le service interne des lignes exploitées par les chemins de fer fédéraux, le *système des timbres-quittance* pour l'expédition de marchandises en port payé. De nouvelles prescriptions modifiées conformément aux expériences acquises et en raison des mesures d'extension ont été mises en vigueur pour les deux systèmes.

8. Il a été opéré aux stations, entrepôts et sur les bateaux du lac de Constance 1974 *vérifications de caisses et de livres*, se répartissant comme suit :

Arrondissements	I	II	III	IV	V
	547	437	487	353	150

On a constaté dans huit cas des détournements dissimulés par de fausses écritures. Les coupables ont été révoqués et déférés aux tribunaux. Un fonctionnaire est en fuite. Un autre agent, qui avait commis des irrégularités dans sa caisse, a été puni disciplinairement. Tous les déficits ont été couverts.

Un vol par effraction a été commis dans le bâtiment aux voyageurs de *Longeau*, la nuit du 10 au 11 juillet; les voleurs se sont emparés de fr. 485.

9. Les changements suivants se sont produits dans l'état des *crédits pour frais de transport* :

	Arrondissements					Total
	I	II	III	IV	V	
Nouveaux crédits ouverts . .	42	39	24	26	8	139
Crédits existants modifiés . .	44	71	50	40	15	220
Crédits supprimés	18	29	19	18	12	96
Ensemble	104	139	93	84	35	455

La dépression économique provoquée par la guerre se répercute aussi sur les crédits pour frais de transport, dans le sens de nombreuses réductions du montant de ces crédits, ou même de leur suppression totale. Le nombre des crédits accordés était néanmoins de 1878 au 31 décembre (1913 : 1835).

10. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux pour les années 1913 et 1914, y compris celles de la navigation 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.

1913

(2761 km. en janvier-juin)
(2800 km juillet-décembre)

1914

Comparées à 1913
(2800 km. janvier-février) en plus
(2802 km. mars-décembre) en moins

<i>A. Trafic du chemin de fer.</i>		Fr.	%	Fr.	%	Fr.
I. Produit du transport des voyageurs		84,589,151.90	41,50	72,133,759.05	41,18	12,455,392.85
II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:						
1. transport des bagages		8,522,596.61	4,18	6,855,423.79	3,91	1,667,172.82
2. " " animaux		2,890,341.21	1,42	2,929,530.69	1,67	39,189.48
3. " " marchandises		107,787,173.18	52,90	93,249,346.64	53,24	14,537,826.54
		<u>119,200,111. —</u>	<u>58,50</u>	<u>103,034,901.12</u>	<u>58,82</u>	<u>16,165,809.88</u>
	Total	<u>203,789,262.90</u>	<u>100</u>	<u>175,168,060.17</u>	<u>100</u>	<u>28,621,202.73</u>
<i>B. Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.</i>						
I. Transport des voyageurs		238,560. —	29,59	199,613.77	27,72	38,946.23
II. " " bagages		15,903.30	1,97	14,050.16	1,95	1,853.14
III. " " animaux		2,297.26	0,38	1,488.25	0,20	809.01
IV. " " marchandises		549,462.37	68,16	505,192.14	70,13	44,270.23
	Total	<u>806,222.93</u>	<u>100</u>	<u>720,341.32</u>	<u>100</u>	<u>85,878.61</u>

Ce tableau accuse pour le trafic du chemin de fer (chapitre A) une recette en moins de fr. 28,621,202. 73, soit de 14,04 %. Les recettes de transport pour la mobilisation de l'armée ne sont pas comprises dans ces chiffres; le décompte en sera établi ultérieurement. Tous les autres transports militaires effectués en août, septembre et octobre figurent en revanche dans ces données pour une somme de fr. 1,065,000. La moins-value de recettes provenant de la guerre européenne affecte toutes les catégories de trafic, sauf le transport des animaux, qui a produit un léger excédent de recettes. Voici la répartition sur les diverses rubriques :

Transport des voyageurs	—14,72 % (1913 : + 6,08 %)
Transport des bagages	—19,56 % (1913 : + 2,33 %)
Transport des animaux	+13,56 % (1913 : —10,54 %)
Transport des marchandises	—13,48 % (1913 : + 1,30 %)

Nous faisons observer à ce sujet ce qui suit :

Service des voyageurs.

Moins-value de recettes fr. 12,455,392. 85

Comparativement à l'année précédente, les divers mois présentent les différences ci-après :

Janvier	— fr. 128,425
Février	— » 157,466
Mars	— » 406,287
Avril	+ » 704,746
Mai	— » 159,797
Juin	+ » 147,146
Juillet	+ » 449,948
Août	— » 3,795,294
Septembre	— » 4,259,771
Octobre	— » 1,853,360
Novembre	— » 1,264,832
Décembre	— » 1,732,000

Les sept premiers mois de trafic normal ont produit un excédent de recettes de fr. 449,865, qui permettait d'espérer un résultat favorable des comptes annuels. La guerre a malheureusement porté un sensible contre-coup à cette prévision; les recettes des cinq derniers mois sont demeurées de fr. 12,905,257 en-dessous de celles pour la même période de l'année précédente. Elles n'ont atteint en regard de ces dernières que :

le 62,95 % en août,

le 47,58 %	en septembre,
» 71,86 %	» octobre,
» 76,00 %	» novembre,
» 68,24 %	» décembre.

La cause de ce recul réside en majeure partie dans l'absence presque complète de trafic avec l'étranger. Abstraction faite du mois d'août, dont le résultat fut encore assez favorablement influencé par les grands transports de rapatriement, la moins-value se manifeste surtout en septembre, mois pendant lequel les étrangers séjournant en Suisse ont coutume de rentrer dans leur pays, de même qu'en décembre, qui bénéficiait autrefois du transport des étrangers qui viennent se livrer aux sports d'hiver, ainsi que des personnes qui se déplacent pendant les jours de fête.

Tandis que les recettes ont subi une réduction de 14,72 %, le nombre des personnes transportées n'a diminué que de 9,47 % (82,970,039 en regard de 91,649,336); autrement dit la recette moyenne par voyageur a de nouveau baissé (de 92,3 à 86,9 cts.). Cela provient surtout de l'application du quart de taxe pour les transports militaires pendant l'exploitation de guerre.

Bien qu'en 1914 le chemin de fer du Lötschberg ait été exploité pendant toute l'année, vis-à-vis de cinq mois et demi en 1913, les recettes du tronçon *Brigue-Iselle* ont diminué de fr. 979,192 à fr. 823,355, soit de fr. 155,837 (15,91 %).

Service des marchandises (y compris les bagages et les animaux vivants). Moins-value de recettes fr. 16,165,809.88. En comparaison de l'année précédente, les divers mois ont donné les résultats suivants :

Janvier	. . . . .	— fr.	700,665
Février	. . . . .	— »	351,433
Mars	. . . . .	— »	127,449
Avril	. . . . .	— »	499,586
Mai	. . . . .	+ »	133,565
Juin	. . . . .	— »	137,377
Juillet	. . . . .	— »	292,320
Août	. . . . .	— »	5,958,732
Septembre	. . . . .	— »	4,951,385
Octobre	. . . . .	— »	2,963,017
Novembre	. . . . .	— »	547,411
Décembre	. . . . .	+ »	230,000

La marche rétrograde des recettes a déjà commencé en

1913, par suite d'un ralentissement dans l'industrie du bâtiment; elle s'est encore accentuée en 1914, au point que les sept mois de trafic normal (janvier à juillet) accusaient déjà une moins-value de près de deux millions de francs. L'aspect favorable des cultures permettait néanmoins d'escompter un fort trafic d'automne, qui aurait partiellement compensé cette perte. Or, cet espoir ne s'est pas réalisé; loin de s'améliorer, les recettes sont demeurées en août, par suite de la guerre, de fr. 6,000,000, chiffre rond, en-dessous de celles de l'année précédente. Le mois de septembre a heureusement montré une tendance progressive, et pour chacun des mois suivants la perte a toujours été en diminuant. La proportion des recettes d'août à décembre est la suivante vis-à-vis des mois correspondants de 1913 :

Août	40,10 %
Septembre	53,35 %
Octobre	74,79 %
Novembre	94,60 %
Décembre	102,54 %

Le faible niveau du mois d'août met clairement en relief les effets paralysants de la mobilisation sur l'ensemble du trafic. Si ce dernier est parvenu à se relever avec cette promptitude surprenante, si bien qu'après quatre mois de guerre les recettes n'étaient plus que d'environ 5 % inférieures à celles de l'année précédente et qu'elles accusaient même un excédent pour le cinquième mois, il faut l'attribuer aux gros transports de céréales, pommes de terre, charbon, etc. amenés dans notre pays, ainsi qu'au fort trafic de transit entre l'Allemagne et l'Italie.

La quantité de marchandises transportées est descendue de 14,614,781 à 12,888,702 tonnes, soit de 1,726,079 tonnes ou 11,8 %. La recette moyenne par tonne a baissé de fr. 8.15 à fr. 7.95.

C'est la première fois que l'on peut constater pour une année entière l'influence du chemin de fer du Lötschberg sur le trafic du tronçon *Brigue-Iselle*. La guerre, qui a donné lieu à un fort trafic de transit entre l'Allemagne et l'Italie, a eu un effet plutôt favorable sur les recettes du service des marchandises; elles ont atteint fr. 838,331 vis-à-vis de fr. 593,926 en 1913. Le produit du transport des bagages a en revanche diminué de fr. 96,587 à fr. 78,040, à l'instar de celui du transport des voyageurs, tandis que la recette de fr. 9,229 pour le

transport des animaux correspond à peu près à celle de l'année dernière.

Le compte de la *navigation à vapeur sur le lac de Constance*, chapitre B du tableau qui précède, accuse une diminution de recettes pour toutes les catégories. Elle provient du fléchissement de trafic provoqué par la guerre. Les recettes du transport des voyageurs ont diminué de fr. 238,560 à fr. 199,614, celles du service des marchandises de fr. 549,462 à fr. 505,192.

f. Détaxes.

Le tableau ci-après donne un aperçu des nouvelles réclamations et demandes de remboursement de taxes traitées en 1914, 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.	12,006	237,352. 09 (marchandises 35. 34 (bagages) 434. 15 (bétail)
b. Demandes d'application après coup de tarifs de réexpédition et d'exportation	2,022	194,358. 62
c. Demandes tendant à obtenir la concession des taxes plus réduites des routes concurrentes étrangères	4,310	369,224. 06
d. Demandes de restitution de taxes (détaxes), basées sur des autorisations de la Direction générale	484	418,899. 01
e. Fourvoiements de marchandises (erreurs d'acheminement)	3,165	13,994. 27 ¹⁾
f. Réclamations portant sur des billets	10,710	96,966. 11
g. Demandes de détaxe concernant des abonnements généraux non entièrement utilisés	883 ²⁾	112,150. — ³⁾
h. Primes payées au personnel des trains pour la découverte de l'emploi abusif d'abonnements généraux	112	560. — ³⁾
Total	<u>33,692</u>	<u>1,493,973. 65</u>

¹⁾ En revanche, les chemins de fer fédéraux ont touché fr. 21,615.51.

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

87 " pour cause de maladie ou de mort;

33 " " d'absence prolongée hors du pays;

1 " en raison d'échange d'abonnements contre des abonnements pour 2 personnes de la même maison de commerce;

485 " suite de mobilisation;

2 " par suite de faillite 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. La *revision du règlement sur l'uniforme (n° 23)*, a été terminée au commencement de l'exercice. Ce travail a été passablement retardé par l'étude des divers vœux formulés par le personnel.

Le Conseil d'administration a approuvé ce règlement le 7 février 1914.

2. Par rapport du 17 novembre 1913, nous avons proposé au Conseil d'administration d'allouer au personnel de l'exploitation une indemnité de *vingt centimes* par heure pour le *service effectué entre onze heures du soir et quatre heures du matin*, comme le faisait la compagnie du St. Gothard.

Le Conseil a approuvé cette proposition dans sa séance du 7 février, et il a alloué le crédit nécessaire de fr. 625,000 pour l'exercice de 1914.

Le règlement est entré en vigueur avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1914.

3. La *revision du règlement sur l'emploi réciproque des wagons* en trafic entre les chemins de fer italiens, d'une part, et les chemins de fer allemands, autrichiens, hongrois, bosniaques-herzégoviniens, suisses, belges, néerlandais, luxembourgeois, roumains et le chemin de fer de Varsovie à Vienne, d'autre part (règlement allemand-italien des wagons), qui datait de 1894, a été reconnue nécessaire sur plus d'un point. On a surtout cherché à mettre en harmonie les dispositions de ce règlement avec celles de la convention de l'Union des administrations allemandes réglant la même matière. Cette revision a nécessité de nombreuses séances, auxquelles nous avons pris part.

La nouvelle édition du règlement a paru le 1^{er} avril 1914.

4. Le 6 mars, nous avons prolongé, aux mêmes conditions que précédemment, une première fois jusqu'au 30 sep-

tembre 1914 (fin du service d'été), puis jusqu'à l'époque où sera inaugurée la traction électrique des trains, la convention avec le chemin de fer Berne-Loetschberg-Simplon (anciennement 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.

5. Nous nous sommes fait représenter à la *conférence européenne pour la fourniture du matériel roulant* pendant le service d'été 1914, qui a eu lieu à Berlin du 23 au 27 février. Les 11 et 12 juin s'est réunie à Berne la *conférence européenne pour les horaires et la fourniture des voitures directes, service d'hiver 1914/1915*, pour laquelle nous étions administration en charge.

La conférence internationale pour les horaires du service d'été de 1915, qui avait été fixée à fin novembre, n'a pas pu avoir lieu, à cause de la guerre.

6. La *conférence des horaires pour le service d'été 1914* a eu lieu à Berne du 23 au 25 février, sous la présidence du délégué du Département des chemins de fer. Elle a discuté au total 788 objets, dont 521 intéressant les chemins de fer fédéraux. Nous citons en particulier 129 demandes de création de nouveaux trains ou de prolongement du parcours de trains existants, et 105 demandes de nouveaux arrêts de trains express. En outre la *conférence pour l'élaboration de l'horaire du service d'hiver 1914/1915* s'est réunie à Berne les 6 et 7 août. Elle a discuté en tout 556 objets, dont 342 demandes intéressant les chemins de fer fédéraux. A l'ouverture de la séance, le représentant de la Direction générale des chemins de fer fédéraux a fait la déclaration suivante :

« Etant donné que le projet d'horaire actuellement à l'examen pour le service d'hiver 1914/1915 a été dressé sur la base de suppositions qui, aujourd'hui, sont complètement bouleversées par les événements politiques, et vu la situation résultant de l'état de guerre en Europe, les chemins de fer fédéraux sont dans l'impossibilité d'assumer pour la prochaine période d'horaire de nouvelles prestations, quelles qu'elles soient.

« La Direction générale sera, au contraire, mise dans la nécessité de proposer à l'autorité de surveillance une réduc-

tion très notable des trains prévus au projet d'horaire d'hiver 1914/1915, et cela, suivant les circonstances, soit pour la durée entière soit pour une partie seulement de cette période.»

Dans ces conditions, les gouvernements cantonaux et les entreprises de transport, en tant qu'ils étaient représentés à la conférence, abandonnèrent la plupart de leurs demandes de nouveaux parcours de trains.

7. Etant donné la situation créée par la guerre, les chemins de fer badois de l'Etat, en leur qualité d'administration en charge, ont dénoncé pour le 1^{er} mai 1915 la convention passée entre les intéressés, en 1909, pour la circulation des *wagons-lits entre Francfort s/M. et Bâle C.F.F.* par Darmstadt-Schwetzingen-Karlsruhe, convention à laquelle les chemins de fer fédéraux sont intéressés pour la ligne bâloise de raccordement (v. rapport de gestion de 1909, ch. 36, p. 134).

8. En date des 2, 6 et 12 octobre, nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions de principe pour l'application des *mesures destinées à réduire les dépenses d'exploitation*, notamment en ce qui concerne :

- a. la façon de procéder pour repourvoir les postes vacants;
- b. l'avis aux apprentis du service des stations et des trains qu'ils ne doivent pas compter sur un engagement définitif une fois leur apprentissage achevé;
- c. la suspension de l'avancement pour certaines catégories de service où cet avancement aurait eu lieu d'office.

9. Le 6 octobre, nous avons approuvé des prescriptions, applicables dès le 1^{er} janvier 1915, pour la pose de serrures automatiques aux portes des lieux d'aisances et des *lavabos* de gares et de stations, de même que pour l'*unification des conditions de service* du personnel intéressé.

10. Par suite des difficultés que la guerre a créées dans le marché des matières premières pour la fabrication des étoffes, nous nous sommes vus obligés de *prolonger temporairement la durée de certains effets d'uniforme* (manteaux, tuniques, vestes de drap) à partir du 1^{er} janvier 1915.

Le Conseil d'administration a approuvé cette mesure, qui représente en même temps une économie, dans sa séance du 22 octobre.

11. Outre le nombre de wagons à marchandises fixés par convention (v. rapport de gestion de 1913, ch. 11, p. 124), nous avons encore fourni en octobre, novembre et décembre les *wagons suisses ci-après pour les transports de charbons d'Allemagne en Suisse et au delà (Italie)* :

100	wagons	pour	le	bassin	de	la	Sarre,
200	»	»	»	»	»	»	Ruhr, et
300	»	»	»	les	ports	badois	du Rhin.

12. Le 20 octobre, nous avons nommé *ingénieur en chef de la traction du III^e arrondissement*, en remplacement de M. Egger, qui a pris sa retraite, M. Charles Straumann, *ingénieur-mécanicien, d'Olten*, alors adjoint à l'ingénieur en chef de la traction du IV^e arrondissement et chargé provisoirement depuis le 16 août 1914 de diriger le service de la traction et des ateliers du III^e arrondissement. Le Conseil d'administration a ratifié cette nomination en date du 11 février 1915.

13. Le Conseil fédéral a adopté, le 17 avril, une *nouvelle ordonnance sur l'unité technique en matière de chemins de fer*, qui est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1914 et remplace celle du 26 mai 1908 (v. rapport de gestion de 1908, p. 131, ch. 19).

b. Service de l'expédition et des trains.

1. *L'horaire d'été*, entré en vigueur le 1^{er} mai, a introduit les changements qu'il porte régulièrement en regard de l'horaire d'hiver, ainsi que de notables améliorations. L'excédent de parcours qui en est résulté est de 556,000 kilomètres de trains de voyageurs, chiffre rond, dont 206,315 km. affectent les prestations assumées par les chemins de fer fédéraux pour assurer le service pendant l'exposition nationale suisse.

Par suite de la mobilisation générale de l'armée suisse, ordonnée pour le 3 août par le Conseil fédéral, *l'horaire civil* des entreprises suisses de transport a été remplacé par *l'horaire de guerre* dans la nuit du 8 au 9 août, après que les troupes eurent été concentrées à leurs lieux de rassemblement, conformément au programme. Cet horaire de guerre a été maintenu jusqu'au 23 août. Sur l'ordre du général, l'horaire civil fut remis en vigueur le jour suivant, mais il ac-

cusait de fortes réductions en regard de l'horaire d'été. Sur la proposition de la Direction générale, les entreprises de transport tenues d'assurer le service d'hiver furent autorisées par le Conseil fédéral, le 4 septembre, en dérogation aux prescriptions de l'article premier du règlement sur la présentation des horaires, du 5 novembre 1903, à maintenir jusqu'à nouvel avis l'horaire d'été réduit pendant la période d'hiver 1914/1915. En vertu de cette autorisation, nous nous entendîmes avec les autres entreprises pour appliquer, dès le 21 septembre, un horaire général valable jusqu'au 30 avril 1915 et réalisant encore de notables réductions par rapport à celui du 24 août.

2. Pour *accélérer la circulation des wagons et le transport des marchandises*, nous avons introduit des améliorations radicales sur les principales lignes des chemins de fer fédéraux; des mesures analogues sont à l'étude pour d'autres lignes. L'innovation consiste à grouper dans certaines gares les wagons à marchandises pour une direction déterminée, puis à les expédier soit directement à destination par trains de marchandises directs, soit en groupes spéciaux par d'autres trains de marchandises appropriés, en sorte qu'aux gares de transit ils puissent être ajoutés sans autres formalités aux trains correspondants. Outre l'accélération de transport des marchandises, ces dispositions ont pour effet d'alléger notablement le service à un certain nombre de gares de triage, ce qui ne sera pas sans influence pour l'extension de celles-ci. De plus, cette mesure se traduira par une diminution des dépenses pour location de wagons étrangers, et par une économie sur le personnel et les machines de manœuvre.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

Nous n'avons rien à signaler.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Nous avons fait, en 1914, les *commandes suivantes de matériel roulant* :

a. à la *Fabrique suisse de locomotives et de machines à Winterthour* :

par marché des 26/27 mars :

- 3 locomotives compound à vapeur surchauffée, à quatre cylindres, avec tenders à trois essieux, série A^{3/5} ;
- 3 locomotives à simple expansion avec surchauffe de vapeur, avec tenders à trois essieux, série B^{3/4} ;
- 12 locomotives à vapeur surchauffée, avec tenders à trois essieux, série C^{5/6} ;
- 7 locomotives-tenders à simple expansion avec surchauffe de vapeur, série E^{b 3/5} ;
- 4 locomotives-tenders à simple expansion, à vapeur saturée, série E^{3/3} ;
- 3 locomotives-tenders à simple expansion, série E^{4/4} ;

b. à la *Société industrielle suisse à Neuhausen* :

par marché des 28 mars/1^{er} avril :

- 5 voitures à quatre essieux de la série AB^{4ü} (pour l'étranger) ;
- 10 voitures à quatre essieux de la série C^{4ü} (à couloir central) ;
- 10 voitures à quatre essieux de la série C^{4ü} (à couloir latéral) ;
- 10 voitures à deux essieux de la série B ;
- 20 voitures à deux essieux de la série BC ;
- 40 fourgons à deux essieux de la série F ;
- 100 wagons couverts de la série J^{3d} ;
- 30 wagons ouverts de la série M⁹ ;
- 20 wagons ouverts de la série N² ;
- 5 voitures à trois essieux de la série B³ (Brunig) ;
- 2 fourgons à trois essieux de la série F³ (Brunig) ;

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

par marché du 9 janvier :

- 20 voitures à deux essieux de la série C ;

par marché des 26 mars/1^{er} avril :

- 2 voitures à quatre essieux de la série B^{4ü} ;
- 80 voitures à deux essieux de la série C ;
- 240 wagons couverts de la série K³.

Au lieu des cinq voitures à trois essieux de la série B³ (Brunig), nous avons commandé après coup *deux voitures à quatre essieux* de chacune des séries AB⁴ et B⁴. Les voitures à trois essieux ont déjà donné lieu à de nombreuses

réclamations, parce qu'elles ont une marche assez dure, surtout en plaine en cas de vitesse accélérée.

2. Pour *tirer tout le profit possible d'anciennes voitures à voyageurs*, nous avons décidé de *transformer* en voitures de III^e classe 6 voitures de la série B, 2 de la série BC et 19 de la série BC³; de plus, 7 voitures de la série AB et 23 de la série AB³ seront affectées à la II^e classe, et 82 voitures de la série B et 15 de la série BC à la III^e classe.

3. *Diverses améliorations* sont apportées petit à petit *aux cabinets des voitures*.

4. En vue d'*améliorer l'éclairage des voitures*, des dynamos ont été installés dans 118 voitures et fourgons.

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

5,768 bandages de roue pour locomotives et wagons;
 599 essieux de locomotive et de wagon;
 26 corps de roue à rayons pour locomotives et wagons;
 1,280 roues pleines pour wagons;
 40 barres d'acier à ressorts;
 440 boîtes ou parties de boîtes à huile;
 480 pièces d'accouplement pour le chauffage à la vapeur;
 177 dynamos pour l'éclairage des trains, avec accessoires;
 10,500 m. de courroies pour dynamos servant à l'éclairage des trains;
 30,800 lampes à incandescence pour l'éclairage électrique des trains, des bateaux et des ateliers.

6. Le 14 août, nous avons conclu avec la maison Bareiss, Wieland & Cie, à Zurich, des dispositions complétant et modifiant le marché des 29 novembre/1^{er} décembre 1906, pour la *fourniture des huiles de graissage* (v. rapport de gestion de 1906, p. 128, ch. 9); ces dispositions prolongent la durée du contrat jusqu'au 31 décembre 1926.

7. Des *prescriptions uniformes pour le service technique des wagons* ont été approuvées le 13 octobre. Elles sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1915.

lité des combustibles et des huiles ont été les suivants :

8. Pour 1914, les résultats moyens du contrôle de la qua-

a. Contrôle de la qualité du combustible pour locomotives :

Combustible	Nombre d'é-preuves	Puissance calorifique	Teneur en cendre	Matières volatiles
		Moyenne en calories (combustible séché à l'air)	Moyenne en pour-cent	Moyenne en pour-cent des substances combustibles
Houille de la Sarre des puits de :				
Dudweiler	52	7580	6,1	35,4
Altenwald	54	7574	5,1	36,4
Sulzbach	19	7525	5,5	36,5
Kœnig	29	7394	5,6	37,6
Maybach	37	7687	5,3	34,9
Brefeld	16	7690	6,4	36,2
Somme et moyenne	207	7564	5,6	36,1
Houille de la Ruhr	125	7391	9,1	27,6
Briquettes de la Ruhr :				
Marque H St, de Rheinau	439	7720	6,8	23,6
" " de Rheinau	151	7680	7,1	20,1
" H St, de Strasbourg	609	7693	6,7	23,3
" M St, de Mannheim	147	7673	6,9	21,5
" S + B, de Mannheim	152	7666	6,3	22,1
" H, de Mannheim	62	7744	6,6	23,9
Somme et moyenne	1560	7697	6,8	22,7
Briquettes fabriquées à la mine de :				
Friedlicher Nachbar	106	7756	7,5	20,3
Königin Elisabeth	49	7720	7,8	19,2
Oberhausen	81	7656	8,2	19,9
Centrum	37	7747	7,6	19,8
von der Heydt	35	7721	7,2	25,6
Carl Friedr., Erbstolln.	15	7661	8,4	21,3
Dannenbaum	1	7578	9,4	21,8
Somme et moyenne	324	7716	7,8	20,5
Briquettes françaises :				
Mines d'Ostricourt	31	7626	8,3	18,4
" d'Aniche	16	7696	8,0	19,3
" d'Escarpelle	3	7793	7,0	18,4
" de Meurchin	6	7741	7,4	18,2
" de Lens	10	7634	8,4	24,4
" de Nœux	1	7172	13,7	24,1
Somme et moyenne	67	7654	8,2	19,6
Total des épreuves	2283			

b. Contrôle de la qualité des huiles pour le graissage des locomotives, livrées selon contrat par la maison Bareiss, Wieland & Cie :

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 ₂)		
	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne	1 ^{re} épreuve	2 ^{me} épreuve	Moyenne
	34	0,920	0,920	0,920	9,9	9,9	9,9	2,0	2,0	2,0	159,4	159,4	159,4	202,9	202,9	202,8	0,126	0,126	0,126
16	0,910	0,910	0,910	46,2	46,2	46,2	4,9	4,9	4,9	290	290	290	344,2	344,0	344,1	0,023	0,023	0,023
43	0,903	0,903	0,903	34,8	34,8	34,8	4,84	4,82	4,83	305,5	305,5	305,5	356,5	356,5	356,5	0,011	0,011	0,011
c. Huile pour le graissage des cylindres de locomotives à vapeur surchauffée.																		
Les prescriptions sont les 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.																		
	0,896—0,906	—	4,8—5,4	290—315	320—350	Moins de 0,2 %												

Les *résultats moyens du contrôle des combustibles*, ainsi que les expériences faites, peuvent être considérés comme satisfaisants. Nous avons néanmoins eu de nouveau quelques réclamations à formuler au sujet de livraisons de qualité défectueuse.

9. 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 1^{er} avril 1914 et 1913.

IV. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Le Département fédéral des chemins de fer nous a informés que la Commission électrotechnique internationale a fixé, pour les *grandeurs*, les *unités* et les *termes techniques* touchant l'*électricité*, des symboles et des signes qui devront aussi être appliqués par les autorités suisses.

2. Le rachat de la gare de Genève et de la ligne de raccordement jusqu'à La Plaine, celui du Jura Neuchâtelois, de même que la nouvelle composition des arrondissements II, III et V, ont eu pour conséquence une *nouvelle répartition des sections de la voie*.

3. De nouveaux dessins ont été établis pour la superstructure des sections à crémaillère de la ligne du Brunig, et ils ont été approuvés par le Département des chemins de fer. Ces dessins apportent les améliorations suivantes à la superstructure actuelle :

- a. la crémaillère est exhaussée au moyen de selles facilitant l'enlèvement de la neige et de la glace;
- b. les joues de la crémaillère sont pourvues de nervures d'appui assurant une meilleure assise des dents;
- c. les rails sont plus forts (profils C.F.F. V);
- d. les traverses sont plus longues et plus lourdes.

Cette nouvelle superstructure sera d'abord introduite à la station d'évitement de Brunnenfluh, actuellement en construction. Le reste du tronçon en sera pourvu au fur et à mesure des réfections régulières de la voie.

b. Travaux.

1. L'administration des postes se propose d'édifier de grands bâtiments pour le service postal de transit aux gares de Zurich et de Bienne. Elle a demandé que notre adminis-

tration se charge de les construire et les mette à sa disposition contre paiement de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux engagés. Le devis prévoit une dépense de plus de fr. 5 000 000 pour Zurich et d'un million et demi environ pour Bienne. Vu les difficultés que nous rencontrons actuellement à trouver des fonds pour nos nombreux et grands travaux, nous avons prié l'administration des postes de se procurer elle-même ceux nécessaires à l'établissement desdits bâtiments, comme aussi de tous autres édifices postaux qui ne seraient pas construits sur le domaine proprement dit du chemin de fer, et éventuellement de se charger aussi de la construction. Le Conseil fédéral, auquel la question a été soumise par le Département fédéral des postes, a pris le 10 mars la décision suivante :

« a. Lorsqu'il sera question de construire des bâtiments
 « postaux d'une certaine grandeur sur un emplacement
 « ne rentrant pas dans le domaine proprement dit de
 « la gare, l'achat des terrains et la construction desdits
 « bâtiments doivent être envisagés comme incombant
 « à la Confédération.

« b. Le Département des postes est invité à poursuivre
 « dans ce sens l'étude des projets de bâtiments postaux
 « de Zurich et de Bienne, et à soumettre au Conseil
 « fédéral, à l'intention de l'Assemblée fédérale, un rap-
 « port avec proposition.»

2. Le Département des chemins de fer a décidé ce qui suit, le 2 juin 1914, au sujet de l'entrée du chemin de fer du lac de Brienz en gare d'Interlaken :

« Vu l'attitude négative prise d'un commun accord par le gouvernement cantonal et les trois administrations de chemin de fer (chemins de fer fédéraux, compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises et chemins de fer de l'Oberland bernois), nous ne sommes pas en mesure de prendre en considération la demande des autorités communales visant à l'entrée des lignes à voie étroite dans la gare occidentale. La gare d'Interlaken-Est doit par conséquent être agrandie de façon à servir de point terminus aux lignes à voie étroite, conformément au projet de communauté soumis au Département.»

3. Pour des raisons militaires et financières, les travaux ont été en grande partie réduits ou totalement arrêtés dès

le début de la guerre. Comme les conséquences financières de la guerre nécessiteront une réduction importante et prolongée des dépenses pour travaux, le personnel temporaire devenu disponible a été congédié.

4. *Reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la commune de Zurich.* Dans notre rapport sur la gestion et les comptes de 1913 (page 158) nous disions que nous avons passé le 22 décembre 1913, sous réserve de ratification par les autorités compétentes, un contrat avec la ville de Zurich au sujet de la reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich sur le territoire de la commune de Zurich, d'après le projet n° VI, de mai 1913. La dépense est devisée à fr. 20,6 millions, dont fr. 3,4 millions sont supportés par la ville de Zurich. Jusqu'ici fr. 1,26 million ont déjà été dépensés pour les achats de terrain. Ce contrat a été ratifié par le Conseil d'administration le 1^{er} mai 1914. Il a également été approuvé le 15 novembre 1914 par les électeurs de la ville de Zurich et il est ainsi devenu définitif.

5. Le Conseil d'administration du chemin de fer Herzogenbuchsee-Wangen-Jura nous a soumis les plans de la jonction de sa ligne à nos stations d'*Herzogenbuchsee* et de *Wangen*, lesquels prévoyaient un croisement à niveau de nos lignes Herzogenbuchsee-Soleure et Soleure-Olten. Pour la sécurité de l'exploitation, nous avons dû demander que la nouvelle ligne passe soit par dessus, soit par dessous nos voies.

6. Le chemin de fer des Alpes bernoises nous a informés qu'il profiterait de la pose de la double voie sur le tronçon Spiez-Scherzligen pour installer sa *ligne de contact pour la traction électrique*, et il nous a demandé si nous consentirions à ce qu'il la posât jusqu'en gare de Thoune. Nous n'avons pas pu acquiescer à cette demande pour le moment. La traction électrique aurait créé de grosses difficultés au cours de la transformation prochaine de la gare, attendu que les pylones et les fils de contact auraient dû être déplacés à chaque ripage de la voie, opération fréquente au cours des transformations de gares.

7. A la demande du Département des chemins de fer, nous nous sommes prononcés sur les projets ci-après :

- a. jonction du *chemin de fer électrique Wohlen-Meisterschwanden* à la *station de Wohlen*;
- b. projet général du tronçon suisse du *chemin de fer Lonate-Stabio-Mendrisio*, plus particulièrement jonction de cette ligne à la *station de Mendrisio*.

8. Travaux.

a. Travaux exécutés sous la surveillance de la Direction générale.

Achèvement en régie du tunnel II du Simplon.

Une grève a éclaté sur le versant sud le 18 avril. Elle a duré 7 jours. Les ouvriers ont repris le travail sans conditions. Des éclatements de rocher (Bergschlæge) se sont produits les 1^{er} et 7 juillet au km. 3,300, causant une déformation et un déplacement des maçonneries du tunnel I. Le piédroit ouest a dû être reconstruit.

Du côté nord, par suite de la guerre et de la mobilisation de l'armée suisse, les travaux d'excavation ont été suspendus le 4 août, et ceux de maçonnerie le 22. Du côté sud, on s'est borné à achever les travaux entrepris dans les parties où se sont produits des éclatements de rocher (km. 3,200 à 3,500).

Etat des travaux exécutés à fin décembre 1914 :

	Côté nord		Côté sud		Total	
	m.	%	m.	%	m.	%
Galerie de faîte	5148	56	3815	36	8963	46
Abatage complet	5039	55	3812	36	8851	45
Piédroits	4884	53	3770	35	8654	44
Voûte	4874	53	3768	35	8642	44

Journées de travail : côté nord 316, côté sud 322.

Production maximum en maçonnerie en un jour : 13,91 m.

Les travaux d'excavation ont été poursuivis au moyen de marteaux perforateurs, dont 40 à 45 ont été en service, tant du côté sud que du côté nord.

Abaissement de la ligne du Hauenstein entre Sissach et Olten.

Parcours en tunnel Tecknau-Olten. Longueur du tunnel 8134 m.

Les travaux ont été réduits au commencement d'août, par suite de la déclaration de guerre. Malgré cela, et en dépit des difficultés à se procurer les huiles brutes, ainsi que les huiles à graisser et le charbon, les travaux ont fortement avancé, comme le démontre le tableau ci-après :

Etat des travaux à fin 1914:

Diagrammes	Côté sud				Côté nord				Total			
	Etat à fin 1913	Avance-ment en 1914	Etat à fin 1914	%	Etat à fin 1913	Avance-ment en 1914	Etat à fin 1914	%	Etat à fin 1913	Avance-ment en 1914	Etat à fin 1914	%
	m	m	m	%	m	m	m	%	m	m	m	%
Galerie de base .	4355	1510	5865	72	2051	218	2269	28	6406	1728	8134	100
Galerie de faite .	3760	2075	5835	72	1384	677	2061	25	5144	2752	7896	97
Abatage latéral .	3580	2142	5722	70	1140	908	2048	25	4720	3030	7770	95
Excavation compl.	3428	2194	5622	69	1040	1008	2048	25	4468	3202	7670	94
Piédroits	3198	2356	5554	69	896	1152	2048	25	4094	3508	7602	94
Voûte	3060	2386	5446	67	804	1244	2048	25	3864	3630	7494	92
Radier voûté . .	120	16	136	—	—	—	—	—	120	16	136	—
Revêtement du sol	2000	1324	3324	—	—	2040	2040	—	2000	3364	5364	—
Canal d'écoulement	2583	1495	4078	50	1300	740	2040	25	3883	2235	6118	75
Partie achevée . .	2551	1529	4080	50	—	2040	2040	25	2551	3569	6120	75

Environ 600 hommes ont été occupés aux travaux pendant les mois de septembre à décembre, alors qu'il y en avait environ 1500 avant la guerre.

Le tunnel étant en contre-pente depuis le 1808^e m. à partir du portail nord, les travaux ont été suspendus au cours du 1^{er} trimestre vers le 2269^e m., à cause de l'affluence de l'eau. Le tunnel a été percé le 10 juillet, soit 871 jours après la mise en chantier (21 février 1912—10 juillet 1914). La rencontre s'est effectuée au km. 5,788 à partir du portail sud. La direction était bonne et le nivellement exact.

Jusqu'au percement de la galerie, la température de la roche a été de 14 à 17,7° C. et celle de l'air au front d'attaque de 20,5 C., au maximum.

A la sortie du tunnel, l'eau a atteint jusqu'à 119 litres à la seconde du côté sud et 8 du côté nord.

Le puits d'aérage au 3593^e m. à partir du portail nord (profondeur 134,85 m., diamètre 5,60 m.), dont l'orifice se trouve près de Zeglingen, est presque terminé.

• Parcours à ciel ouvert.

Côté sud. L'infrastructure est terminée, sauf quelques petites retouches. La voie normale est posée jusqu'au portail du tunnel.

Côté nord. Il ne restait plus, à la fin de l'année, que 20 000 m³ environ de matériaux à extraire dans les tranchées. En sus, il faudra encore amener une grande quantité de matériaux pour achever le remblayage de la station de Gelterkinden. Les ouvrages d'art sont terminés, sauf le passage sous voie près de Sissach. Les bâtiments des stations de Gelterkinden et de Tecknau seront mis en chantier au début du printemps.

b. Travaux exécutés sous la surveillance des Directions d'arrondissement.

1^{er} arrondissement.

Travaux achevés.

La double voie Berne-Thœrishaus a été mise en service le 1^{er} mai, et celle de Martigny à Riddes le 19 juin.

La nouvelle halte de Niederwangen, entre Bümpliz et Thœrishaus, a été ouverte au public le 1^{er} mai.

Les tronçons St. Blaise—Cornaux et Cornaux—Cressier de la double voie St. Blaise—Neuveville ont été livrés à l'exploitation, le premier le 16 juillet et le second le 12 octobre.

Les travaux ci-après ont été exécutés sur le tronçon Genève—La Plaine :

Gare de Genève-Cornavin. Agrandissement des installations pour le service des marchandises, et pose de deux grues électriques; extension de l'éclairage électrique intérieur et extérieur; corps de garde pour le personnel des manœuvres.

Station de La Plaine. Local pour la visite douanière des voyageurs des trains ordinaires; nouveau pont à bascule de 35 tonnes; installation de l'éclairage électrique.

Station de Satigny. Installation de l'éclairage électrique.

Les travaux d'assainissement et de consolidation au coteau du Day, entre Croy et Vallorbe, ont été suspendus jusqu'à nouvel ordre; il en est de même des travaux de correction à proximité du pont de la Singine, à Thœrishaus.

On a procédé à l'extension des voies des stations de St. Prex, d'Aigle (pour la jonction de la ligne Aigle-Sépey-Diablerets), de Loèche (pour la jonction de la ligne de Loèche-les-Bains), de Charmey, y compris l'extension des installations pour le service des marchandises, et de Chiètres.

L'extension de la station de Payerne est terminée, sauf l'enclenchement. Les travaux de la station de Versoix sont achevés.

Nous mentionnerons encore les travaux ci-après : Agrandissement des bâtiments aux voyageurs d'Auvernier et d'Avenches; transformation de l'ancien atelier d'injection des bois, aux ateliers d'Yverdon, en atelier de réparation pour les wagons; transfert de la halle aux marchandises de la station du Bouveret, du côté du village; nouvel entrepôt à Brigue; marquises des bâtiments aux voyageurs de Domdidier et de Grolley; reconstruction de la ligne télégraphique St. Maurice—Martigny; téléphone de ligne Palézieux—Bümpliz; 14 barrières métalliques accouplées, avec rideau.

Travaux en cours d'exécution.

Double voie Viège-Brigue. Les travaux d'infrastructure ont été commencés.

Double-voie St. Blaise—Neuveville. Ces travaux touchent à leur fin sur le tronçon de Cressier à la frontière cantonale.

Renens-Lausanne. Déviation de la route cantonale entre Prélaz et Sur-la-Roche. La partie essentielle des travaux est terminée.

Gare de Lausanne. L'aile ouest du bâtiment aux voyageurs, dans laquelle seront installés les buffets, est sous toit, et l'intérieur est passablement avancé. L'aile est, qui recevra les locaux de service, a été mise en chantier.

Gare de Vallorbe. Il ne reste plus à exécuter que quelques travaux de terrassement de peu d'importance et à poser quelques voies; le bâtiment sanitaire et le bâtiment pour le service de la traction P. L. M. sont à peu près terminés. La gare aurait pu être mise en service au début de l'été 1914, mais le P. L. M., dans l'intérêt d'une bonne exécution des travaux pour le refoulement des eaux dans le tunnel du Mont d'Or, ainsi qu'en raison de la guerre, a renvoyé à plus tard l'ouverture à l'exploitation du raccourci Frasne-Vallorbe.

Les travaux ci-après sont en outre en voie d'exécution : Passage inférieur pour route à la station de Lutry; extension de la station de Martigny, avec modification de voies; passage supérieur à Sion en remplacement des passages à niveau de Ste. Marguerite et des Mayenets; nouveau bâtiment aux voyageurs à Viège; passage inférieur à Fribourg en remplacement du passage à niveau de Tivoli; agrandissement des ateliers de réparation des wagons à Yverdon.

II^e arrondissement.

Travaux achevés.

Les tronçons ci-après de la double voie Gümliigen-Kiesen ont été mis en service : Wichtrach-Kiesen le 3 juin; Münsingen-Wichtrach le 1^{er} juillet; Rubigen-Münsingen le 12 juillet, et Gümliigen-Rubigen le 10 septembre.

Entre Sursee et Nottwil, la deuxième voie a été livrée à l'exploitation le 1^{er} avril.

La nouvelle station de Hasle, entre Schüpfheim et Entlebuch, a été ouverte au public le 1^{er} avril.

Gare de Berne. Des voies de garage ont été posées sur l'emplacement de l'ancien dépôt des locomotives, à la gare de la Villette, pour l'ouverture de l'exposition nationale. Différentes modifications ont aussi été apportées à la gare aux voyageurs pour la même époque. Grâce à cela, le trafic de l'exposition a pu être assuré de façon satisfaisante.

Une station de bloc a été construite entre le Wilerfeld et Berne. Le pont de la Stauffacherstrasse a été livré à la circulation. Les voies de la station de bifurcation du Wilerfeld ont été provisoirement agrandies.

Des modifications et extensions de voies ont encore été opérées aux stations suivantes : Bâle-St. Jean (exhaussement de la ligne de St. Louis et construction de deux voies de garage), Riedtwil, Hindelbank, Olten-Hammer, Oberbuchsitzen, Lüsslingen et Schüpfheim.

Nous mentionnerons encore les travaux suivants : Passage inférieur de la Niedercœnzstrasse à Herzogenbuchsee; prolongement du tunnel de Tournedos, près de Sonceboz; passerelle à la gare de Sissach; agrandissement de la halle des douanes à Porrentruy et des halles aux marchandises de Court et de Reconvilier; bâtiment de service à Tavannes; agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Villeret; nouveaux appareils de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Oberbuchsitzen et Oensingen; pont à bascule à Wolhusen; installation de l'éclairage électrique à six stations; une nouvelle maison de garde; agrandissement de trois anciennes maisons de garde; alimentation d'eau de trois maisons de garde.

Travaux en voie d'exécution.

Double voie Aarbourg-Lucerne. Sur le tronçon Nottwil-Sempach les travaux sont presque achevés; il ne reste plus qu'à terminer le passage inférieur en amont de la station de Sempach. Sur celui de Sempach à Rothenburg, les travaux de terrassement sont en voie d'exécution, mais ils ont été suspendus lors de la mobilisation et n'ont pas encore été repris.

Double voie Gümligen-Thoune. Entre Gümligen et Kiesen, il reste encore à exécuter quelques passages inférieurs et quelques passages supérieurs, ainsi que leurs accès.

Ligne du lac de Brienz. Sur l'ensemble des tunnels, un seul, de 134 m. de longueur, n'était pas encore percé à la fin de l'année; il restait encore 27 m. à excaver. Les travaux ont été réduits au commencement d'août, par suite de la mobilisation et du départ des ouvriers italiens. Ils ont été repris par la suite, principalement avec l'aide d'ouvriers du pays.

L'état des travaux, sur les cinq lots en voie d'exécution, était le suivant à fin 1914 :

	Terrassements	306 670 m ³ = 88 %
	Maçonneries	16 065 m ³ = 68 %
Tunnels	Galerie de base	1 951 m. = 92 %
	Galerie de faite	1 408 m. = 67 %
	Excavation complète	1 163 m. = 55 %
	Maçonnerie terminée	1 101 m. = 52 %
	Ponts et ponceaux	15 445 m ³ = 86 %
	Ballastage	8 165 m ³ = 34 %
	Empierrements	3 475 m ³ = 50 %
	Travaux de protection de rives	180 m ³ = 22 %

Entre le pont de l'Aar et la station d'Interlaken-Est, les travaux préliminaires ont été entrepris. Le projet d'extension de la station d'Interlaken-Est, en vue du raccordement de la ligne du lac de Brienz, n'a pas encore pu être arrêté.

Transfert des gares aux voyageurs et aux marchandises de *Bienne*. Par suite de la guerre, les travaux ont été presque complètement suspendus, pendant assez longtemps, à partir du commencement d'août. Ils ont été repris vers la fin de l'année. Les travaux de terrassement pour la gare aux marchandises et de triage du Mettfeld, ainsi que pour la déviation de la ligne entre Mâche et Madretsch sont presque terminés. Il en est de même des deux passages inférieurs de Mâche, du passage supérieur de la double voie Bienne-Soleure au-dessus des voies aux marchandises, et du passage inférieur de la route Madretsch-Orpund. Les passages supérieurs des routes du Waldrain et du Blumenrain sont en voie d'exécution.

Gare de Thoune. Il n'est pas encore intervenu de décision au sujet des travaux que le chemin de fer des Alpes bernoises devra exécuter pour assurer la liaison entre le service de la navigation et les nouvelles installations du chemin de fer. De ce fait, aucune mesure n'a été prise pour l'exécution des travaux d'agrandissement.

Les travaux ci-après étaient encore en voie d'exécution : Extension de la gare de Pratteln; nouveaux ateliers pour le matériel de voie, y compris les voies de service nécessaires, aux ateliers d'Oltén; passage inférieur pour route et voie ferrée à Zollikofen, par suite de la construction de la ligne à voie étroite Soleure-Berne; travaux pour l'entrée de cette ligne à la gare de Nouveau-Soleure; agrandissement des

gares de Moutier et de Longeau, pour le raccordement de la ligne Moutier-Longeau; quai militaire avec voies et passage inférieur pour route à Tavannes; passage inférieur du Mahlenwald sur Bienne; stations d'évitement entre Lungern et Brunig, ainsi qu'entre Brunig et Meiringen.

III^e arrondissement.

Travaux achevés.

La nouvelle station de Schübelbach-Buttikon, entre Reichenburg et Siebnen-Wangen, a été mise en service le 1^{er} mai et la nouvelle halte de Küngoldingen, entre Zofingue et Safenwil, le 1^{er} octobre.

Gare principale de Zurich. Quai à bestiaux avec installation pour le lavage des wagons, et locaux de service à proximité de la voie des abattoirs; quai militaire à la gare des gros matériaux; reconstruction de l'installation téléphonique et installation d'une centrale automatique.

Ateliers de Zurich. Conduite amenant l'air comprimé à l'atelier de montage des aiguilles.

Des modifications et extensions de voies ont encore été opérées aux stations suivantes: Turgi, Cham, Rothkreuz, Dæniken, Zurich-Wollishofen, Bassersdorf, Uster, Rapperswil, Wallenstadt et Frick.

Nous mentionnerons encore les travaux suivants: Passage inférieur entre Rüschlikon et Thalwil; remplacement des ponts métalliques de la Linth en aval d'Ennenda et près de Mühlefuhr sur la ligne Glaris-Linth; revêtement en maçonnerie dans les tunnels de la Weisswand et d'Ofeneck, sur le tronçon Wallenstadt-Weesen; passage supérieur entre Ebikon et Lucerne; passage inférieur pour piétons à Dietikon; passage inférieur pour chemin entre Dæniken et Schönenwerd; agrandissement et assèchement de la cour de chargement et nouveaux quais de chargement avec leurs accès, à Altstetten (Zurich); marquise à Rapperswil; deuxième quai, passage inférieur et deuxième halle d'attente à la halte de Dullikon; agrandissement du bâtiment aux voyageurs et marquise à Zurich-Letten; nouveau bâtiment à voyageurs et toiture sur le quai à Oerlikon; transformation du bâtiment aux voyageurs et toiture sur le quai à Kloten; agrandissement de la halle aux marchandises et du quai de chargement à Affoltern (Albis); installations pour le lavage des wagons

à six stations; appareil de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Bassersdorf, Dietlikon, Wallenstadt, Affoltern (Albis), Frick et Schaffhouse (complètement); nouveaux ponts à bascule à Turgi, Rüti, Aatal et Siebnen-Wangen; installation de l'éclairage électrique à douze stations; station de bloc entre Schönenwerd et Aarau; téléphones de ligne Schwerzenbach - Zurich - Rapperswil, Schænis - Ziegelbrücke - Weesen, Murg-Mühlehorn, Flums-Sargans; ligne télégraphique directe Stein-Sæckingen-Pratteln-Bâle; deux nouvelles maisons de garde; installation de barrières métalliques jumelées.

Travaux en voie d'exécution.

Après approbation par tous les intéressés du projet de reconstruction de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich, les autorités de la ville se sont chargées, pour secourir les sans-travail, du déblaiement du dépôt de matériaux entre la Brauer- et la Kanzleistrasse, au sud de la voie ferrée, et des terrassements pour un nouveau dépôt de locomotives dans le delta de voies près de la Brauerstrasse.

Les travaux ci-après sont encore en voie d'exécution :

Gare principale de Zurich. Places de dépôt avec voies à la Geroldstrasse.

Station de Dietikon. Voie de dépassement.

Gare de Baden. Modification et extension des installations de la gare et pose d'une voie de tiroir.

Station de Wildegg. Extension des voies et construction d'un passage inférieur pour piétons.

Gare d'Aarau. Agrandissement de la halle aux marchandises et du quai de chargement. Bâtiment de service pour la poste.

Station de Rheinfelden. Voie de dépassement et prolongement de la halle aux marchandises.

Station d'Illnau. Extension des voies.

Station de Rüti (Zurich). Extension des voies et transformations dans le bâtiment aux voyageurs.

Station de Jestetten. Voie d'évitement et quai de chargement.

Gare de Schaffhouse. Reconstruction du pont de l'Obertor. Parcours Rothkreuz-Immensee. Station de bloc.

Endiguement de la Rûfiruns près de Hætzingen.

Remplacement du pont métallique de la Linth près de Dæniberg, sur le parcours Glaris-Linthal.

Téléphones de ligne entre Eglisau et Stein-Sæckingen, Murg et Flums, ainsi qu'entre Zofingue et Safenwil.

IV^e arrondissement.

Travaux achevés.

Gare de Romanshorn. Bâtiment postal de transit (mis en service le 29 septembre); corps de garde pour le personnel du port.

Gare de Wil. Passage inférieur pour piétons à l'est du bâtiment aux voyageurs.

Ont encore été exécutés : Passage supérieur à Elgg; passage inférieur et correction de route dans le Lorental, près d'Ossingen; passage inférieur pour voyageurs à Ebnat-Kappel et à Berlingen; prolongement de la voie d'évitement (420 m.) à Zizers; extension de voies à Sitterthal; voies de garage à Goldach; plaque tournante pour locomotives et annexe à la halle aux marchandises à Wattwil; nouvel appareil de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Thalheim-Altikon; installation de l'éclairage électrique à neuf stations.

Travaux en voie d'exécution.

Gare de St. Gall. La construction des toitures des halles a été retardée par la difficulté de se procurer les fers nécessaires.

Double voie Winterthour—Ste. Marguerite :

Winterthour-Wil. La question de la transformation de la station de Grûze, du chemin de fer de la Toëss, n'a pas encore été tranchée, aussi les travaux du tronçon Winterthour-Ræterschen n'ont-ils pas encore été commencés. Le tronçon Ræterschen-Wil est terminé.

Winkeln-Bruggen. Le projet est approuvé. Une partie des travaux d'infrastructure ont été confiés à la ville de St. Gall, pour les faire exécuter par les sans-travail.

Rorschach—Ste. Marguerite. Les travaux ont été suspendus.

Sont encore en voie d'exécution : L'extension de la gare

de Landquart; le passage inférieur pour piétons entre Kraddolf et Sittertal.

Ve arrondissement.

Travaux achevés.

Gare de Bellinzone. Voies de la cour de chargement; nouvelle chambre d'eau.

Ateliers de Bellinzone. Station d'essai pour l'éclairage des voitures dans l'atelier de réparation des dites.

Station de Brunnen. Passage supérieur pour la route et le tramway.

Nous mentionnerons encore les travaux ci-après : Passage inférieur de la route cantonale près d'Immensee; reconstruction de ponts métalliques près de Flüelen et de Cadenzano; passages supérieurs entre Faido et Lavorgo, ainsi qu'entre Balerna et Chiasso; extension de voies à Schwyz, Göschenen (voie militaire sur le dépôt des déblais du tunnel), Rodi-Fiesso, Faido et Lavorgo; halle d'attente avec guichet à Rezzano; agrandissement du bâtiment aux voyageurs de Mendrisio; appareil de manœuvre centrale des aiguilles et des signaux à Giubiasco et à Mendrisio; installation de l'éclairage électrique à quatre stations.

Travaux en voie d'exécution.

Double voie Giubiasco-Chiasso.

Lugano-Melide. A fin 1914, l'état des travaux était le suivant :

Terrassements	95 %
Murs de soutènement et de revêtement	85 %
Maçonneries pour ponts et ponceaux	68 %

Gare de Chiasso. On a commencé, vers la fin de l'année, la pose de voies provisoires pour faire face au trafic des marchandises extraordinairement fort. Le projet d'extension de la gare a dû être remanié à cause de la réorganisation du service des marchandises actuellement à l'étude. Il sera soumis prochainement à l'approbation des autorités.

Travaux en voie d'exécution :

Immensee-Rothkreuz et Goldau-Erstfeld : blocs électriques.

Station de Flüelen : déviation de la voie de chargement au bord du lac.

Erstfeld-Amsteg : endiguement de la Laubkehle et de l'Evibach.

Station d'Amsteg. Prolongement de la voie d'évitement et suppression du passage à niveau.

Amsteg-Gurtnellen. Glissoirs et reboisements dans les forêts du Hagglisberg et du Schiltwald.

Station de Gurtnellen. Extension des voies.

Station de Göschenen. Signaux électriques dans le tunnel du St. Gothard.

Station de Biasca. Passerelle donnant accès au dépôt des locomotives.

Station de Locarno. Nouveau bâtiment pour les bureaux du service des marchandises.

c. Entretien de la voie.

Par suite de la guerre et dans le but de réduire les dépenses autant que possible, la majeure partie des travaux de renouvellement de voies ont été suspendus, de même que les travaux d'entretien qui pouvaient l'être sans porter préjudice à la sécurité de l'exploitation. Lors de la mobilisation, 379 employés et 1107 ouvriers du service de la voie, soit au total 1486 hommes, ont été appelés sous les armes.

Parmi les travaux d'entretien les plus importants exécutés au cours de l'exercice, nous citons les suivants :

I^{er} arrondissement.

Empierrement et cylindrage des cours de la gare aux marchandises de Genève, sur une superficie totale de 5200 m².

Murs de protection au-dessus du canal Hennebique de l'usine de Brigue, entre Mœrel et Brigue.

Quais militaires provisoires à Schmitten et à Flamatt.

Réfection des maçonneries des viaducs de Couvet et de la Prise Milord, près des Verrières-suisse.

Assainissement du tunnel du Mont Sagne.

II^e arrondissement.

Passerelle au passage à niveau de la Grenzacherstrasse sur la ligne bâloise de raccordement et à celui de la route cantonale à Roggwil.

Transformation des installations du service des bagages dans le bâtiment aux voyageurs de la gare de Berne.

Quais militaires provisoires à dix stations.

III^e arrondissement.

Réfection des maçonneries des tunnels de l'Albis et du Bœtzberg.

Enlèvement des masses rocheuses charriées le 13 septembre par le torrent de l'Erlenruns, entre Diesbach-Betschwanden et Rüti (Glaris).

IV^e arrondissement.

Travaux de réfection et de consolidation dans le Rheintal, le long de la Glatt, de la Steinbach et de la Thour, nécessités par la fonte subite des neiges des 8 et 9 janvier et par les hautes eaux.

Réfection des maçonneries du tunnel de l'Emmersberg et de celui près du château de Laufen.

Transformation de l'ancien bâtiment aux voyageurs de St. Gall.

Consolidation des rives du Steinach entre St. Fiden et Mœrschwil, après l'inondation du 16 septembre.

Complètement des installations pour les transports militaires à Coire.

V^e arrondissement.

Le 23 février, la circulation des trains a été arrêtée par l'avalanche de l'Entschigthal, près de la station de Wassen. Il a fallu déblayer environ 1500 m³ de neige pour rétablir la circulation.

Reconstruction du remblai détruit par l'inondation d'octobre 1913 et du passage inférieur entre Cadenazzo et Reazino.

Réfections et renforcements de voies :

	mètres de voie
en matériel nouveau type C. F. F. pour lignes principales	106 609
en matériel nouveau type C. F. F. pour lignes secondaires	14 936
en matériel type S. E. II, mi-valeur	8 050

	mètres
renouvellement de rails seulement	5 216
» » traverses seulement	11 994
renforcement des voies par l'augmentation du nombre des traverses	17 879
remplacement de branchements par des branchements nouveau type	132 pièces
La longueur totale des voies à entretenir, tronçon Vevey—Puidoux-Chexbres (7850 m.) compris, se chiffrait à fin 1914 à	5 235 367
dont 35 966 m. sur territoire français, appartenant au P. L. M. ; il reste donc pour notre réseau, déduction faite des 8810 m. entre Bâle et la frontière, affermés au E. L. B., et des 7760 m. de la ligne Wohlen-Bremgarten, affermés au chemin de fer Bremgarten-Dietikon	5 191 651
Les rails d'acier, branchements et croisements non compris, ont une longueur totale de	4 813 568
Les rails de fer, branchements et croisements non compris, ont une longueur totale de	182 302
Longueur totale des branchements et des croisements sur le réseau C. F. F.	195 781
Des rails d'acier des nouveaux profils C. F. F. sont posés sur une longueur de	1 823 692
Des rails d'acier des profils G. B. sont posés sur une longueur de	432 176
Des rails d'acier des profils P. L. M. sont posés sur une longueur de	88 096
Longueur des voies sur traverses métalliques	3 410 700
Longueur des voies sur traverses de bois	1 750 425
Longueur des voies sur supports spéciaux	30 526
(dont 816 m. sur traverses de béton armé).	
Rails de moins de 12 m.	1 137 332
» » 12 m.	3 720 756
» » 15 »	116 491
» » 18 »	21 291
	} longueur des branchements et croisements (195 781 m) non comprise
Nombre de rails cassés pendant l'année	218
dont : rails de fer	1
» d'acier	217
» de moins de 36 kg.	79
» de 36 kg. à 42 kg.	102
» de 42 kg. et plus	37

d. Travaux préliminaires pour la traction électrique.

1. Nous notons ce qui suit au sujet des travaux préliminaires en vue de l'introduction de la traction électrique sur la ligne du St. Gothard :

a. Les projets des usines d'*Amsteg* et de *Ritom* ont été soumis à l'approbation du Département des chemins de fer. Les plans d'expropriation ont en outre été déposés à l'enquête dans les communes intéressées de Silenen, Gurtellen, Wassen et Quinto.

b. Les projets de la ligne de contact, des sous-stations et des ateliers de réparation ont été mis en ouvrage.

c. Les bases et les prescriptions relatives à la commande de locomotives d'essais ont été établies.

2. Par suite du mauvais état de l'*usine de Massaboden* il a été décidé de procéder à sa reconstruction. La direction des travaux a été confiée au service de l'installation de la traction électrique.

e. Administration du matériel de la voie.

1. Il a été vendu du matériel de rebut :

a. par voie de soumission, pour	fr. 639 327.77
b. de gré à gré, par postes de plus de fr. 2000, pour	» 261 707.20
c. par petits postes, pour	» 172 907.76
	<hr/>
soit au total pour	fr. 1 073 942.73

2. La fourniture des rails d'acier, des traverses métalliques et des rails pleins destinés à la fabrication de lames d'aiguilles est assurée jusqu'en 1917 par l'Union des aciéries allemandes, à Düsseldorf, conformément aux marchés du 29 novembre 1913. Les livraisons ont été effectuées normalement, malgré l'état de guerre.

3. Nous avons passé des marchés avec 37 fournisseurs suisses pour les *traverses de bois* dont nous aurons besoin en 1915, soit 56 940 traverses ordinaires et 561 m³ de traverses de branchements et de ponts. Leur valeur s'élève à fr. 352 921.

4. La *fourniture du matériel d'attache* nécessaire pour 1915, d'une valeur totale de fr. 350 782, a été adjugée à cinq

maisons, et celle du matériel mi-brut pour la construction d'aiguilles et de croisements, qui s'élève à fr. 57 610, à sept maisons. La confection des aiguilles et des croisements a été confiée, pour le prix de fr. 122 027, à six usines privées et à trois ateliers des C. F. F. Toutes les attaches de rails sont fabriquées par des usines suisses. Les aiguilles et les croisements sont aussi confectionnés exclusivement par des maisons du pays.

5. Matériel acheté pendant l'exercice :

Rails en acier Thomas.

Type C. F. F.		Poids par mètre kg.	Tonnes
I		45,9	17 103
» II		48,8	1 042
» V		36,0	2 639
		Total	20 784

Traverses de fer.

	Pièces	Tonnes
Traverses ordinaires C. F. F. de 2,70 m. pour lignes principales	166 538	= 12 068
Traverses ordinaires C. F. F. de 2,45 m. pour lignes secondaires	15 511	= 1 025
Traverses pour branchements C. F. F. pour lignes principales	16 285	= 1 544
Traverses doubles pour joints C. F. F. pour lignes principales	7 368	= 917
Total	205 702	= 15 554

Accessoires de rails **4 977 tonnes**

Changements et croisements.

Changements simples	795	pièces
» pour aiguilles anglaises	464	»
Total	1 259	pièces
Croisements simples	657	pièces
» doubles	290	»
» anormaux	44	»
Total	991	pièces

Cœurs en fonte en coquille et en fonte d'acier	193 pièces
Rails pleins pour lames d'aiguilles	1 034 tonnes
Pointes de cœur en acier Martin	747 pièces
Cornières pour contre-rails	248 tonnes
Contre-rails à cornières, complets	1 600 pièces
Plaques de support en tôle pour aiguilles et croisements	741 tonnes
Câles en fonte pour changements et croisements.	167 »
Appareils de manœuvre pour branchements simples	150 pièces
» » » » » anglais	50 »

Traverses de bois.

a. Traverses ordinaires:

chêne (12724 pièces proviennent de l'étranger)	56 775 pièces
hêtre, toutes de provenance suisse	116 215 »
pin, » » » »	17 669 »
mélèze, » » » »	3 496 »
Total	<u>194 155 pièces</u>

b. Traverses pour branchements et ponts:

chêne (923 m ³ proviennent de l'étranger)	2 108 m ³
hêtre, toutes de provenance suisse	1 176 »
pin, » » » »	70 »
Total	<u>3 354 m³</u>

Ont été injectées:

A. Traverses ordinaires:

1. Au chlorure de zinc:

a. d'après le procédé Burnett:

chêne	13 138 pièces	} 13 513 pièces
pin	375 »	

b. d'après le procédé Straschun:

chêne	3 560 pièces	} 3 860 pièces
pin	300 »	

2. A la créosote:

chêne	13 445 pièces	
hêtre	22 568 »	
pin	3 441 »	
mélèze	1 103 »	
	<u>40 557 »</u>	
Total		<u>57 930 pièces</u>

B. Traverses pour branchements et ponts :

1. Au chlorure de zinc :

a. d'après le procédé Burnett :

chêne	167 m ³	
pin	75 »	
	<hr/>	242 m ³

b. d'après le procédé Straschun :

chêne		15 m ³
-----------------	--	-------------------

2. A la créosote :

chêne	819 m ³	
hêtre	125 »	
	<hr/>	944 »

Total	<hr/>	1201 m ³
-------	-------	---------------------

L'imprégnation à la créosote des traverses de bois est suspendue depuis l'ouverture des hostilités. La créosote utilisée par les chantiers suisses d'imprégnation a été fournie jusqu'ici exclusivement par l'Allemagne. En août 1914, le gouvernement allemand a interdit l'exportation de ce produit presque indispensable pour l'imprégnation des traverses, tout particulièrement de celles de hêtre. Nous avons lieu de croire que les démarches entreprises en vue d'en obtenir en 1915, tout au moins pour les besoins les plus pressants, seront couronnées de succès.

Depuis le mois d'août, la créosote faisant défaut, un certain nombre de traverses de chêne et de bois tendre absolument indispensables ont été imprégnées au chlorure de zinc.

V. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. L'expertise ordonnée dans le procès que nous avons engagé contre le *chemin de fer Berne-Neuchâtel* au sujet du mode de calcul des indemnités de jouissance des gares de Berne et de Neuchâtel et de la station de Chiètres (v. rapport de gestion de 1913, p. 179, ch. 1) n'est pas encore terminée.

2. Le Département des chemins de fer nous ayant demandé notre avis sur un *projet de nouvelle loi fédérale sur les expropriations* élaboré par M. le Dr Jæger, juge au Tribunal fédéral, qui en avait été chargé par le Département de justice et police, nous lui avons présenté un rapport après avoir consulté les Directions d'arrondissement (v. rapport de gestion de 1913, p. 180, ch. 3).

3. Il résulte des renseignements demandés aux Directions d'arrondissement sur les expériences faites avec le *Bureau international des objets trouvés*, à Berne (v. rapport de gestion de 1913, p. 186, ch. 11), que jusqu'ici cette institution n'a été que peu utilisée par le public.

4. Interrogés sur la question de savoir s'il est *permis au personnel des chemins de fer fédéraux de se livrer à des occupations accessoires*, nous avons répondu qu'aux termes de l'art. 9 de la loi fédérale sur les traitements et de l'art. 15 du règlement n° 3 chaque fonctionnaire et employé doit vouer toute son activité au service. Ce n'est qu'exceptionnellement et avec l'autorisation spéciale de la Direction dont il relève qu'il peut accepter un autre emploi, exercer une profession accessoire, exploiter personnellement un commerce ou le faire exploiter à son nom soit par sa femme, soit par une tierce personne. En revanche, sa femme a la faculté d'exploiter, même sans autorisation de ce genre, un petit commerce ou une petite industrie à son propre nom et à son propre compte; il est cependant interdit à tous les membres de la famille d'un fonctionnaire ou d'un employé vivant dans son ménage de tenir une auberge ou un débit de boissons. Une copie de cette réponse a été donnée aux Directions d'arrondissement.

5. Jusqu'ici les allocations supplémentaires du personnel des machines et des trains n'ont pas été portées en compte

d'une manière uniforme dans les cas de responsabilité civile. Tel arrondissement les calculait d'après l'émolument fixe prévu au règlement n° 22, tandis que tel autre se basait sur la partie des allocations fixée dans la I^{re} annexe aux statuts de la caisse de pensions et de secours, qui est de 50 % supérieure à l'émolument fixe du règlement n° 22. Nous estimons convenable de prendre la moyenne de ces deux taux. Aussi, vu la nécessité d'un procédé uniforme, avons-nous invité les Directions d'arrondissement à évaluer dorénavant les *allocations supplémentaires du personnel roulant*, dans le calcul des indemnités dues en cas d'*invalidité permanente* ou de *décès entraînant la responsabilité*, au 125 % de l'émolument fixe prévu au règlement n° 22. Le personnel intéressé s'est déclaré d'accord sur cette façon de procéder.

6. Dans sa séance du 1^{er} mai, le Conseil d'administration a pris la décision suivante, conformément à notre proposition :

« Il est constitué un *fonds de rentes-accidents*, destiné au paiement des rentes dues en matière de responsabilité civile. A ce fonds sont effectués les versements ci-après :

- 1^o fr. 1,900,000 à la charge du compte de profits et pertes de l'année 1913;
- 2^o la valeur capitalisée des rentes allouées à l'avenir et portées au débit du compte d'exploitation.

Ce fonds portera intérêt. »

La somme de fr. 1,900,000 représente la valeur capitalisée des rentes-accidents des années 1902 à 1912 non encore échues à fin 1913.

Les instructions nécessaires ont été données pour l'application de cette décision.

7. Dans une lettre aux Directions d'arrondissement, nous avons posé des principes uniformes sur *l'application des statuts de la caisse des malades et de secours des ouvriers permanents des chemins de fer fédéraux en cas de responsabilité civile*. Ces principes répondent à ceux pour l'application des statuts de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et des employés à poste fixe (v. rapport de gestion de 1913, ch. 6, p. 181).

8. Aux termes du contrat passé les 2/6 avril 1909 entre le Conseil d'Etat du canton du Tessin et la Direction du chemin de fer du St. Gothard pour la *concession des forces hydrauliques de la Haute-Léventine*, l'énergie électrique ne

peut être exportée du canton qu'à titre exceptionnel, lorsque des circonstances particulières l'exigent. Comme l'installation rationnelle de la traction électrique sur notre réseau est toutefois subordonnée à l'utilisation illimitée de la force électrique, sans égard au lieu de production, une entente est intervenue avec le gouvernement tessinois, suivant laquelle les chemins de fer fédéraux sont autorisés, à certaines conditions, à exporter cette énergie.

9. Le 3 mars, nous avons adressé au Conseil d'Etat du canton du Tessin une *demande de concession* pour l'*exploitation des forces hydrauliques* de la Reuss du St. Gothard, depuis le lac de Lucendro jusqu'à la frontière tessinois-uranaise, avec transformation de ce lac en bassin d'accumulation.

Les conditions de cette concession font encore l'objet de pourparlers.

10. Le conflit de compétence qui avait surgi au sujet de la *concession des forces de la Barberine* entre le Conseil d'Etat du Valais, les communes de Salvan, Vernayaz et Finhaut, d'une part, et le Conseil fédéral d'autre part (voir rapport de gestion de 1913, ch. 2, p. 174), a été tranché en faveur du Conseil fédéral par la section de droit public du Tribunal fédéral.

11. Le 17 juin, nous avons conclu avec la compagnie européenne d'assurance de bagages, S. A., à Budapest, représentée par sa Direction pour la Suisse, à Berne, un contrat pour l'*assurance des bagages* contre la perte totale ou partielle, les avaries et le dépassement des délais de livraison. Cette assurance, pour laquelle les bureaux d'expédition des bagages servent d'intermédiaire entre le public et la compagnie, ne s'étend qu'à l'intervalle entre la remise au transport et la livraison de l'envoi. Elle s'élève à fr. 1000 ou un multiple de cette somme par envoi. Les titres sont représentés par des estampilles que les bureaux d'expédition collent sur les bulletins et qui servent de quittance aux voyageurs.

Le contrat est entré en vigueur le 1^{er} juillet, et il est valable jusqu'au 31 décembre 1916.

L'autorisation accordée à titre d'essai à ladite société, le 15 juillet 1913, pour la vente de polices d'assurance des bagages d'une validité de 60 ou 180 jours dans un certain nombre de bureaux des chemins de fer fédéraux chargés de l'émission des billets combinables, est maintenue pour le moment (v. rapport de gestion de 1913, ch. 10, p. 124).

12. Le 24 juillet, le chemin de fer français du Nord nous a soumis un projet de nouvelle *convention pour la répartition des indemnités payées en service anglo-suisse des bagages*; nous y avons adhéré au nom des chemins de fer fédéraux et des autres administrations suisses intéressées au trafic direct des bagages entre l'Angleterre et la Suisse par la France.

13. La teneur des dispositions sur la *responsabilité civile dans les contrats pour l'établissement et l'utilisation de voies industrielles à écartement normal* a souvent donné lieu, de la part des organes techniques de surveillance du Département des chemins de fer, à des réserves pouvant facilement éveiller l'idée que ces dispositions sont contraires aux prescriptions légales ou en d'autres termes que les contrats en question imposent aux titulaires une responsabilité dépassant les limites de la loi. D'entente avec les Directions d'arrondissement, nous avons ordonné de renvoyer purement et simplement à la loi, dans les contrats en question, en ce qui concerne la responsabilité des accidents de personnes, ainsi que des dommages affectant les installations, le matériel et les marchandises. Toutefois, comme les chemins de fer fédéraux assurent de leur propre gré certaines prestations touchant la construction, l'entretien et l'exploitation des voies industrielles, le contrat spécifie expressément que le titulaire est seul responsable de tout dommage survenu en pareil cas. Il est prévu cependant que les chemins de fer fédéraux peuvent assumer ce risque moyennant une prime convenable.

14. La Société de navigation sur le Rhin supérieur, à Bâle, l'Association de navigation du nord-est de la Suisse, à Goldach, l'Association suisse de navigation, à Zurich, la Chambre de commerce de Bâle, la Société de crédit suisse, à Zurich, et le Bankverein suisse, à Bâle, ont entrepris, pour encourager la navigation sur le Rhin jusqu'à Bâle, la *fondation d'une Société anonyme suisse de navigation sur le Rhin*. D'entente avec le Conseil fédéral, et vu le consentement du Conseil d'administration, nous avons décidé de nous intéresser à cette société par une prise d'actions de fr. 250,000, après que nous eûmes obtenu pour les chemins de fer fédéraux, dans le sens de nos propositions, l'assurance de pouvoir exercer sur le développement futur de l'entreprise l'influence qui doit leur appartenir. Du fait des complications politiques survenues dans l'intervalle, la question est probablement ajournée pour longtemps.

15. Le 22 juillet, nous avons nommé le *médecin en chef à la Direction générale*, dont le poste a été provisoirement créé, avec l'assentiment du Conseil d'administration, surtout en raison de l'urgente nécessité de réorganiser le service médical. A teneur du contrat, ce médecin devait prendre son service le 1^{er} novembre, mais son entrée en fonctions a dû être ajournée, parce qu'il a été appelé au service militaire.

16. Le recul du trafic dû à la guerre et la pénurie de fonds nous ont engagés à inviter les Directions d'arrondissement à *s'abstenir d'achats de terrains* jusqu'à nouvel avis, et, d'une manière générale, à ne plus passer, à moins de nécessité absolue, aucun contrat obligeant les chemins de fer fédéraux à des paiements.

17. Le recul de trafic dont il est fait mention au ch. 16 a mis divers chemins de fer privés dans l'impossibilité de payer dans les délais prescrits leur *part au trafic direct* et les redevances dues par eux pour la jouissance de gares et sections de lignes communes. Cet état de choses a engagé un de ces chemins de fer à demander au Conseil fédéral de prolonger de quatre à huit mois, par voie d'ordonnance, le délai pendant lequel les créances provenant du service direct, etc. doivent être réclamées judiciairement pour jouir du droit de privilège (art. 38, ch. 4, lettres *a* et *b*, de la loi fédérale concernant les hypothèques sur les chemins de fer). Invités à nous prononcer, nous ne nous sommes pas opposés à ce que cette demande fût prise en considération. Le Conseil fédéral a ensuite décidé, le 27 novembre, que toute demande de liquidation d'une compagnie de chemin de fer devait être portée par le Tribunal fédéral à la connaissance du Département des chemins de fer, qui, après examen de la situation, décidera si la demande doit être immédiatement prise en considération ou s'il y a lieu de laisser au chemin de fer débiteur l'occasion de se libérer par acomptes. Les parties peuvent recourir au Conseil fédéral contre la décision du Département des chemins de fer.

18. A la suite d'une question posée par une Direction d'arrondissement, nous avons décidé, à l'instar de ce qui se fait en cas de service d'instruction militaire de longue durée (temps de paix), que les *employés et les ouvriers des C. F. F. de nationalité étrangère* appelés au service de guerre par leur pays d'origine doivent être considérés comme licenciés dès le jour de leur départ. Il y a lieu d'assurer à ces agents qu'ils seront réengagés à leur retour, à condition qu'ils pré-

sentent un certificat médical satisfaisant, et de consentir à ce que les précédentes années de service leur soient comptées pour la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux, pourvu qu'ils remboursent l'indemnité de 60 % de leurs versements qu'ils ont touchée au moment de leur sortie.

19. Nous nous sommes fait représenter à une conférence du *Comité international des transports par chemins de fer*, qui s'est tenue à Nîmes les 6 et 7 mai.

b. Assurances.

1. Le contrat pour l'exploitation du *chemin de fer du Lac de Constance—Toggenbourg* (B. T.) ne prévoit pas d'*assurance pour les accidents de personnes* survenant sur son réseau. Cet état de choses constitue un notable danger pour l'équilibre financier d'un chemin de fer dont le réseau est relativement peu étendu, car il suffit d'un seul accident, surtout en l'absence d'un fonds d'assurance, pour grever considérablement le compte d'exploitation. Nous avons signalé le fait à la Commission de direction du B. T., tout en nous déclarant prêts à faire les démarches utiles pour l'assurer auprès d'une compagnie, ou alors à examiner dans quelles conditions nous pourrions assumer ces charges, comme nous le faisons pour d'autres lignes exploitées. Le B. T. nous a priés d'examiner les deux alternatives et de lui faire des propositions. La question est à l'étude.

2. Aux termes du contrat dont nous venons de parler, les *biens du chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg doivent être assurés contre l'incendie*. Jusqu'au moment où nous sommes devenus notre propre assureur, ils étaient compris dans notre contrat général d'assurance, et une part correspondante de la prime était facturée au B. T. En adoptant le système de l'assurance directe, il a fallu décider s'il y avait lieu d'assurer ces biens auprès d'une compagnie ou à l'aide de notre fonds d'assurance. Nous nous sommes prononcés pour cette dernière solution, qui est du reste celle adoptée pour les lignes exploitées par les chemins de fer fédéraux. Il sera facturé à la compagnie en cause les mêmes primes que sous l'empire du contrat d'assurance, et les chemins de fer fédéraux prendront en revanche à leur charge tous les risques d'incendie.

3. Après l'introduction du système du fonds d'assurance contre l'incendie, il existait encore quelques *assurances*

spéciales pour la navigation à vapeur sur le lac de Constance. Les primes payées pour ces assurances au cours des dix dernières années ont atteint environ fr. 200,000, tandis que les indemnités reçues pendant ce même laps de temps n'ont été que de fr. 7000, chiffre rond. L'assurance directe se justifie donc aussi dans le cas particulier. Nous avons par conséquent invité la Direction du IV^e arrondissement à dénoncer pour le prochain terme tous les contrats d'assurance encore en vigueur.

4. Il n'a été procédé au cours de cet exercice à aucune *revision des valeurs d'assurance contre l'incendie.*

5. Les *établissements d'assurance obligatoire des cantons* nous ont payé une somme de fr. 3,625.60 pour 12 cas d'incendie.

6. Le compte de l'*assurance directe* a été débité en 1914 d'environ fr. 13,600 pour 113 sinistres.

c. Cautionnements.

1. L'acceptation de *cautions en matière de crédits pour frais de transport* a pour nous de gros inconvénients (solvabilité incertaine des cautions, nécessité d'en refuser, changements fréquents et, partant, nombreuses correspondances, demandes de renseignements, etc.).

C'est la raison pour laquelle le nouveau règlement sur les crédits pour frais de transport, qui est entré en vigueur le 1^{er} mai, n'admet plus que les cautionnements de banques. L'innovation ne touche cependant pas les cautions privées existantes.

2. La *revision des sûretés fournies jusqu'au 1^{er} mai en garantie de crédits pour frais de transport* a été effectuée pendant le IV^e trimestre; elle n'a donné lieu à aucune mesure spéciale.

3. L'*état des cautionnements* était le suivant au 31 décembre 1914 :

a. Sûretés fournies en espèces :

Direction générale	330	pour fr.	346,650. —
I ^{er} arrondissement	310	»	» 222,666. 66
II ^e »	325	»	» 79,243. 65
III ^e »	62	»	» 16,645. —
IV ^e »	109	»	» 33,145. —
V ^e »	157	»	» 50,337. —

b. *Sûretés fournies en titres :*

Direction générale	685	pour fr.	6,876,257. 58
I ^{er} arrondissement	57	» »	171,646. 40
II ^e »	104	» »	325,057. 90
III ^e »	124	» »	226,310. 50
IV ^e »	99	» »	381,123. 75
V ^e »	38	» »	150,546. 85

c. *Cautionnements par signatures :*

Direction générale	889	pour fr.	8,236,822. —
I ^{er} arrondissement	51	» »	233,120. —
II ^e »	102	» »	599,940. —
III ^e »	142	» »	270,710. —
IV ^e »	92	» »	182,400. —
V ^e »	22	» »	165,700. —

Au total 3698 sûretés pour fr. 18,568,322. 29
(en 1913: 3840 pour fr. 17,678,508.09).

Dans cette somme sont comprises 22 sûretés générales s'élevant à fr. 2,151,000.

d. *Impôts.*

1. Des négociations ont eu lieu entre la Direction du III^e arrondissement et la commission des impôts pour la *taxation de nos immeubles à Zurich*; elles ont abouti à une réduction de fr. 2,500,000 du capital imposable.

2. Un différend ayant surgi avec le canton d'Uri pour *l'imposition du buffet et de l'appartement du restaurateur dans le bâtiment aux voyageurs de Göschenen*, ainsi que des *logements de l'adjoint au chef de gare et du chef de dépôt dans les bâtiments du service de la voie, à Erstfeld*, le gouvernement du canton d'Uri l'a liquidé en exonérant ces locaux de tout impôt.

e. *Accidents.*

Nous nous référons, quant au nombre des accidents donnant lieu à responsabilité civile et aux indemnités payées en 1914, 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	I ^{er}	arrondissement	32
» » » »	II ^e	»	41
» » » »	III ^e	»	26
» » » »	IV ^e	»	17
» » » »	V ^e	»	14
		Total	<u>130</u>

Huit des arrangements conclus par les Directions d'arrondissement ont dû être soumis à notre ratification.

f. Achats et ventes de terrain.

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

Achats de terrain.

	Parcelles	Superficie m ²	Prix d'achat Fr.
I ^{er} arrondissement	164	79,039,8	104,415.30
II ^e »	267	462,084,82	910,642.55
III ^e »	84	53,839,1	431,179.49
IV ^e »	66	51,321	336,436.65
V ^e »	130	98,707	243,322.30
Total	<u>711</u>	<u>744,991,72</u>	<u>2,026,496.29</u>

Ventes de terrain.

	Parcelles	Superficie m ²	Prix de vente Fr.
I ^{er} arrondissement	40	7,695,8	2,032.70
II ^e »	18	11,801,9	20,656.00
III ^e »	5	1,342,3	947.20
IV ^e »	42	41,619,6	357,929.87
V ^e »	34	9,882	5,047.40
Total	<u>139</u>	<u>72,341,6</u>	<u>386,613.77</u>

Parmi les *achats* les plus importants, nous citerons :

20 parcelles d'une superficie totale de 5596 m², acquises au prix de fr. 26,660 pour le remplacement d'un passage à niveau par un passage supérieur, à Chavornay;

118 parcelles d'une superficie totale de 26,615 m², acquises au prix de fr. 19,544.65 pour la pose de la double voie Viège-Brigue;

3 parcelles d'une superficie totale de 32,835 m², acquises au prix de fr. 32,835 pour l'agrandissement d'une ballastière près de Colombier;

69 parcelles d'une superficie totale de 60,782 m², acquises au prix de fr. 137,760.50 pour la double voie Gümligen-Thoune;

9 parcelles d'une superficie totale de 84,033 m², acquises au prix de fr. 235,341.30 pour l'installation du port sur le Rhin, à Birsfelden;

33 parcelles d'une superficie totale de 40,963 m², acquises au prix de fr. 65,517.85 pour la nouvelle ligne du Hauenstein;

62 parcelles d'une superficie totale de 54,216 m², acquises au prix de fr. 113,647.70 pour la double voie Aarbourg—Lucerne;

17 parcelles d'une superficie totale de 31,103 m², avec bâtiments, acquises au prix de fr. 57,518.15 pour l'établissement d'une ballastière, à Lüsslingen;

1 parcelle d'une superficie de 995 m², avec bâtiment, acquise au prix de fr. 44,000 pour l'agrandissement de la station de Murgenthal;

2 parcelles d'une superficie totale de 109,150 m², acquises au prix de fr. 34,762.80 pour un chemin de glissement, à Giswil;

1 parcelle d'une superficie de 1865 m², acquise au prix de fr. 41,030 pour l'agrandissement de la gare de Zurich;

2 parcelles d'une superficie totale de 3593,5 m², acquises au prix de fr. 84,507.50 pour l'agrandissement de la station de Zurich-Wollishofen;

1 parcelle d'une superficie de 160,2 m², avec bâtiment, acquise au prix de fr. 22,000 pour le transfert du chemin de fer de la rive gauche du lac de Zurich;

2 parcelles d'une superficie totale de 2329,4 m², avec bâtiment, acquises au prix de fr. 46,162 pour l'agrandissement de la station de Schlieren;

11 parcelles d'une superficie totale de 16,547,3 m², acquises au prix de fr. 57,573.95 pour l'agrandissement de la gare de Rapperswyl;

1 parcelle d'une superficie de 4015 m², avec bâtiment, acquise au prix de fr. 51,663 pour le passage inférieur de la Zürcherstrasse, à Brougg;

2 parcelles d'une superficie totale de 705 m², acquises au prix de fr. 25,000 en prévision du prolongement du quai de chargement, à Schwyz;

6 parcelles d'une superficie totale de 1964 m², acquises au prix de fr. 22,566 pour le passage supérieur de la route cantonale et du chemin de fer routier Schwyz—Seewen, à Brunnen;

31 parcelles d'une superficie totale de 8889 m², acquises au prix de fr. 50,839 pour l'établissement de la double voie Lugano—Mendrisio;

9 parcelles d'une superficie totale de 7583 m², acquises au prix de fr. 92,115.50 pour l'agrandissement de la gare internationale de Chiasso.

Il a été payé à 138 intéressés fr. 52,000 pour restriction de droits de glissement dans la commune de Quarten (lac de Wallenstadt); d'autre part, nous avons payé fr. 123,340.70 pour les inconvénients créés par la construction du tunnel du Rosenberg, à St. Gall.

Parmi les *ventes de terrain*, nous citons celle de la propriété sise au n° 17 de la Rue de la poste, à St. Gall, pour le prix de fr. 250,000, approuvée par le Conseil d'administration le 7 février 1914.

Conformément à la loi sur le rachat, nous avons été appelés à ratifier 15 contrats d'achat, 54 contrats de vente et 8 contrats d'échange de terrain, qui nous ont été soumis par les Directions d'arrondissement.

g. Réclamations.

1. Nous donnons ci-après quelques renseignements sur *l'influence exercée par la guerre sur le service des réclamations* pendant le II^e semestre de 1914 :

Le *bureau des recherches* pour bagages et marchandises manquants ou en souffrance a été avisé en août de 1706 affaires, vis-à-vis de 980 pour le mois correspondant de 1913. Une grande partie d'entre elles concernaient des bagages qui, par suite de l'interruption de trafic survenue avec les Etats belligérants dans les premiers jours du mois d'août, sont restés en Suisse et ont donné lieu à de nombreuses recherches. Pour les autres mois, le mouvement d'affaires a été normal.

Au cours du II^e semestre de 1914, il a été annoncé 935 envois de marchandises *en souffrance*, en regard de 594 pour le même laps de temps de l'année précédente. Dans 151 cas, il s'agissait d'expéditions de transit en provenance ou à destination de l'étranger (surtout de wagons complets), qui avaient dû être retenues dans les stations des chemins de

fer fédéraux par suite de l'interruption de trafic déjà mentionnée. Les marchandises sujettes à prompt détérioration (fruits, etc.), ont été immédiatement vendues (dans 200 cas environ), conformément aux prescriptions légales, et le produit mis à la disposition des expéditeurs. Dans plus de 500 cas, les ayants droit ont disposé de la marchandise d'une autre façon. Une partie des envois a été déposée dans les entrepôts. Il restait encore environ 150 cas à liquider à la fin de l'année.

Nombre des *demandes d'indemnité* présentées pendant le :

	II ^e semestre 1911	II ^e semestre 1913
aux chemins de fer fédéraux . . .	3420	5292
aux autres administrations (pour des transports auxquels les chemins de fer fédéraux ont participé) . . .	1335	2083
Ensemble	4755	7375

La diminution est due surtout au recul de trafic survenu depuis le début de la guerre. Eu égard aux circonstances extraordinaires, certains Etats belligérants ont prolongé les délais de livraison, et cette mesure a eu pour conséquence de réduire très sensiblement le nombre des réclamations pour retard.

A quelques exceptions près, la marche des affaires a été normale, tant avec les Etats neutres qu'avec ceux qui sont en guerre.

2. *Réclamations et irrégularités dans le service international* (Direction générale) et dans le *service interne* (Directions d'arrondissement).

Pour donner une image plus exacte et plus intéressante de la statistique des réclamations, nous avons fait, pour la première fois en 1912, une distinction parmi les données se rapportant au service international, en séparant les réclamations présentées aux chemins de fer fédéraux de celles adressées à d'autres administrations. Au sujet de ces dernières, nous ignorons en effet, lorsque nous ne sommes pas appelés à supporter l'indemnité ou à participer au dommage, aussi bien le nombre des réclamations que la façon dont elles sont liquidées.

Dans l'intérêt de l'uniformité, ce procédé a également été appliqué aux réclamations du service interne.

Dans les tableaux ci-après, le nombre des réclamations non liquidées provenant de 1913 ne comprend plus que celles adressées aux chemins de fer fédéraux.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie	Pour retard	Total
A. Réclamations formulées auprès des chemins de fer fédéraux.			
<i>1° Nombre des réclamations:</i>			
Réclamations non liquidées provenant de 1913:			
Direction générale . .	1029	519	1548
I ^{er} arrondissement . .	95	38	133
II ^e » . .	40	10	50
III ^e » . .	7	7	14
IV ^e » . .	20	1	21
V ^e » . .	12	—	12
Total	1203	575	1778
Réclamations reçues en 1914:			
Direction générale . .	7010	1174	8184
I ^{er} arrondissement . .	1630	278	1908
II ^e » . .	2287	256	2543
III ^e » . .	1674	285	1959
IV ^e » . .	1010	107	1117
V ^e » . .	695	69	764
Total	14306	2169	16475
De ce nombre ont été: liquidées par le paiement d'indemnités: par le service du contentieux (D. g. ou arrondissements):			
Direction générale . .	988	813	1801
I ^{er} arrondissement . .	344	176	520
II ^e » . .	376	187	563
III ^e » . .	287	159	446
IV ^e » . .	182	63	245
V ^e » . .	105	34	139
Total	2282	1432	3714

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie	Pour retard	Total
par les stations:			
Direction générale . .	3362	—	3362
I ^{er} arrondissement . .	777	—	777
II ^e » . .	1079	—	1079
III ^e » . .	1070	—	1070
IV ^e » . .	513	—	513
V ^e » . .	379	—	379
Total	7180	—	7180
repoussées comme non fondées:			
par le service du con- tentieux (D. g. ou arron- dissements):			
Direction générale . .	1076	585	1661
I ^{er} arrondissement . .	237	111	348
II ^e » . .	614	75	689
III ^e » . .	142	130	272
IV ^e » . .	194	42	236
V ^e » . .	93	32	125
Total	2356	975	3331
par les stations:			
Direction générale . .	1478	—	1478
I ^{er} arrondissement . .	300	—	300
II ^e » . .	217	—	217
III ^e » . .	177	—	177
IV ^e » . .	132	—	132
V ^e » . .	123	—	123
Total	2427	—	2427
restaient à liquider à la fin de 1914:			
Direction générale . .	1135	295	1430
A reporter	1135	295	1430

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie	Pour retard	Total
Report	1135	295	1430
I ^{er} arrondissement . .	67	29	96
II ^e »	41	4	45
III ^e »	5	3	8
IV ^e »	9	3	12
V ^e »	7	3	10
Total	1264	337	1601
<i>2° Montant des indemnités.</i>			
Total des sommes réclamées en 1914:			
	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale . .	549,613.32	108,758.16	658,371.48
I ^{er} arrondissement . .	43,992.74	15,964.62	59,957.36
II ^e »	66,016.28	16,019.42	82,035.70
III ^e »	58,000.55	8,350.30	66,350.85
IV ^e »	35,289.22	3,784.42	39,073.64
V ^e »	24,853.90	3,648.70	28,502.60
Total	777,766.01	156,525.62	934,291.63
Total des indemnités payées en 1914:			
par le service du con- tentieux (D. g. ou arron- dissements):			
	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale . .	127,978.34	27,473.89	155,452.23
I ^{er} arrondissement . .	9,371.38	2,374.12	11,745.50
II ^e »	18,156.26	1,602.47	19,758.73
III ^e »	13,948.22	2,562.09	16,510.31
IV ^e »	6,551.26	724.62	7,275.88
V ^e »	4,452.24	291.54	4,743.78
Total	180,457.70	35,028.73	215,486.43

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie	Pour retard	Total
par les stations :	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale . . .	74,254.38	—	74,254.38
I ^{er} arrondissement . . .	9,850.32	—	9,850.32
II ^e » . . .	14,867.13	—	14,867.13
III ^e » . . .	15,992.59	—	15,992.59
IV ^e » . . .	5,996.72	—	5,996.72
V ^e » . . .	4,858.52	—	4,858.52
Total	125,819.66	—	125,819.66
Part de ces indemnités à la charge des chemins de fer fédéraux :	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale . . .	52,505.90	7,164.71	59,670.61
I ^{er} arrondissement . . .	19,013.50	2,346.95	21,360.45
II ^e » . . .	32,435.97	1,580.79	34,016.76
III ^e » . . .	26,658.10	2,562.09	29,220.19
IV ^e » . . .	11,654.35	724.62	12,378.97
V ^e » . . .	9,258.46	271.15	9,529.61
Total	151,526.28	14,650.31	166,176.59
B. Réclamations formulées auprès d'autres adminis- trations pour des trans- port auxquels participent les chemins de fer fédéraux.			
<i>1^o Nombre des réclamations.</i>			
Réclamations transmises par d'autres administra- tions en 1914 :			
Direction générale . . .	2217	1313	3530
I ^{er} arrondissement . . .	152	26	178
II ^e » . . .	201	10	211
III ^e » . . .	164	7	171
IV ^e » . . .	70	14	84
V ^e » . . .	21	2	23
Total	2825	1372	4197

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie	Pour retard	Total
Réclamations liquidées par le paiement d'indemnités auxquelles participent les chemins de fer fédéraux:			
Direction générale . .	1553	398	1951
I ^{er} arrondissement . .	123	13	136
II ^e » . .	201	10	211
III ^e » . .	164	7	171
IV ^e » . .	70	6	76
V ^e » . .	13	1	14
Total	2124	435	2559
2^o Montant des indemnités:			
Total des indemnités aux- quelles participent les chemins de fer fédéraux:			
	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale . .	223,737.59	28,090.29	251,827.88
I ^{er} arrondissement . .	3,745.13	307.65	4,052.78
II ^e » . .	5,728.71	141.15	5,869.86
III ^e » . .	4,209.39	19.55	4,228.94
IV ^e » . .	2,118.63	155.55	2,274.18
V ^e » . .	727.40	10.—	737.40
Total	240,266.85	28,724.19	268,991.04
Part de ces indemnités à la charge des chemins de fer fédéraux:			
	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale . .	59,938.32	7,775.75	67,714.07
I ^{er} arrondissement . .	2,887.62	279.66	3,167.28
II ^e » . .	3,887.95	120.07	4,008.02
III ^e » . .	2,929.33	19.55	2,948.88
IV ^e » . .	1,443.21	52.55	1,495.76
V ^e » . .	467.10	4.03	471.13
Total	71,553.53	8,251.61	79,805.14

C. Irrégularités.

Rapports pour avaries ou pertes partielles:

Direction générale	.	.	.	1,165
I ^{er} arrondissement	.	.	.	854
II ^e	»	.	.	83
III ^e	»	.	.	207
IV ^e	»	.	.	167
V ^e	»	.	.	61
				Total 2,537

Rapports pour empêchements à la livraison:

Direction générale	.	.	.	1,435
I ^{er} arrondissement	.	.	.	978
II ^e	»	.	.	516
III ^e	»	.	.	550
IV ^e	»	.	.	361
V ^e	»	.	.	124
				Total 3,964

Procès.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie				Pour retard					
	En cours le 1 ^{er} janvier 1914	Intentés en 1914	Liquidés en 1914		En cours le 31 décembre 1914	En cours le 1 ^{er} janvier 1914	Intentés en 1914	Liquidés en 1914		En cours le 31 décembre 1914
			Entière- ment ou en partie en faveur des C.F.F.	En faveur des réclamants				TOTAL	Entière- ment ou en partie en faveur des C.F.F.		En faveur des réclamants	TOTAL
Direction générale . . .	12	15	9	3	12	15	1	2	2	1
I ^{er} arrondissement . . .	6	2	2	—	2	6	1	1	1	1
II ^e » . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III ^e » . . .	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
IV ^e » . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V ^e » . . .	3	—	1	1	2	1	—	—	—	—
TOTAL	21	17	12	4	16	22	2	4	3	3
En 1913:	29	25	28	5	33	21	4	3	2	5

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

1. Le Département des chemins de fer nous a informés, par lettre du 9 juin et par circulaire du 10 novembre 1914, que les *comptes et bilans des diverses caisses de secours*, joints au rapport de gestion de la Direction générale pour l'année 1913, n'appelaient ni observations, ni dispositions spéciales.

2. En modification de l'art. 25 du règlement numéro 3 et des art. 34 et 35 des statuts de la caisse de pensions et de secours touchant le *paiement du traitement en cas de maladie*, le Conseil d'administration a décidé que le bénéfice du traitement complet serait désormais étendu de trois à quatre mois; du cinquième au huitième mois, il sera payé le 75 %, puis ensuite le 50 % jusqu'au jour de la guérison ou du licenciement avec pension ou indemnité fixe. Le maximum de fr. 6000 auquel était jusqu'ici limité le traitement en cas de maladie a été supprimé.

En séance du 29 mai le Conseil fédéral a approuvé le projet d'un deuxième supplément (résultant de cette décision du Conseil d'administration) aux statuts de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe des chemins de fer fédéraux, portant révision des art. 34 et 35. Quant aux effets rétroactifs du nouvel article 35, les Directions d'arrondissement ont reçu les instructions nécessaires par lettre du 14 juillet.

3. En vue de lutter contre un accroissement menaçant des subsides pour frais de cures nécessaires, nous avons publié, le 24 octobre, une *instruction pour l'application de l'art. 36 des statuts de la caisse de pensions et de secours*; cette instruction a pour but d'engager les commissions des caisses de secours à ne pas accorder de subsides au delà des limites tracées par une interprétation raisonnable de cet article.

4. Conformément à la discussion intervenue au sein des commissions de chemins de fer des Chambres fédérales, ainsi qu'aux déclarations fournies par nous à cette occasion, nous avons décidé, le 3 décembre, qu'en cas d'*invalidité ou de décès* les membres des caisses de pensions et de secours ou leurs ayants droit devaient provisoirement, c'est-à-dire pour la période du 1^{er} avril 1915 au 31 mars 1916, être traités pour les prestations des caisses comme s'ils avaient reçu

l'augmentation de traitement qui devait échoir le 1^{er} avril 1915; il est bien entendu que dans ce cas les assurés à la caisse de pensions et de secours y verseront de leur côté, conformément à l'article 42 des statuts, les quatre parts mensuelles de l'augmentation du salaire de base.

5. Dans sa séance du 14 décembre, le Conseil fédéral a approuvé la décision du Conseil d'administration du 23 octobre concernant la *fusion de la caisse de secours de l'ancienne compagnie du St. Gothard et du fonds de secours et de pensions du Jura Neuchâtelois avec la caisse de pensions et de secours des chemins de fer fédéraux*. Nous avons donné les instructions nécessaires pour l'application de cette décision (v. rapport de gestion de 1913, p. 198, ch. 3).

6. La loi fédérale sur l'assurance-maladie et accidents, du 13 juin 1911, oblige à reviser les *statuts de nos caisses de pensions et de secours et de maladie*.

La caisse de pensions et de secours des fonctionnaires n'a pas le caractère d'une caisse-maladie pure, pouvant être reconnue et revendiquer le bénéfice des subventions. La révision des statuts de cette caisse nécessitée non seulement par la loi, mais aussi par les promesses faites au personnel, est à l'étude; elle sera terminée pour l'époque de l'ouverture de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne (au plus tôt le 1^{er} janvier 1917).

En vue de faire reconnaître notre caisse des malades et de la faire participer à la subvention fédérale pour 1914, nous nous sommes mis en rapport déjà en septembre 1913, avec l'Office fédéral des assurances sociales. D'entente avec cet office, des statuts provisoires ont été mis en vigueur le 1^{er} juillet 1914 et approuvés par le Conseil fédéral. Nous avons déjà touché un acompte à valoir sur la subvention fédérale de fr. 32,400. Au point de vue matériel, c'est-à-dire en ce qui concerne les prestations de la caisse et celles des assurés et de l'administration, les nouveaux statuts ne présentent pas de notables différences vis-à-vis des anciens. Les nouveaux statuts de la caisse des malades ne pouvant contenir que les dispositions touchant l'assurance-maladie, des prescriptions spéciales sont nécessaires quant aux autres matières dont traite l'ancien règlement n° 30. Tous ces statuts et règlements revisés seront soumis à temps aux autorités compétentes.

7. Par lettre du 31 décembre, la chancellerie fédérale nous a informés que dans leur session de décembre les Chambres

avaient décidé, pour cause d'incompétence, de ne pas prendre en considération la *pétition du Comité central des agents retraités* des chemins de fer fédéraux, tendant à l'octroi d'une *indemnité pour renchérissement de la vie* (v. rapport de gestion de 1913, p. 200, ch. 8).

8. 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:	14	63	87	74	41	1	280
invalides ayant moins de 5 ans de service . . .	—	1	1	1	1	1	5
invalides ayant 5 ans de service ou plus . . .	14	62	86	73	40	—	275
Assurés actifs décédés: .	4	27	37	21	12	2	103
indemnités à forfait allouées à des veuves .	—	—	2	—	1	1	4
indemnités à forfait allouées à des orphelins	—	—	4	—	1	1	6
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère .	—	—	—	—	—	—	—
veuves pensionnées . .	4	22	29	16	11	—	82
orphelins pensionnés .	2	45	80	21	18	—	166
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	5	9	—	—	—	14
Invalides décédés: . . .	4	32	42	34	29	—	141
veuves pensionnées . .	4	19	29	19	21	—	92
orphelins pensionnés .	2	6	24	6	7	—	45
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	—	1	—	—	—	1
Veuves décédées: . . .	—	21	21	20	11	—	73
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	—	—	4	—	—	4
Orphelins décédés: . .	—	—	—	1	—	—	1
Veuves remariées: . . .	—	3	2	2	1	—	8
orphelins de père et de mère pensionnés . .	—	7	3	1	3	—	14

L'administration a reçu en outre 190 *demandes de secours basées sur l'art. 36*, lesquelles ont été accueillies favorablement par les commissions compétentes de la caisse de secours. La somme allouée s'élève à fr. 32,803.50.

Nous avons été avisés de 15 *cas d'invalidité* et 21 *décès* résultant d'*accidents qui engagent la responsabilité des C.F.F.*

D. Directions d'arrondissement.

Les Directions d'arrondissement ont adressé chaque trimestre de 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 leur règlement définitif, et les plus importantes d'entre elles sont mentionnées dans le présent rapport. L'activité des Directions d'arrondissement a suivi son cours ordinaire. Nous avons à signaler en particulier la part efficace qu'elles ont prise aux mesures destinées à la réalisation d'économies.

La Direction du I^{er} arrondissement a discuté 1296 affaires en 102 séances, celle du II^e 2291 en 99 séances, celle du III^e 1582 en 90 séances, celle du IV^e 1437 en 101 séances et celle du V^e 1457 en 99 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 la clôture de compte.

Le solde passif du compte de profits et pertes de l'année 1914 est de fr. 9,196,086. 81

Le report du solde actif au 1^{er} janvier 1914 était de » 8,039,164. 15

L'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1914, non compris le solde actif de l'année précédente, est ainsi de fr. 17,235,250. 96

Nous comparons ce déficit avec les excédents de l'année précédente et du budget comme suit :

	Compte 1913	Budget 1914	Compte 1914	Compar. avec 1913	Compar. avec budget
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Excédent de recettes ou de dépenses .	+1,613,357	+4,471,750	-17,235,251	-18,848,608	-21,707,001

Le résultat défavorable des comptes de 1914 impose une ferme modération vis-à-vis de toutes les nouvelles exigences à l'adresse des chemins de fer fédéraux; ceux-ci devront en outre persévérer dans l'application de toutes les mesures d'économie conciliables avec les besoins de l'exploitation

Nous avons proposé à notre Conseil d'administration de vous prier de soumettre à l'Assemblée fédérale les *résolutions* suivantes :

1. Le compte de 1914 et le bilan au 31 décembre 1914 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Le compte de profits et pertes de 1914 bouclant par un solde passif de fr. 9,196,086. 81 est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau.

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1914 est approuvée.

Veillez agréer, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 16 avril 1915.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux :

Le président,
Dinkelmann.

Annexes:

1. Compte de l'année 1914,
2. Tableaux statistiques,
3. Rapport sur l'exercice de 1914 de la caisse de pensions et de secours des fonctionnaires et employés à poste fixe,
4. Rapport sur l'exercice de 1914 de la caisse des malades et de secours pour les ouvriers permanents.