

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1916)

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 pendant l'année 1916
Autor: Dinkelmann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675973>

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: 15.01.2026

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 pendant l'année 1916.

(Du 30 mars 1917).

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

Pour nous conformer à l'art. 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 1916, en vous priant de vouloir bien le soumettre à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

La réunion en un seul imprimé du rapport de gestion et des comptes, effectuée pour la première fois en 1915, s'étant révélée opportune et ayant été approuvée par les autorités compétentes, nous conserverons ce mode de faire. Pour plus de clarté, et à la suite d'idées émises par le Département des chemins de fer, quelques améliorations de forme ont encore été apportées au projet qui vous est soumis.

* * *

La longueur des lignes appartenant à la Confédération accuse à la fin de l'exercice 1916 :

	Longueur réelle km.	Longueur exploitée km.
I ^{er} arrondissement	698,106	713,266
II ^e "	487,712	493,889
III ^e "	687,245	706,598
IV ^e "	428,698	433,319
V ^e "	480,628	480,302
Total	2782,389	2827,374

Les chemins de fer fédéraux ont en outre exploité, en 1916, le chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg, y compris la ligne Ebnet-Nesslau, et les chemins de fer secondaires Vevey-Chexbres, 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, Les Verrières frontière—Pontarlier et Delle frontière—Delle. Toutes ces lignes ont ensemble une longueur exploitée de 145,945 km. Nous avons aussi effectué le service de la traction et des trains sur la ligne secondaire Pont-Brassus (13,259 km.), sur la ligne Moutier-Longeau (12,979 km.) de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon, 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.

L'effectif des membres du Conseil d'administration a subi les modifications suivantes au cours de l'exercice :

En remplacement de M. C. Bleuler-Hüni, démissionnaire, le gouvernement zurichois a, le 30 mars, nommé représentant du canton de Zurich au Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux M. le D^r G. Keller, conseiller d'Etat, chef du Département des travaux publics. Le 23 septembre, le Conseil d'Etat du canton de

Lucerne a élu M. *Antoine Erni*, membre du gouvernement, comme représentant de ce canton au Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux, en remplacement de feu M. de Schumacher.

Dans la *Commission permanente*, M. C. Bleuler-Hüni a été remplacé par M. le Dr *G. Keller*, conseiller d'Etat, et feu M. de Schumacher par M. le Dr *Rüber*, également conseiller d'Etat, à Küssnacht (Schwyz).

* * *

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a tenu 8 séances et la Commission permanente 12; ces séances ont été consacrées aux affaires suivantes:

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

a. Rapport de gestion et comptes des chemins de fer fédéraux pour l'année 1915.

Ces comptes, accusant un bilan de fr. 1 786 207 715.87 et un solde passif du compte de profits et pertes de fr. 25 826 206.38 à reporter à compte nouveau, de même que la gestion de l'administration pendant l'année 1915, ont été approuvés par les Chambres fédérales le 26 septembre 1916. La couverture du solde passif fera l'objet d'une décision ultérieure de l'Assemblée fédérale.

b. Octroi d'allocations de renchérissement durant la guerre. En date du 3 octobre, les Chambres ont approuvé l'arrêté fédéral suivant:

„Article premier. Il est alloué aux fonctionnaires et employés de la Confédération, y compris ceux des chemins de fer fédéraux, ainsi qu'aux ouvriers occupés en permanence dans les établissements et ateliers fédéraux, une bonification de traitement dans les limites fixées ci-après:

„1. Pour l'année 1917:

a. aux ayants-droit mariés:

lorsque leur traitement n'atteint pas fr. 2500, fr. 150 plus fr. 25 par enfant;

lorsque leur traitement atteint fr. 2500, mais est inférieur à fr. 3400, fr. 125 plus fr. 25 par enfant;

lorsque leur traitement atteint fr. 3400, mais est inférieur à fr. 4000, fr. 25 par enfant.

Sont seuls pris en considération, pour les bonifications de traitement, les enfants de moins de 16 ans vivant avec leurs parents ou domiciliés ou entretenus ailleurs.

b. aux ayants droit veufs ou divorcés qui ont un ménage, les mêmes droits que le personnel marié.

c. aux célibataires dont le traitement est inférieur à fr. 3400 et qui fournissent la preuve qu'ils ont à leur charge d'une manière continue des parents, grands-parents ou frères et sœurs: fr. 100.

„2. Pour l'année 1916:

les trois-quarts des sommes allouées pour 1917.

„Pour le calcul du traitement, en tant qu'il s'agit du personnel des chemins de fer fédéraux, il est tenu compte des revenus accessoires admis pour la caisse de pensions et de secours.

„Art. 2. Pour les fonctionnaires, employés et ouvriers au service de plusieurs administrations, la rétribution totale fait règle.

„Art. 3. Le traitement et la bonification ne pourront dépasser ensemble la somme de fr. 3400. Le cas échéant, la bonification est réduite en conséquence. Les suppléments accordés au bénéfice des enfants n'entrent pas en ligne de compte.

„Art. 4. Le Conseil fédéral et la direction générale des chemins de fer fédéraux sont autorisés à accorder également au personnel qui n'est pas exclusivement au service de la Confédération, ainsi qu'au personnel auxiliaire, une bonification de traitement en rapport avec les services rendus.

„Art. 5. Pour les fonctionnaires, employés et ouvriers qui sont entrés au service de la Confédération ou des chemins de fer fédéraux après le 1^{er} avril 1916, la bonification est calculée d'après la durée du service et elle n'est délivrée que si cette durée est d'au moins trois mois.

„Art. 6. Il est ouvert au Conseil fédéral et à la direction générale des chemins de fer fédéraux les crédits nécessaires au paiement des bonifications de traitement allouées pour les années 1916 et 1917.

„Art. 7. Le Conseil fédéral et la direction générale des chemins de fer fédéraux sont chargés de l'exécution du présent arrêté, en tant qu'il concerne les services administratifs sous leurs ordres.

„Art. 8. Le présent arrêté, qui n'est pas d'une portée générale, entre immédiatement en vigueur.“

Pour 1916, les allocations versées au personnel des chemins de fer fédéraux en vertu de cet arrêté ont atteint une somme d'environ fr. 3 200 000, qui a été portée au débit du compte de profits et pertes (v. page 10 de ce rapport).

c. *Budget* des chemins de fer fédéraux pour l'année 1917. L'arrêté d'approbation de l'Assemblée fédérale, du 19 décembre 1916, a la teneur suivante:

„I. Le budget des chemins de fer fédéraux pour l'exercice 1917 est approuvé, il comprend:

1° le budget de construction s'élevant à fr. 34 318 800 sous réserve d'une augmentation de fr. 6 072 600 portant le crédit total à fr. 40 391 400 dans le cas où la situation financière viendrait à s'améliorer;

2° le budget d'exploitation s'élevant en recettes à fr. 196 185 320 et en dépenses à fr. 142 121 460;

3° le budget du compte de profits et pertes se montant en recettes à fr. 65 792 580 et en dépenses à fr. 83 647 500;

4° le budget des besoins de trésorerie, se montant à fr. 41 000 000.

„II. Les besoins de trésorerie en 1917, d'un montant de fr. 41 000 000, seront couverts par l'émission de bons de caisse en attendant qu'un emprunt consolidé puisse être contracté.“

2. *Organisation de l'administration.*

a. A la suite d'une proposition de notre Conseil d'administration, le Conseil fédéral a complété par arrêté du 13 mars l'art. 29 du règlement pour l'exécution de la loi de rachat (services et personnel de la Direction générale), en y ajoutant le *service médical*; il a en même temps complété l'échelle des traitements, en portant le médecin en chef dans le 2° degré de la II^e classe de traitements, et son adjoint dans le 3° degré de la même classe.

b. Lors de la discussion touchant la demande de démission de M. Siegfried, président de Direction, en séance du 11 août 1916, le Conseil d'administration s'est déclaré d'accord d'ajourner sa proposition en vue d'une *élection complémentaire dans la Direction du V^e arrondissement* jusqu'au moment où l'on saura si la réorganisation de l'administration des chemins de fer fédéraux, actuellement en élaboration, apportera, oui ou non, des modifications dans l'effectif des Directions d'arrondissement. Le Conseil fédéral a consenti à ce que la Direction en cause ne comprenne pour le moment que deux membres, et il a approuvé le changement d'organisation nécessité par cette mesure.

3. *Tarifs.*

A l'appui de l'arrêté du Conseil fédéral, du 12 septembre 1916, autorisant les *entreprises de chemin de fer et de navigation* à percevoir des *suppléments aux taxes de transport*, nous avons prescrit d'appliquer pour tout le réseau des chemins de fer fédéraux les suppléments suivants à partir du 1^{er} octobre 1916:

a. *Transport des voyageurs:*

pour chaque billet d'un montant de 50 à 95 cts. 5 cts.

„ „ „ à partir de 1 fr. 10 „

à l'exclusion des billets pour les indigents indigènes, pour les indigents suisses rentrant au pays et pour les indigents étrangers retournant chez eux;

pour les abonnements: 1% du prix, en arrondissant la surtaxe aux 10 cts. suivants, toutefois sans dépasser 2 fr. par abonnement;

b. *Transport des bagages et colis express:* pour chaque expédition 10 cts.

c. *Transport des marchandises:* pour chaque 100 kg 1 „
en arrondissant la surtaxe aux 10 cts. suivants;

d. *Transport des animaux vivants:*

1° pour les expéditions à la taxe des bagages, comme pour les bagages;

2° pour les expéditions au tarif des animaux vivants;

b. Dans sa séance du 30 septembre, cette autorité s'est également déclarée d'accord que les travaux de dérivation de la Reuss dans la région du bassin d'accumulation du Paffensprung (usine d'Amsteg) soient adjugés aux mêmes entrepreneurs pour la somme de fr. 874 104, et elle a ratifié le contrat que nous avons passé à cet effet en date du 29 août.

8. *Marchés.*

Ont été approuvés par le Conseil d'administration:

a. Le marché du 31 décembre 1915 avec la Société industrielle suisse, à Neuhausen, pour la fourniture de:

10 voitures de III^e classe, à quatre essieux, série C⁴¹,
135 wagons couverts, série K³, sans les trains de roues,
210 " " " " avec " " " "
(Décision du 17 février 1916.)

b. Le marché du 31 décembre 1915 avec la Fabrique de wagons, S. A., à Schlieren, pour la fourniture de:

215 wagons couverts, série K³, sans les trains de roues,
210 " " " " avec " " " "
(Décision du 17 février 1916.)

c. Accords réglant les *livraisons de combustible* pour le chauffage des locomotives en 1916, approuvés le 17 février 1916:

1^o II^e supplément, du 25 janvier 1916, au marché des 22 mars/7 avril 1909 avec la Société rhénane de vente de charbons et d'affrètement (société à r. l.), à Mülheim/Ruhr, pour la fourniture totale de 480 000 tonnes de briquettes de houille de la Ruhr, de houille de la Ruhr et de coke naturel pendant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 1916;

2^o Accord du 19 janvier 1916 avec la Direction royale des mines de Sarrebruck pour la fourniture de 18 000 tonnes de houille de la Sarre jusqu'à fin mars 1916;

3^o I^{er} accord des 4/7 janvier 1916 avec la Société des entrepôts M. Stromeyer, à Constance et Kreuzlingen, pour la fourniture de 15 000 tonnes de houille de la Ruhr pour locomotives et de coke au cours des mois de janvier, février et mars 1916, comme complément au marché du 3 avril 1915.

d. Accords réglant les *livraisons de combustible pour le chauffage des locomotives* en 1916, soit jusqu'au 31 mars 1917, approuvés le 29 avril 1916, savoir:

1^o Accord du 30 mars 1916 avec la Direction royale des mines de Sarrebruck, pour la fourniture de 70 000 tonnes de houille de la Sarre pour la période du 1^{er} avril 1916 au 31 mars 1917;

2^o II^e accord, du 30 mars 1916, avec la Société des entrepôts M. Stromeyer, à Constance et Kreuzlingen, pour la fourniture de 20 000 tonnes de houille de la Ruhr pour locomotives et de coke pendant les mois d'avril, mai, juin et juillet 1916, comme complément à l'accord des 4/7 janvier deditte année et au marché du 3 avril 1915;

e. III^e accord, du 24 juin 1916, avec la même Société, pour la fourniture de 25 000 tonnes de houille de la Ruhr pour locomotives et de coke pendant les mois d'août à décembre 1916, comme complément à l'accord des 4/7 janvier 1916, au marché du 3 avril 1915 et au II^e accord du 30 mars 1916; approuvé le 11 août 1916.

9. *Contrats de jonction, de cojouissance et d'exploitation.*

Au cours de l'année, la ratification du Conseil d'administration a été requise:

a. Pour le contrat avec la compagnie du *chemin de fer de la Furka*, des 26 novembre/3 décembre 1915, concernant la jonction dudit chemin de fer à la gare de Brigue et la cojouissance de cette dernière.

b. Pour les contrats concernant la cojouissance de la gare de La Chaux-de-Fonds,

1^o avec l'Etat de Neuchâtel en sa qualité de propriétaire du chemin de fer *régional Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds*, des 4 septembre/1^{er} octobre 1915;

2^o avec le *chemin de fer régional Saignelégier-Chaux-de-Fonds*, des 1^{er}/12 octobre 1915;

c. Pour le contrat des 31 décembre 1915/8 janvier 1916 avec le *chemin de fer à voie étroite Berne-Zollikofen*, concernant la cojouissance de la gare de Zollikofen.

d. Pour le contrat des 14/21 janvier 1916 avec la Direction générale des *chemins de fer de l'Etat du Grand-Duché de Bade*, concernant la cojouissance de la gare de Constance par les chemins de fer fédéraux.

e. Pour le contrat des 6/30 juin 1916 avec la compagnie du *chemin de fer électrique de Loèche les bains*, concernant la jonction dudit chemin de fer à la station de Loèche et la cojouissance de celle-ci.

f. Pour le contrat des 22/24 août 1916 avec la Direction de la compagnie du *chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Letschberg-Simplon*, concernant l'entrée de la ligne Moutier-Longeau aux stations de Moutier et de Longeau, ainsi que la cojouissance de ces deux stations.

10. Ratification de nominations.

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

- a. de M. le Dr *Jacek Michalski* au poste de médecin en chef du service médical nouvellement créé ;
- b. de M. *Emile Buttica* comme secrétaire de Direction et de M. *Edouard Barraud* comme chef du bureau de comptabilité du I^{er} arrondissement ;
- c. de M. *Auguste Reinhard* comme chef de l'exploitation du II^e arrondissement.

B. Conseils d'arrondissement.

Pendant l'exercice, le Conseil du I^{er} arrondissement a tenu quatre séances et ceux des arrondissements II à V chacun trois.

A côté des affaires courantes, c'est-à-dire l'approbation des rapports trimestriels, des budgets et des comptes, ces Conseils ont traité surtout sous forme de propositions, d'interpellations et de vœux diverses questions d'organisation, de tarifs et d'horaires, ainsi que de construction. Il y a lieu de citer les suivantes :

Attitude à prendre par les Directions et les Conseils d'arrondissement dans la discussion des projets sur la réorganisation de l'administration des chemins de fer fédéraux et compétences à leur concéder, organisation provisoire de la Direction du V^e arrondissement, manière de traiter les questions d'horaire, transfert au Flon de la gare aux marchandises de Lausanne, établissement d'accès libres à la deuxième voie principale des stations les plus importantes de la ligne Bâle-Lucerne, projets concernant l'agrandissement de la gare principale de Zurich, transfert de la station d'Horgen, reconstruction de la gare de Chiasso et agrandissement de celle de Lucerne.

En vue de préparer la discussion des affaires, le Conseil du V^e arrondissement, comme ceux des I^{er} et III^e arrondissements, a institué deux commissions permanentes, soit la commission des finances et la commission commerciale.

C. Direction générale.

La Direction générale a traité 1837 affaires en 107 séances. Outre la préparation des projets destinés au Conseil d'administration, nous mentionnons les objets les plus importants que voici :

Généralités.

1. Nous avons donné au Département des chemins de fer notre préavis sur les deux *demandes de concession* suivantes :

a. Pour les chemins de fer électriques *Martigny—Col Ferret frontière nationale* (Turin), à voie normale (double voie), *Martigny—Grand St. Bernard frontière nationale* (Aoste), à voie normale (simple voie) et *Orsières—Col Ferret frontière nationale* (Aoste), à voie étroite.

Dans ce préavis, nous avons proposé de repousser les demandes de concession pour les deux chemins de fer à voie normale, en faisant observer que, vu le peu d'importance de ceux-ci pour les conditions économiques du pays et l'absence totale de garanties quant à leur vitalité financière, nous ne pouvions pas recommander qu'ils fussent établis par la Confédération. En revanche, nous disions ne pas avoir d'objections à présenter au sujet de l'octroi de la nouvelle concession requise pour un chemin de fer électrique à voie étroite d'Orsières au Col Ferret frontière nationale.

b. Pour un chemin de fer électrique à voie étroite d'*Olten à Niedererlinsbach, avec embranchement d'Obergæsgen à Lostorf*. Nous avons répondu que du point de vue des chemins de fer fédéraux il n'y avait aucun motif de s'opposer à la demande de concession. En revanche, nous avons fait observer qu'il nous paraissait douteux que l'entreprise réussit à trouver le trafic nécessaire à sa prospérité.

2. Le Conseil d'Etat du canton de St. Gall nous a priés d'étudier à nouveau la question de savoir s'il n'y aurait pas lieu de construire entre *Richterswil et Zoug un raccourcissement* permettant de créer un service de trains directs sur le parcours St. Gall-Zoug-Lucerne. Dans notre préavis du 3 juin, nous avons conclu que le trafic entre St. Gall et le Toggenbourg dans la direction du St. Gothard n'était pas assez important, même en temps normal, pour justifier en plus de la ligne Rapperswil-Goldau, peu favorable, c'est vrai, à cause de la déclivité maximum de 50 ‰, une nouvelle ligne allant de Pfäffikon à Baar, ou de Wädenswil à Sihlbrugg, qui reviendrait environ à 13 millions ou à 6 millions de francs.

3. La *Délégation internationale pour les affaires du Simplon* s'est réunie à Berne les 2 et 3 mai et les 12 et 13 septembre. Elle a discuté les questions habituelles d'horaire et de tarifs, ainsi que les comptes de construction, d'exploitation et de profits et pertes de la ligne Brigue-Iselle, arrêtés au 31 décembre 1914.

Ces comptes, qui ont été approuvés par le Conseil fédéral en date du 4 juillet 1916, et transmis au Gouvernement italien, à Rome, pour en prendre connaissance et se prononcer, accusent les résultats suivants:

Compte de construction:

Section suisse	fr. 36 785 430. 59
Section italienne	„ 40 721 227. 46
Total	fr. 77 506 658. 05

Compte d'exploitation:

Total des recettes d'exploitation	fr. 1 681 737. 01
Total des dépenses d'exploitation	„ 1 312 920. 20
Excédent des recettes	fr. 368 816. 81

Compte de profits et pertes:

Recettes totales	fr. 437 789. 76
Dépenses totales	„ 2 388 054. 60
Excédent des dépenses	fr. 1 950 264. 84

Le Conseil fédéral a approuvé, le 21 mars, les comptes de construction et d'exploitation de la ligne Brigue-Iselle pour l'année 1913 (rapport de gestion de 1915, page 6, ch. 5), après que le Gouvernement italien eut donné son approbation en faisant les réserves habituelles.

4. *Contracts de jonction et de cojouissance.*

a. Conformément à nos propositions, le Conseil d'administration a ratifié les contrats de jonction, de cojouissance et d'exploitation énumérés au chapitre A, chiffre 9, page 5 ci-devant.

Les contrats déjà passés avec la *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon* pour l'entrée de ladite ligne à la gare de Brigue et la cojouissance de cette dernière, ainsi qu'avec le *chemin de fer Wohlen-Meisterschwanden* pour la cojouissance de la gare de Wohlen n'ont plus pu être ratifiés par le Conseil d'administration avant la fin de l'exercice.

b. Nous avons passé avec le chemin de fer à voie étroite *régional Saignlégier-Chaux-de-Fonds*, les 4/28 avril, un 1^{er} avenant au contrat des 1^{er}/12 octobre 1915 pour la cojouissance de la gare de La Chaux-de-Fonds; cet avenant règle les conditions de construction et d'exploitation des trucs transporteurs que le chemin de fer intéressé a installés sur notre terrain.

c. Le changement apporté à la jonction technique des voies a nécessité la conclusion d'un 1^{er} avenant, des 15/23 août 1916, au contrat pour le raccordement du *chemin de fer à voie étroite Boujean-Mâche* à la station de Mâche-Boujean.

d. Eu égard aux notables modifications survenues depuis la conclusion du contrat et à l'insuffisance de l'indemnité convenue, nous nous sommes vus obligés de résilier pour le 31 décembre 1916 le contrat conclu le 13 septembre 1900 avec les *chemins de fer électriques de la Gruyère* pour leur jonction à la gare de Palézieux.

e. Vu également l'extension prochaine de la station de Romont et par conséquent la nécessité de modifier les conditions de cojouissance de cette station, le contrat passé avec la *compagnie du chemin de fer Bulle-Romont*, en date du 15 mai 1905, pour l'exploitation de cette ligne et l'usage commun de la station susdésignée a été résilié au 31 décembre 1917.

f. Le *chemin de fer Lac de Constance-Toggenbourg* a dénoncé pour la même date, en tant qu'ils concernent la répartition des frais de communauté, les contrats pour la cojouissance:

- 1° de la gare de Romanshorn, du 1^{er} août 1908,
- 2° de la double voie St. Gall-St. Fiden et de la station de St. Fiden, du 22 juin 1906,
- 3° de la gare de St. Gall, du 5 décembre 1906.

5. A la suite des délibérations de la conférence des directeurs du 16 septembre 1916 sur les rapports des chemins de fer fédéraux avec les *écoles de chemins de fer subventionnées* par eux, nous avons nommé une commission de fonctionnaires supérieurs de notre administration, chargée d'élaborer un *programme d'examens uniforme répondant aux besoins des chemins de fer fédéraux*, ainsi que de directions pour les délégués aux examens de fin d'année des écoles subventionnées. Cette commission, composée de six membres, est présidée par M. le Dr Seiler, directeur d'arrondissement à St-Gall.

6. L'arrêté du Conseil fédéral du 29 février 1916 nous ayant autorisés à *promouvoir dans une classe ou une fonction supérieure, rétroactivement au 1^{er} janvier 1916*, les fonctionnaires et employés qui remplissaient les conditions exigées en temps normal et qui n'avaient, en outre, touché aucune augmentation de traitement ou seulement une fraction de l'augmentation périodique, nous avons donné, le 22 mars, une instruction uniforme pour l'application de cet arrêté.

La Fédération du personnel des entreprises suisses de transport nous a présenté, dans une audience accordée à ses délégués, une série de postulats dont la réalisation eût franchi de beaucoup les limites de l'arrêté du Conseil fédéral et très notablement dépassé le crédit mis à notre disposition. Indépendamment de divers vœux tendant à ce que les prescriptions d'avancement adoptées depuis 1912 soient rendues plus favorables et la délimitation des zones de travail mieux adaptée à la situation actuelle, les requérants demandaient en particulier que tous les postes demeurés vacants depuis le début de la guerre fussent repourvus par voie de promotion, avec allocation d'une augmentation extraordinaire.

Après avoir examiné ces postulats et en avoir conféré avec les Directions d'arrondissement, nous avons répondu à la Fédération qu'en ce moment il ne saurait être question de modifier les prescriptions d'avancement, ni la répartition des zones de travail. En ce qui concerne les postes vacants, nous avons déclaré que l'effectif du personnel devait être fixé d'après les besoins, c'est-à-dire en raison du trafic, et que l'administration devait se réserver la latitude de modifier la répartition du travail comme elle le jugerait utile à l'économie de l'exploitation.

7. Par mémoire du 8 juillet 1916, la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport nous a suggéré l'idée de créer une *commission permanente du personnel des chemins de fer fédéraux*, analogue à celles des administrations des postes et des télégraphes. Dans ce mémoire, qui était accompagné de projets de statuts et de règlement, comme aussi dans une conférence qui eut lieu le 23 août avec le président et le secrétaire général de la Fédération, les pétitionnaires ont notamment insisté sur le fait que de cette commission émaneraient certainement des propositions visant à la réalisation d'économies dans l'exploitation des chemins de fer fédéraux, comme c'est aussi le cas à la poste. Ils ont aussi fait remarquer que le personnel s'abstient souvent de soumettre des propositions, bien qu'il en ait le droit, soi-disant parce qu'elles ne parviennent généralement pas jusqu'aux organes supérieurs.

Après avoir soigneusement examiné la question, et au vu des expériences satisfaisantes faites par la Direction générale des postes, nous avons décidé d'adopter aussi cette institution, à titre d'essai. Un projet de règlement a été soumis à une conférence des directeurs, après quoi nous l'avons provisoirement mis en vigueur le 1^{er} janvier 1917, pour une durée de trois ans. A l'expiration de ce temps d'essai nous verrons, suivant les résultats obtenus, s'il y a lieu de conserver l'institution ou d'y apporter des changements organiques. Il est évident que la Commission du personnel n'empiète en aucune façon sur l'organisation de l'administration, ni sur l'activité de ses organes. Son but est uniquement de favoriser les rapports entre l'administration et le personnel, comme aussi de faire profiter les chemins de fer fédéraux des expériences recueillies par le personnel dans l'exercice de ses fonctions, par le moyen de propositions appropriées visant à la réalisation de simplifications, de perfectionnements du service et d'économies.

8. Dans une pétition du 20 novembre, le secrétariat général de la Fédération du personnel des entreprises suisses de transport nous a fait savoir qu'il avait été avisé, des rangs du personnel, qu'à l'inverse de ce qui se passe dans l'administration générale de la Confédération, l'*arrêté du Conseil fédéral du 13 juillet 1915 fixant les conditions des promotions* n'était pas observé partout aux chemins de fer fédéraux. Il nous soumettait en même temps un tableau récapitulatif des places vacantes, en nous priant de prendre largement en considération les *demandes générales de promotion* qui y étaient formulées et d'allouer aussi à ce propos, quand cela pouvait se faire, les augmentations extraordinaires de traitement usuelles avant la guerre.

Nous avons en première ligne répondu au pétitionnaire qu'il interprétait à tort l'arrêté du 13 juillet 1915 en admettant que le Conseil fédéral y manifestait la volonté que tout poste devenu vacant par suite de décès, de démission, etc., fût pourvu d'un nouveau titulaire. Cet arrêté ne prescrit rien de semblable; les promotions étant suspendues en principe, il se borne à les permettre exceptionnellement dans les cas où elles sont la conséquence directe de décès, de démission, etc., mais il est bien évident qu'il y a toujours lieu d'examiner si la promotion est vraiment nécessaire ou même seulement opportune. Tous les cas cités dans la récapitulation ayant été examinés de ce point de vue lorsque s'est produite la vacance, nous avons repoussé pour notre administration le reproche de n'avoir pas observé l'arrêté en question; nous avons au surplus confirmé qu'à notre avis, déjà exposé dans notre réponse à une autre pétition, l'effectif du personnel devait être déterminé d'après les besoins, c'est-à-dire d'après l'intensité du trafic, l'administration restant libre de modifier la répartition du travail lorsque cela paraît opportun pour l'économie de l'exploitation. La question de savoir si telle ou telle place vacante doit être repourvue est ainsi d'ordre purement interne, aussi la Direction générale refuse-t-elle de reconnaître aux sociétés syndicales du personnel aucune compétence de s'y immiscer. Nous avons néanmoins exposé à la Fédération les points de vue qui nous paraissent déterminants, d'une manière générale comme aussi dans les circonstances particulières actuelles, pour examiner la question des places vacantes à repourvoir.

9. Pendant l'exercice, il y a eu trois *conférences des directeurs*, dans lesquelles ont été traités les principaux objets suivants:

Discussion d'une instruction uniforme pour l'exécution de l'arrêté du Conseil fédéral du 29 février 1916, concernant l'octroi d'augmentations de traitement supplémentaires au 1^{er} janvier 1916 (voir ch. 6 ci-devant); augmentation du salaire des ouvriers auxiliaires qui ne sont pas soumis à la loi sur le travail; commissionnement de journaliers; installation de cuisines laitières pour le personnel; création d'une commission permanente du personnel; rapports des chemins de fer fédéraux avec les écoles de chemins de fer subventionnées par eux (voir ch. 5 ci-devant); simplifications à apporter aux revisions d'inventaires; encaissement et paiement de montants par des agents du chemin de fer au domicile des expéditeurs ou des destinataires de marchandises (facteurs et leurs fonctions).

10. Libre parcours.

a. Les nouvelles conventions passées avec les chemins de fer privés pour l'échange de permis de libre parcours pour des voyages de service et des voyages privés à partir du 1^{er} janvier 1915 avaient pour but de restreindre non seulement le cercle des agents et des membres de leur famille au bénéfice de cette faveur, mais aussi, en particulier, l'utilisation des classes supérieures; elles tendaient en outre à une réduction du nombre des permis pour voyages privés revenant à chaque agent au cours d'une année civile. En 1915, ces conventions ont produit le résultat désiré. L'examen des permis que chaque administration a délivrés à son personnel pour les lignes des chemins de fer fédéraux a également démontré que l'on s'est accoutumé presque partout aux nouvelles prescriptions. Quelques administrations, où des irrégularités avaient été constatées, ont été invitées à s'en tenir strictement et consciencieusement aux clauses des conventions.

b. Au cours de l'exercice, nous avons délivré 751 *cartes annuelles de libre circulation*, valables sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux, sur certains arrondissements ou certains parcours (en 1915, 791 cartes). Les cartes pour tout le réseau, établies par le Département des chemins de fer et délivrées aux membres du Conseil fédéral et à 34 fonctionnaires de son service technique, ne sont pas comprises dans le chiffre qui précède.

c. Les fonctionnaires, employés et ouvriers de notre administration, ainsi que les membres de leur famille, ont reçu 330,664 *permis pour courses isolées* (hors service) sur les lignes des chemins de fer fédéraux (en 1915, 311 513 permis); il en a été délivré 15 707 aux agents d'autres entreprises de chemins de fer et de navigation à vapeur (en 1915, 15 875).

11. 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 a atteint une moyenne annuelle de 24 852 unités, celui des employés à la journée de 10 446, ce qui donne un total de 35 298 agents, vis-à-vis de 35 824 en 1915.

	Fonctionnaires touchant un traitement fixe	Employés engagés à la journée
à la Direction générale	746	17
au I ^{er} arrondissement	5 319	2 005
" II ^e "	5 795	3 036
" III ^e "	5 337	2 089
" IV ^e "	3 484	1 567
" V ^e "	4 171	1 732
	<hr/> 24 852	<hr/> 10 446

I. Département des finances.

a. Comptes.

1. Le résultat de l'exercice 1916 a encore subi dans une forte mesure l'influence de la guerre européenne. Les recettes d'exploitation accusent, c'est vrai, une notable amélioration; elles s'élèvent à fr. 192 597 561, c'est-à-dire qu'elles ont dépassé celles de 1915 de fr. 16 326 275 et les prévisions budgétaires de fr. 13 026 561. En revanche, les dépenses d'exploitation, qui atteignent fr. 138 762 930, sont de fr. 13 233 867 supérieures à celles de l'année précédente et, si l'on comprend au budget les crédits supplémentaires pour augmentations de traitements et de salaires, encore de fr. 1 250 220 plus élevées que les prévisions. L'excédent d'exploitation de fr. 53 834 631 dépasse de fr. 3 092 408 celui de 1915 et de fr. 11 776 341 celui du budget. Il est cependant loin d'atteindre le chiffre nécessaire à couvrir toutes les charges du compte de profits et pertes.

L'excédent de dépenses de ce compte s'élève pour 1916 à fr. 18 706 827, et si l'on y ajoute le déficit de fin 1915, soit fr. 25 826 206, il atteint pour l'exercice courant la somme de fr. 44 533 033.

Le coefficient d'exploitation, qui était de 66,94 en 1913, et qui s'est élevé à 73,66 pour la première année de guerre (1914), est descendu à 71,21 en 1915; en 1916, il est remonté à 72,05 et atteint 73,72 si l'on tient compte de l'allocation de renchérissement durant la guerre.

Pour les autres données, nous renvoyons aux comptes annuels ci-après et aux explications qu'ils contiennent.

2. Une notable partie du surcroît de dépenses de 1916 résulte des augmentations de traitements et de salaires au 1^{er} janvier 1916, de nouveau allouées par arrêtés du Conseil fédéral des 2 novembre 1915 et 29 février 1916. Nous appuyant sur l'arrêté du 13 juillet 1915, nous n'avons porté au budget de 1916 que la moitié de ces augmentations. A titre de renseignement, nous avons ajouté au total des prévisions de dépenses d'exploitation les crédits supplémentaires accordés par arrêtés ultérieurs pour la seconde moitié des augmentations et pour les avancements (voir page 86 du compte d'exploitation).

Nous donnons au commencement des observations relatives au compte d'exploitation, page 89 ci-après, un aperçu du surcroît de dépenses qu'entraînent lesdites augmentations.

3. Les allocations de renchérissement durant la guerre (voir page 2 du présent rapport), accordées pour 1916 et 1917 par arrêté fédéral du 3 octobre 1916, ont atteint pour la période du 1^{er} avril au 31 décembre 1916, une somme de fr. 3 225 985.04 qui a été portée au débit du compte de profits et pertes, car il ne s'agit que d'une mesure extraordinaire. Ces allocations ne figuraient pas au budget.

b. Caisse et service des titres.

1. Il a été procédé à 52 vérifications de caisses et de titres qui se répartissent comme suit:

Caisse principale et service des titres: 14.

Caisses d'arrondissement	I	II	III	IV	V
	13	2	5	14	4

Ces vérifications n'ont donné lieu à aucune observation.

2. Nous avons continué le renouvellement des feuilles de coupons de l'emprunt 3 1/2 % des chemins de fer fédéraux de 1899/1902, commencé en 1915. La liquidation de cette opération est entravée par la guerre. A la fin de l'année, il restait encore 23 753 feuilles à renouveler.

3. Pour faire face à nos besoins de trésorerie, nous avons renouvelé les fr. 21 000 000 de rescriptions émises depuis 1914 et en avons émis de nouvelles pour un montant de fr. 14 000 000. Au 31 décembre 1916, le montant de ces rescriptions s'élevait donc à fr. 35 000 000.

4. Dans un but de simplification, les titres déposés par des tiers auprès des arrondissements, contre certificats nominatifs de dépôt, ont été centralisés à Berne. Les caisses d'arrondissement fonctionneront à l'avenir seulement comme intermédiaires pour recevoir et restituer de tels dépôts.

5. L'étude sur la création d'un Grand-livre de la dette des chemins de fer fédéraux, annoncée dans le rapport de gestion de l'année dernière (voir page 9, chiffre 4) n'a pas pu être terminée. Diverses questions soulevées doivent encore faire l'objet d'un examen approfondi.

6. Pendant l'année, nous avons attribué à la Caisse de pensions et de secours fr. 14 519 000 de bons de dépôt 4 1/2 % des chemins de fer fédéraux. Le montant total de ces bons s'élevait à fin décembre à fr. 110 028 000.

7. Les prêts hypothécaires que nous avons accordés pendant l'année, pour compte de la caisse de pensions et de secours, se répartissent comme suit:

a. à des fonctionnaires et employés de notre administration, 7 prêts en 1 ^{er} rang, garantis par des immeubles habités par les débiteurs eux-mêmes, pour une somme de	fr. 85 000
b. aux sociétés coopératives de construction des employés de chemins de fer, 1 prêt en II ^e rang „	70 300
	Ensemble fr. 155 300

8. Nous avons procédé à 10 tirages au sort de titres de nos différents emprunts, pour un total de 9660 titres. Le montant des obligations remboursées pendant l'année se trouve au chapitre des emprunts consolidés, page 115.

9. Le montant des titres et coupons prescrits de nos différents emprunts s'est élevé pendant l'année à fr. 6076.50, somme que nous avons comptabilisée en recette.

10. Conformément à la convention conclue avec la compagnie du chemin de fer Sissach—Gelterkinden les 22 mai/11 juin 1915, pour fixer la participation des chemins de fer fédéraux à la liquidation de ladite compagnie, celle-ci nous a remboursé, le jour de l'ouverture à l'exploitation de la nouvelle ligne du Hauenstein, le montant de notre créance de fr. 42 000 (fr. 17 000 obligations 4 % Sissach—Gelterkinden, 1^{re} hypothèque et fr. 25 000 cédule hypothécaire 4½ %) plus intérêts courus, déduction faite de notre part de liquidation de fr. 20 000. En même temps, nous avons complètement amorti les 233 actions de cette compagnie, d'une valeur nominale de fr. 116 500, qui se trouvaient dans notre portefeuille de Fonds publics. Ces actions étaient comptabilisées pour mémoire pour le montant de fr. 1.

c. Service de publicité.

Par suite de mesures restrictives prises par les Etats belligérants, le tourisme suisse a encore diminué pendant l'année 1916, et il a rencontré de grandes difficultés. En revanche, l'œuvre d'hospitalisation des prisonniers de guerre a compensé dans une certaine proportion le manque de touristes. Alors que l'Agence de Paris a enregistré des recettes supérieures à celles de l'année précédente, grâce aux relations commerciales entre la France et la Suisse et aux nombreux voyages de familles françaises venant rendre visite aux internés, la vente des billets a encore diminué à l'Agence de Londres. Celle de New York a continué avec succès son activité dans le domaine de la propagande. L'Agence officielle des chemins de fer fédéraux, à Berlin, a été transférée dans de nouveaux locaux le 1^{er} octobre 1916.

Le service de publicité, ainsi que ses agences à l'étranger, a travaillé avec un personnel réduit correspondant aux conditions actuelles.

La Commission consultative du service de publicité n'a plus été convoquée depuis le début de la guerre.

II. Département commercial.

a. Généralités.

1. La *nouvelle ligne C.F.F. du Hauenstein Sissach-Gelterkinden-Olten* a été livrée à l'exploitation le 8 janvier. Elle comprend les nouvelles stations de *Gelterkinden* et de *Tecknau*.

A la même date, trois nouvelles haltes ont été ouvertes sur l'ancienne ligne Sissach-Lœufelfingen-Olten; ce sont celles de *Rümlingen*, *Buckten* et *Trimbach*.

2. La *ligne C.F.F. à voie étroite Brienz-Interlaken-Est* a été livrée à l'exploitation le 23 août. Elle comprend les *stations* d'*Oberried sur le lac de Brienz*, *Niederried* et *Ringgenberg*, qui sont aménagées pour le service complet des voyageurs, des bagages, des animaux et des marchandises, ainsi que la *halte* d'*Ebligen*, qui n'assure en revanche que le service des voyageurs et des bagages et un service restreint des marchandises.

3. Les *nouvelles lignes suisses* ci-après ont été ouvertes à l'exploitation pendant l'année:

- a. le 10 avril, le tronçon Soleure-Zollikofen C. F. F. du *chemin de fer électrique à voie étroite Soleure-Berne*;
- b. le 30 mai, le *funiculaire électrique Treib-Seelisberg*;
- c. le 12 juillet, le tronçon Nyon-St. Cergue du *chemin de fer électrique à voie étroite Nyon-St. Cergue-Morez*;
- d. le 12 septembre, le tronçon Leysin-Feydey-Leysin Grand Hôtel du *chemin de fer électrique à voie étroite Aigle-Leysin*;
- e. le 4 décembre, le tronçon Nidau-Siselen-Finsterhennen du *chemin de fer Bienne-Taeuffelen-Anet*;
- f. le 18 décembre, le *chemin de fer Wohlen-Meisterschwanden*.

4. Nous avons fait usage pour le réseau des chemins de fer fédéraux de l'autorisation accordée par arrêté du Conseil fédéral du 12 septembre 1916 de percevoir des *suppléments aux taxes de transport* (v. ch. 3, p. 3 du présent rapport). D'entente avec le Département des chemins de fer et les principales entreprises de transport, cette mesure a été appliquée à partir du 1^{er} octobre.

5. Les nouvelles entreprises suivantes se sont fait recevoir de la *conférence commerciale des entreprises de transport et des intéressés au trafic*, qui a tenu une séance au cours de l'exercice, à savoir: le *chemin de fer Bienne-Taeuffelen-Anet*, les *chemins de fer électriques routiers du canton de Zoug*, le *chemin de fer de Waldenbourg* et le *Wohlen-Meisterschwanden*.

6. Ont adhéré à la *convention concernant le service direct des voyageurs, des animaux et des marchandises*, du 1^{er} janvier 1910: le chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher, le chemin de fer à crémaillère Villars-Chesières-Bretaye, le funiculaire Treib-Seelisberg, le chemin de fer Bienne-Taeuffelen-Anet, celui des Schöllenen et le Wohlen-Meisterschwanden.

b. Service des voyageurs.

1. Nous avons conclu avec la *compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises* Berne-Lötschberg-Simplon une convention d'après laquelle il est délivré pour des trafics déterminés des billets avec validité facultative par Olten ou Moutier-Granges-Nord, ou par Sonceboz.

2. La validité facultative par chemin de fer ou par bateau des billets pour les parcours *Brienzi-Interlaken* et *Lucerne-Alpnachstad* a été convenue avec la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon et celle de navigation à vapeur sur le Lac des Quatre-Cantons.

3. Les décisions de la conférence commerciale mentionnées à la page 11, ch. 6, lettres *a* et *b* du rapport de gestion de 1915 au sujet des *abonnements généraux* (extension du rayon de validité et augmentation de taxe de 10 %) ont été mises en vigueur le 1^{er} mai. Le nouveau tarif publié à cet effet a en même temps subi quelques modifications, c'est-à-dire qu'il contient maintenant des prescriptions plus favorables en ce qui concerne le remboursement des taxes.

4. Les larges concessions spéciales accordées au début de la guerre en ce qui concerne le remboursement d'une partie de la taxe ou la prolongation de la durée de validité d'*abonnements généraux et d'abonnements pour parcours déterminés* (voir rapport de gestion de 1914, ch. 16, p. 102) ont dû être restreintes à partir du 1^{er} mai, car les circonstances qui avaient présidé à cette mesure ont notablement changé dans l'intervalle. Une prolongation de la durée de validité n'est plus concédée qu'aux abonnés qui sont appelés au service militaire *actif* (occupation des frontières). Des réductions de taxes selon les dispositions des tarifs continuent en revanche à être accordées à tous les porteurs d'abonnement qui, par suite d'appel sous les drapeaux ou pour d'autres motifs sérieux, ne peuvent pas continuer à utiliser leur carte.

5. Nous sommes convenus avec les autres entreprises de transport suisses intéressées d'accorder aux *sœurs de charité des Etats belligérants ayant besoin de repos* et qui, grâce à un comité suisse fondé dans ce but, jouissent chez nous d'un séjour de vacances gratuit, la faveur de la *demi-taxe* pour les parcours depuis la frontière au lieu de séjour et pour le retour jusqu'à la frontière.

6. D'accord avec les autorités compétentes et les autres entreprises de transport suisses, nous avons décidé d'accorder aux *prisonniers de guerre malades internés en Suisse, pour voyages privés prescrits et autorisés, en uniforme*, la faveur de la *demi-taxe* ordinaire (billets militaires), lorsque ces prisonniers sont en possession d'une carte de légitimation délivrée par l'officier sanitaire compétent.

7. Une nouvelle instruction pour l'expédition et la taxation des *transports militaires du service actif* (occupation des frontières) a été mise en vigueur le 1^{er} octobre.

Pour faciliter l'établissement du décompte très volumineux, il a été publié, d'entente avec le Département des chemins de fer et les entreprises de transport intéressées, un indicateur de distances spécial pour le calcul des taxes des transports militaires sur la base de bons de transport.

8. Un *service direct des voyageurs et des bagages* a été créé avec les chemins de fer suivants: Soleure-Berne, chemins de fer électriques routiers du canton de Zoug, Lausanne-Echallens-Bercher, chemin de fer à crémaillère Villars-Chesières-Bretaye et Wohlen-Meisterschwanden.

A l'époque de l'ouverture à l'exploitation de la ligne Brienzi-Interlaken, il a été publié 33 suppléments aux tarifs suisses actuels des voyageurs et des bagages. En ce qui concerne les tarifs internationaux (voyageurs et bagages), la participation de cette ligne n'a pu être admise momentanément qu'à titre provisoire.

9. Le 1^{er} juillet, les *chemins de fer italiens de l'Etat* ont mis en vigueur de nouveaux tarifs-voyageurs; à côté de quelques réductions, ces tarifs portent pour la plupart des prix plus élevés. Ces chemins de fer ont introduit par la même occasion une surtaxe temporaire de 5 à 15 centimes par billet. Les modifications résultant de cette mesure ont dû être apportées aux tarifs-voyageurs en service avec l'Italie. L'administration sus-désignée a en outre annoncé qu'en date du 1^{er} février 1917 ses tarifs-voyageurs subiraient une nouvelle augmentation consistant, d'une part, dans la suspension des billets d'aller et retour et des billets circulaires, et de l'autre, dans la majoration de 20 % faite sur le prix des autres billets. Cette mesure entraînera une nouvelle modification des tarifs pour le trafic direct avec la Suisse.

Les *chemins de fer autrichiens de l'Etat*, eux aussi, ont décidé d'élever leurs tarifs-voyageurs dès le 1^{er} février 1917. Conformément à l'entente intervenue avec l'administration intéressée, à Vienne, cette mesure ne sera toutefois pas appliquée au trafic direct avec la Suisse.

Quant aux abonnements généraux, les chemins de fer italiens de l'Etat les ont supprimés en grande partie et les chemins de fer autrichiens complètement.

10. Voici quelques données sur le *produit des abonnements généraux*, comparativement à celui de l'année précédente :

	Nombre de cartes		Différence
	1915	1916	
a) Abonnements à court terme	11 078	12 521	+ 1443
b) Abonnements à long terme	20 217	25 174	+ 4957
Total	31 295	37 695	+ 6400

Les *recettes* ont atteint :

a) Pour les abonnements à court terme :

	1915	1916	Différence
	Fr.	Fr.	Fr.
Recette totale	806 859	985 817	+ 178 958
Part des C.F.F.	651 318	801 932	+ 150 614

b) Pour les abonnements à long terme :

Recette totale	4 898 357	6 275 832	+ 1 377 475
Part des C.F.F.	4 224 216	5 230 573	+ 1 006 357

c) Pour l'ensemble des abonnements généraux :

Recette totale	5 705 216	7 261 649	+ 1 556 433
Part des C.F.F.	4 875 534	6 032 505	+ 1 156 971

Le nombre et le produit des abonnements généraux accusent ainsi sur toute la ligne une notable augmentation par rapport à l'année précédente. Le fait est d'autant plus remarquable que pour toutes les séries et toutes les classes le prix des abonnements a été majoré de 10 % à partir du 1^{er} mai (v. ch. 3 ci-devant).

L'élévation de taxe n'a exercé aucune influence défavorable sur le nombre des abonnements. Ce dernier n'est que de 6 % inférieur à celui de 1913, tandis que le service total des voyageurs C.F.F. accuse pour 1916 une moins-value d'environ 26 % vis-à-vis de 1913.

11. Le produit des *billets combinables suisses* est aussi en augmentation par rapport à celui de l'exercice précédent. Il s'élève à :

	En tout	Part des C. F. F.
	Fr.	Fr.
En 1915	1 024 525	813 881
„ 1916	1 416 333	1 083 553
Différence	+ 391 808	+ 269 672

A ce service ont adhéré pendant l'année : le chemin de fer Soleure-Berne et les chemins de fer électriques routiers du canton de Zoug.

12. Le service des *billets combinables de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer* a presque complètement cessé ; le produit total des entreprises suisses de transport n'a plus atteint que fr. 30 036.

13. La vente de billets pour des parcours C.F.F. effectuée par les *bureaux de voyages* a de nouveau fortement diminué ; la recette totale ne s'est plus élevée qu'à fr. 140 225.

14. La vente de notre agence de Londres accuse également une forte diminution. L'agence de Paris, en revanche, a bénéficié d'un mouvement bien supérieur à celui de l'exercice précédent.

c. Service des animaux.

Un VI^e supplément au tarif suisse pour le transport d'animaux vivants est entré en vigueur le jour de l'ouverture à l'exploitation de la ligne Brienz-Interlaken-Est. Il contient des dispositions sur l'expédition d'envois d'animaux en trafic avec la ligne à voie étroite Lucerne-Interlaken-Est. Par ce supplément, le chemin de fer Wohlen-Meisterschwanden a en outre été compris dans le tarif.

d. Service des marchandises.

1. La *conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic* a tenu sa 12^e séance à Berne, le 25 mai. Elle s'est surtout occupée du remaniement de la nomenclature des marchandises du tarif exceptionnel n° 3 pour denrées alimentaires en vitesse accélérée et de l'élévation des taxes du tarif exceptionnel n° 1 pour la bière en fûts.

2. L'Association suisse des fabricants de papier ayant augmenté les prix du papier pour lettres de voiture, il a fallu en faire de même pour les prix de vente des formulaires de lettres de voiture prévus au § 49, chiffre 1^{er}, lettres *a* et *b*, du *règlement et tarif pour la perception des frais accessoires*. Les nouveaux prix ont été appliqués dès le 1^{er} octobre.

Conjointement à cette mesure, nous avons décidé que le prix de vente en gros de ces formulaires sera aussi augmenté quelque peu.

Le rétablissement des anciens prix sera examiné dès que le coût du papier aura diminué en conséquence.

3. Eu égard à la situation actuelle, les tarifs pour l'utilisation de nos *entrepôts* ont été augmentés d'environ 20 %; cette mesure sera appliquée dès le 1^{er} février 1917.

Pour le nettoyage des céréales et produits de minoterie aux *entrepôts de Brigue*, on a établi les mêmes installations mécaniques et fixé les mêmes indemnités de manipulation que pour les entrepôts de Brunnen.

4. Les *tarifs exceptionnels* n° 1 et n° 3 pour le transport en grande vitesse de la *bière en fûts* et des *denrées alimentaires* ont été réédités au 1^{er} octobre, en application des modifications décidées par la conférence commerciale dans sa 12^e séance (voir ch. 1 ci-dessus).

On a, en outre, réédité, par suite de l'unification des tarifs basée sur les taxes des C. F. F., les *tarifs exceptionnels* n° 6 pour *céréales, légumes à cosse et graines oléagineuses*, n° 13 pour *ciment, chaux et gypse*, n° 14 pour *engrais et matières premières servant à leur fabrication*, n° 18 pour *bois et tourbe*, n° 19 pour *pierres, etc.*, n° 20 pour *houille, etc.*, et n° 44 (nouveau n° 22) pour *anthracite du Valais, déchets de pyrite, etc.*

La participation d'autres administrations a nécessité la mise en vigueur d'un supplément au *tarif exceptionnel* n° 41 pour le transport du lait par abonnements.

5. Il a été accordé des *réductions de taxes*:

I. En service interne:

- a. pour la *chaux* d'origine suisse destinée à la fabrication du carbure de calcium, expédiée de Lucerne à Aarau, Courtepin, Kallnach, Montbovon, de Flüelen, Lucerne et Monthey à Waldshut, et de Reuchienette à Montbovon;
- b. pour *matières destinées à l'épuration du gaz*, épuisées et ne contenant que peu de cyanure, expédiées de diverses stations desservant des usines à gaz, à Luterbach.

II. Pour l'exportation:

de ciment d'Aarau, Lutry, Roche (Vaud), Unterterzen et Wildegg à des points frontières franco-suisse.

6. Il a été mis en vigueur, soit afin de poursuivre l'unification des tarifs sur la base des taxes C. F. F., soit à cause de l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Soleure-Berne, de la ligne du Lac de Brienz et du Wohlen-Meisterschwanden, 18 nouveaux tarifs pour le *service direct suisse des marchandises*.

7. Eu égard à l'accroissement des propres dépenses des camionneurs (prix des fourrages et des matériaux, main-d'œuvre, etc.), les taxes des *tarifs de camionnage* ont été augmentées quelque peu pour Altstaetten (St. Gall), Brougg (Argovie), Couvet C. F. F., Emmishofen-Kreuzlingen, Fribourg, Hérisau, Kreuzlingen, Martigny C. F. F., Porrentruy, Rapperswil, Romont, Soleure et Winterthour. Un nouveau tarif a été établi pour Estavayer-le-Lac.

8. Etant donné que, depuis quelque temps, il devient toujours plus difficile de se procurer du papier sans pâte de bois lissée pour les lettres de voiture, on s'est vu obligé d'atténuer temporairement, à partir du 1^{er} octobre, les règles fixées au § 59 (5^e alinéa) du *règlement de transport suisse* pour la qualité et le poids du papier des lettres de voiture.

Les § 60 (5^e alinéa) et 74 (7^e alinéa) du *règlement de transport suisse* ont en outre été complétés, avec validité dès le 1^{er} juillet 1916, par une nouvelle disposition prescrivant que si le poids des wagons complets vérifié par le chemin de fer sur le pont-bascule ne diffère pas de plus de 2 % de celui déclaré sur la lettre de voiture, ce dernier poids est considéré comme exact et sert de base au calcul du prix de transport.

De plus, l'annexe V au *règlement de transport* a été complétée par des dispositions sur la construction des wagons-citernes servant au transport de benzine et de sulfure de carbone, ainsi que par les conditions auxquelles les nouveaux explosifs „Explosif de chlorate A“, „Cheddite 60“ et „Telsite B“ sont admis au transport sur les chemins de fer suisses.

9. A dater du 10 février, l'article „mastic de liège aggloméré“ a été compris parmi les „calorifuges“ du tarif spécial n° III de la *classification suisse des marchandises*.

10. Ont été soumis à la *convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer* :
le chemin de fer *Bière-Apples-Morges*, qui a repris l'exploitation de sa ligne le 1^{er} janvier 1916 ;
la *ligne du lac de Brienz* ;
le *chemin de fer Soleure-Berne*.

11. En dépit des dispositions contraires de la convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer, le gouvernement allemand a décidé au sujet du trafic-marchandises *germano-suisse* que, dès le 1^{er} avril,

1° les paiements à l'étranger par voie de remboursement étaient interdits et

2° que pour les envois de marchandises à destination de l'étranger le port ne devait pas être payé, alors que ceux provenant de l'étranger ne pouvaient être acceptés que si le port était payé à l'étranger.

Par la suite, ces dispositions ont cependant été modifiées en ce sens que les remboursements et les avances au-dessous de fr. 12.50, les ports antérieurs du chemin de fer repris sur les notes d'affranchissement, ainsi que les débours du chemin de fer ne tombent plus sous le coup de l'interdiction.

A partir de ce moment-là, les chemins de fer allemands n'acceptent donc plus d'envois pour la Suisse que s'ils sont expédiés en *port dû* ; ces envois peuvent néanmoins être grevés de remboursement, comme jusqu'ici. Inversement, tous les envois *non affranchis* et tous ceux grevés de remboursements de fr. 12.50 et au delà, expédiés de la Suisse en Allemagne, sont refusés par les stations frontières allemandes. Les stations suisses ont été invitées à bien attirer sur ce dernier point l'attention des expéditeurs.

Nous relevons encore à ce propos que depuis le 24 mars les chemins de fer allemands ne calculent plus, pour le trafic-marchandise avec les stations frontières germano-suisse, les taxes exprimées en marks, mais les montants en francs résultant de la conversion de ces marks au cours normal (81 marks = 100 francs).

12. Les chemins de fer italiens de l'Etat, qui avaient déjà augmenté leurs taxes précédemment, ont encore élevé leur tarif interne d'environ 10 % dès le 1^{er} octobre.

Pour le *trafic direct entre l'Italie et la Suisse*, cette mesure sera appliquée à partir du 1^{er} mars 1917. Vu l'art. 11 de la Convention internationale entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie, qui confère à la Suisse le droit d'élever les taxes de transit de la ligne du St. Gothard dès que les chemins de fer allemands ou italiens augmentent les leurs, l'autorité de surveillance a approuvé notre proposition de majorer provisoirement ces taxes de 3 à 10 % ; cela nous permet d'augmenter en conséquence les taxes de soudure pour le trafic par le Simplon. Cette majoration partira également du 1^{er} mars 1917.

13. Le 12 janvier a eu lieu à Rome une conférence pour fixer les principes sur le remaniement du tarif P. L. M.-Italie. Nous nous y sommes fait représenter, de même qu'à la 116^e séance de la *Commission permanente des tarifs des chemins de fer allemands* tenue à Baden-Baden les 15/16 juin.

14. La *tarification des marchandises* a été contrôlée pendant l'année à 18 gares et 56 stations.

e. Contrôle des recettes et décomptes

1. Vu les circonstances extraordinaires créées par la guerre, les chemins de fer allemands nous ont demandé de leur verser des *acomptes* sur les soldes importants à notre débit auxquels donnent régulièrement lieu les décomptes mensuels des trafics-marchandises germano-suisse. Par esprit de conciliation, nous avons d'abord accordé des acomptes pour les remboursements et les droits de douane, et les avons étendus par la suite à un quart des frais de port constituant la part des chemins de fer allemands.

2. Eu égard aux fortes fluctuations de cours, nous sommes convenus avec les chemins de fer badois que, pendant la durée de la guerre, le prix des billets pour la Suisse remis à *Constance* et à *Singen* ne sera plus exprimé qu'en francs. Les stations ont été invitées à accepter en paiement des valeurs allemandes au cours du jour.

3. Pour nous récupérer dans une certaine mesure des pertes d'intérêt dues à l'octroi de crédits pour frais de transport, nous avons décidé de percevoir sur les soldes débiteurs des accrédités en compte courant une *commission* de 1 ‰ pour les comptes mensuels et de 1/2 ‰ pour les comptes semi-mensuels. La recette de ce chef est évaluée à fr. 60,000 par an.

4. Les taux de la finance prévue par les *prescriptions concernant les objets trouvés* ont été révisés.

5. Pour poursuivre les efforts tendant à faciliter le service d'expédition, le *mode d'expédition simplifié des marchandises* (sans feuille de route), appliqué avec succès en trafic interne des chemins de fer fédéraux, a été étendu au trafic direct des administrations suisses.

6. Il a été opéré aux stations, entrepôts et sur les bateaux du lac de Constance 1699 *vérifications de caisses et de livres*, se répartissant comme suit:

Arrondissements	I	II	III	IV	V
	443	296	391	343	226

Des cinq fonctionnaires révoqués pour détournements, trois ont été déférés aux tribunaux.

7. 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	31	62	59	31	33	216
Crédits existants modifiés	42	74	77	46	19	258
Crédits supprimés . . .	20	27	28	26	7	108
Ensemble	93	163	164	103	59	582

Etat au 31 décembre: 1992 crédits, soit 108 de plus qu'en 1916.

8. Nous donnons ci-après un *tableau comparatif des recettes d'exploitation* des chemins de fer fédéraux pour les années 1915 et 1916, 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.

1915		A. <i>Trafic du chemin de fer.</i>	1916		Comparées à 1915	
2802 km.			2820 km jusqu'en juillet 2836 km. dès le mois d'août		en plus	en moins
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
56 116 761	33.59	I. Produit du transport des voyageurs	63 028 485	34.79	6 911 724	—
		II. Produit du transport des bagages, des animaux et des marchandises:				
4 768 598	2.86	1. transport des bagages . .	5 129 545	2.83	360 946	—
3 260 874	1.95	2. " " animaux .	3 596 380	1.99	335 507	—
101 177 343	60.57	3. " " marchandises	107 978 213	59.62	6 800 870	—
109 206 815	65.38		116 704 138	64.44	7 497 323	—
1 721 506	1.03	III. Produit des transports postaux	1 396 750	0.77	—	324 756
167 045 082	100.00	Total	181 129 373	100.00	14 084 291	—
		B. <i>Exploitation des bateaux à vapeur sur le lac de Constance.</i>				
Fr.	%		Fr.	%	Fr.	Fr.
88 682	18.15	I. Transport des voyageurs	60 622	22.68	—	28 060
7 834	1.61	II. " " bagages .	4 800	1.79	—	3 034
550	0.11	III. " " animaux .	4 348	1.63	3 798	—
388 860	79.69	IV. " " marchan- dises . .	194 951	72.93	—	193 909
2 600	0.53	V. Transports postaux . .	2 600	0.97	—	—
488 526	100.00	Total	267 321	100.00	—	221 205

Par suite de l'ouverture de la nouvelle ligne du Hauenstein (le 8 janvier) et du chemin de fer de la rive droite du lac de Brienz (le 23 août), le réseau des chemins de fer fédéraux a augmenté de 34 km. au cours de l'exercice. En regard de l'année précédente, les recettes accusent une augmentation de fr. 14 084 291, c'est-à-dire de 8.43 %; elles sont cependant toujours d'environ fr. 22 000 000 inférieures à celles de la dernière année normale (1913). Le résultat de 1916 comprend les recettes suivantes pour transports militaires aux frais de la Confédération:

Transports de septembre 1915 à juillet 1916	fr. 2 858 584
Transports de la mobilisation d'août 1914	" 218 697

Pour les mises sur pied partielles effectuées dans l'intervalle, l'indemnité sera versée plus tard. Les recettes contiennent en outre le produit des suppléments de taxe pour les mois d'octobre à décembre, s'élevant à fr. 1 062 000.

Les diverses catégories de trafic accusent vis-à-vis de l'exercice précédent les différences en pour-cent ci-après :

Transport des voyageurs	+ 12.31 %	(1915: — 22.21 %)
Transport des bagages	+ 7.57 %	(1915: — 30.44 %)
Transport des animaux	+ 10.29 %	(1915: + 11.31 %)
Transport des marchandises . . .	+ 6.72 %	(1915: + 10.71 %)

Nous avons au surplus à relever ce qui suit :

Service des voyageurs.

Malgré que les recettes aient augmenté de fr. 6 900 000, elles sont encore de 21.5 millions en dessous de celles de la dernière année d'exploitation normale (1913).

Vis-à-vis des divers mois de 1915, les différences sont les suivantes :

Janvier . . + fr. 856 586	Mai . . — fr. 160 055	Septembre + fr. 660 024
Février . . + „ 604 926	Juin . . + „ 265 519	Octobre . + „ 924 198
Mars . . + „ 276 155	Juillet . + „ 843 093	Novembre + „ 541 126
Avril . . + „ 710 577	Août . . + „ 572 575	Décembre + „ 817 000

Le mois de mai est ainsi le seul qui accuse une diminution de recettes due à un déplacement de trafic dans la période d'avril à juin (avril: trafic de Pâques; juin: trafic de Pentecôte). Le nombre des voyageurs, qui s'est élevé de 78 028 682 à 86 698 230, soit de 11.11 %, n'a pas tout à fait augmenté dans la même proportion que les recettes. En conséquence, la recette moyenne par voyageur s'est accrue de 71.9 à 72.69 cts.

Les recettes du tronçon Brigue-Iselle n'ont atteint que fr. 142 723 vis-à-vis de fr. 236 933 en 1915 et de fr. 823 355 en 1914.

Service des marchandises (y compris les bagages et les animaux).

Après déduction de la diminution provenant du service postal (fr. 324 756), cette rubrique accuse une plus-value de recettes de fr. 7 172 567, ou de 6.46 %, c'est-à-dire qu'à environ un million près, la recette s'élevant à fr. 118 100 888 atteint celle de la dernière année normale (1913). Le nombre des tonnes transportées, qui était de 14 562 601 en 1915, est monté à 15 416 215, ou de 5.86 %, en sorte qu'il n'a pas tout à fait marché du même pas que les recettes. Il en résulte que par rapport à 1915 le produit moyen par tonne s'est élevé de fr. 7.39 à fr. 7.66.

En regard de l'année précédente, les recettes des divers mois accusent les différences suivantes :

Janvier . — fr. 520 908	Mai . . + fr. 1 414 601	Septembre + fr. 1 037 464
Février . — „ 329 353	Juin . . + „ 1 790 882	Octobre . + „ 1 530 174
Mars . . — „ 1 140 522	Juillet . + „ 940 770	Novembre + „ 1 498 544
Avril . . — „ 1 360 008	Août . . + „ 921 924	Décembre + „ 1 389 000

La moins-value de recettes des quatre premiers mois s'explique d'emblée par le trafic considérable de marchandises qui s'est échangé entre l'Allemagne et l'Italie avant le mois de mai 1915, c'est-à-dire immédiatement avant l'entrée en guerre de l'Italie. A partir de cette époque, tous les mois accusent une très notable augmentation de recettes.

Le produit du tronçon Brigue-Iselle a également subi l'influence de la guerre; il s'est élevé à fr. 629 131 vis-à-vis de fr. 923 555 en 1915.

D'après le chapitre B du tableau qui précède, le compte de la *navigation à vapeur sur le lac de Constance* accuse de nouveau de fortes recettes en moins à toutes les rubriques, sauf pour le transport des animaux. La recette totale, qui était de fr. 488 526 en 1915, est tombée à fr. 267 321 en 1916, c'est-à-dire qu'elle a presque diminué de moitié. La perte d'environ fr. 194 000 pour le trafic des marchandises à lui seul donne une image des restrictions subies par l'importation et l'exportation.

f. Détaxes.

Il est parvenu en 1916, en fait de nouvelles affaires :

- 7 705 demandes de restitution de taxes concernant le service des voyageurs (détaxes), y compris 482 demandes de détaxe portant sur des abonnements généraux;
- 13 580 réclamations concernant des taxes de transport, des frais accessoires et des fourvoiements (erreurs d'acheminement) en trafic direct suisse et international des marchandises et des animaux.

Il a été liquidé :

- 7 275 demandes de restitution de taxes-voyageurs, et
- 13 913 réclamations portant sur des taxes de transport de marchandises, des frais accessoires et des fourvoiements (75 301 envois).

III. Département de l'exploitation.

a. Généralités.

1. Le Conseil fédéral a pris les arrêtés suivants au sujet de la „*Suppression du service de guerre des entreprises suisses de chemins de fer*“, savoir:

a. le 16 février 1916:

„Article premier. Le service de guerre des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur est supprimé.

„Art. 2. Le présent arrêté entrera en vigueur le 1^{er} mars 1916. Les articles 1 et 2 de l'arrêté du Conseil fédéral du 26 novembre 1915 restent toutefois applicables à la fixation de l'horaire d'été 1916; en revanche, les dispositions des articles 3, 4 et 5 sont abrogées.

„Art. 3. Le Département militaire et le Département des postes et des chemins de fer sont chargés d'exécuter le présent arrêté.“

b. le 29 février 1916:

„Article premier. Le personnel des entreprises de transport jusqu'ici en service de guerre est de nouveau astreint, à partir du 1^{er} mars 1916, au paiement de la taxe d'exemption du service militaire.

„Art. 2. Le personnel des entreprises en question est tenu de payer pour l'année 1916 les $\frac{5}{6}$ de la taxe militaire doublée par arrêté du Conseil fédéral du 20 décembre 1915.“

c. le 29 février 1916:

„Article premier. Les arrêtés adoptés par le Conseil fédéral et les décisions prises par la direction militaire des chemins de fer dès le début de la guerre pour maintenir l'exploitation régulière des chemins de fer suisses et assurer le transport de denrées alimentaires de l'étranger en Suisse demeureront en vigueur après la suppression du service de guerre des chemins de fer suisses.

„Art. 2. Les heures de jour fixées dans l'article 8 de la loi fédérale du 19 décembre 1874 concernant les questions de droit relatives aux voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et les établissements industriels seront comprises déjà à partir du mois de mars entre 7 heures du matin et 6 heures du soir.“

Nous avons exécuté, le 6 mars, les changements résultant de cet état de choses.

2. Au lieu d'être discutés dans la *conférence européenne des horaires*, l'horaire d'été de 1916 et celui d'hiver de 1916/1917 ont été traités dans des conférences restreintes tenues à Vienne, en février, et à Stuttgart, en juillet; nous nous y sommes fait représenter.

En août s'est réunie à Berne, pour la première fois depuis la suppression du service de guerre des entreprises suisses de transport, la conférence ordinaire des horaires appelée à discuter l'horaire d'hiver de 1916/1917 avec les autorités cantonales et le Département des chemins de fer.

3. Nous nous voyons contraints de revenir encore ici sur la réduction des parcours qu'il a fallu prescrire vers la fin de l'exercice.

On a laissé entendre à maintes reprises, notamment dans les journaux, que le motif invoqué pour justifier la nécessité de cette réduction, soit l'économie du charbon, n'était qu'un prétexte pour réaliser des économies sur les frais d'exploitation en restreignant la consommation du combustible. Cette supposition n'est absolument pas fondée. Après l'entente intervenue avec l'Allemagne, les expéditions de charbon à notre adresse se maintinrent à peu près dans les limites contractuelles. En octobre, elles atteignirent les $\frac{4}{5}$ des quantités convenues, et c'est seulement en novembre que se produisit un fléchissement si marqué que le ravitaillement des locomotives obligea de recourir aux approvisionnements dans des proportions faisant craindre qu'en cas de durée de cet état de choses, les stocks ne fussent complètement épuisés au bout de sept mois. Ceci prouve qu'il était nécessaire d'élaborer un horaire réduit, comme ce fut ordonné à fin novembre.

On a également accusé les chemins de fer de s'entourer de „mystère“ pour l'établissement de cet horaire; le reproche provient sans doute de ce que les projets ne furent pas déposés publiquement, en sorte que les milieux intéressés ne purent pas présenter leurs vœux particuliers. L'abstention fut certes regrettable, en ce sens qu'elle mit obstacle à la suppression des rigueurs éventuelles de l'horaire. En fait, le premier projet fut prêt vers la mi-janvier 1917. L'application de la procédure usuelle d'introduction prévue par l'ordonnance du Conseil fédéral du 5 novembre 1903, eût exigé trois mois et demi. (Le premier projet de l'horaire d'été, à introduire normalement au 1^{er} mai, doit par exemple être adressé aux autorités le 15 janvier.) Or, pour obtenir une économie de charbon, il était absolument indiqué de traiter la chose plus rapidement. Si l'horaire restreint a pu être mis en vigueur pour le 20 février 1917, c'est grâce à l'abandon du mode de faire habituel.

4. Après que la question eût été discutée dans une conférence des directeurs, nous avons donné aux Directions d'arrondissement des instructions sur le *réemploi des apprentis au service des gares et des trains*. Voici, en substance, ce qu'elles prescrivent:

a. Les Directions d'arrondissement sont autorisées à réengager comme tels les *apprentis du service des gares ou des trains*, licenciés au début de la guerre et qui n'ont pas trouvé d'engagement ailleurs.

b. Les apprentis de gare qui ont subi avec succès leur examen de capacité et qui ont fait un apprentissage d'une durée pour le moins normale peuvent être engagés en qualité de commis s'ils sont qualifiés et si le besoin s'en fait sentir.

c. Un nombre restreint d'apprentis peut de nouveau être admis au service des gares sur la base du règlement n° 102 si cette mesure paraît nécessaire en prévision d'une reprise de trafic.

5. L'arrêté du Conseil fédéral du 11 septembre 1914, concernant la suspension des augmentations de traitement, a eu pour effet d'ajourner également le *nouveau classement des gares, stations et bureaux de marchandises* qui devait avoir lieu au 1^{er} avril 1915, c'est-à-dire à la date de la réélection générale du personnel. Ce classement a été effectué en 1916.

Soixante-trois gares et stations, de même que quinze bureaux de marchandises, ont ainsi obtenu un rang plus élevé.

6. Le contrat conclu les 18/21 juin 1910 avec le chemin de fer *Lac de Constance—Toggenbourg* pour l'*exploitation de cette ligne* par les chemins de fer fédéraux a été dénoncé pour le 1^{er} mai 1917. A partir de cette date, ladite compagnie exploitera elle-même ses lignes Romanshorn-Wattwil et Ebnet-Nesslau. Le 3 novembre, les deux administrations ont passé un nouveau contrat réglant leurs rapports réciproques. D'après ce contrat, l'exploitation directe entre Romanshorn et Rapperswil sera assurée par des locomotives, du matériel roulant et du personnel des deux administrations, selon le principe des compensations en nature.

7. Le 24 novembre, nous avons conclu avec la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon un contrat d'après lequel nous assurons le service de la *traction et des trains* (mouvement et conduite des trains) sur la ligne *Montier-Longeau* appartenant à cette compagnie.

8. Nous avons approuvé, en septembre, des *prescriptions fixant un procédé uniforme de distribution des règlements, instructions et prescriptions* au personnel du service des gares et de la conduite des trains, ainsi qu'à celui de la traction et des ateliers; elles sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1917.

Le nouveau procédé tend à restreindre dans une certaine mesure le nombre des règlements distribués. Au lieu d'être remis individuellement, certains d'entre eux seront déposés, à l'usage général, dans les locaux où le personnel a constamment accès. La réduction des tirages permettra de réaliser une économie sur les frais d'impression et de papier.

9. Indépendamment des 500 wagons suisses réservés aux *transports de houille des bassins de la Sarre et de la Ruhr* à destination de la Suisse, il en a encore été fourni 250 dès le 15 décembre pour amener le charbon des ports rhénans badois.

10. En remplacement de M. Balmer, décédé en octobre 1915, nous avons nommé *chef d'exploitation du II^e arrondissement, à Bâle*, M. Auguste Reinhard, de Röthenbach (Berne), précédemment inspecteur de la gare de Bâle C. F. F.

b. Service des gares et conduite des trains.

Rien à signaler.

c. Service des télégraphes et des installations électriques.

1. Il a été publié une nouvelle édition des *cahiers des charges pour articles électro-techniques fabriqués en gros*.

2. L'élaboration d'*instructions techniques* à l'usage du personnel a été mise en travail. Il a paru au cours de l'exercice une description de la télégraphie double avec courant continu et courant alternatif, ainsi qu'une instruction pour le montage de câbles à isolation de papier desséché.

d. Service de la traction et des ateliers.

1. Du matériel roulant prévu au budget, il ne restait plus à commander pour 1916 que *trois locomotives pour trains de marchandises de la série C⁵/6*. Par marché du 20 mai 1916, nous en avons adjugé la fourniture à la Fabrique suisse de locomotives et de machines de Winterthur.

2. Pour continuer l'amélioration de l'éclairage des voitures, on munit d'accumulateurs 69 voitures et fourgons éclairés jusqu'ici au gaz et au pétrole.

3. Vu la *pénurie* constante de *matériel*, nous avons décidé d'aménager en wagons pour le transport du lait quelques anciennes voitures ne pouvant plus guère être utilisées. Soixante-six paires de wagons à long bois sont en outre transformées (30 paires en wagons ouverts ordinaires et 36 paires en wagons ouverts à quatre essieux) pour pouvoir les employer au transport de marchandises diverses; nous avons également fait aménager en wagons couverts et en wagons ouverts un grand nombre de châssis de véhicules mis au rebut. Nous avons acheté deux vieux wagons couverts appartenant à une brasserie.

4. Eu égard aux prix avantageux et à l'installation de la traction électrique sur la ligne du St. Gothard, nous avons *vendu* un certain nombre de *vieilles locomotives à vapeur* qui ne répondaient plus aux exigences actuelles et ne pouvaient ainsi plus être utilisées que dans une mesure restreinte.

5. Nous avons relevé dans le rapport de gestion de 1915 (chapitre A, ch. 9, lettre o, p. 5) que la dissémination des commandes présentait déjà des inconvénients en temps de paix, et que ce système s'était révélé intenable pendant la guerre, surtout en ce qui concerne les produits étrangers. *L'achat des divers matériaux par un organe central*, soit par le service de la traction et des ateliers, a donc continué pendant l'exercice, de sorte qu'il en est résulté de nouvelles économies et des avantages multiples. Par rapport à l'année précédente, les difficultés d'importation ont encore augmenté au point de devenir souvent presque insurmontables. Le succès n'a pu être obtenu qu'au prix d'efforts opiniâtres et sans relâche.

Au cours de l'exercice, le service a *commandé les objets et le matériel suivants*:

692	essieux de locomotives, de tenders et de wagons,
18	corps de roue,
29	roues pleines,
5 700	bandages,
572	boîtes ou parties de boîtes à huile,
111	ressorts à boudin,
13 195	pièces diverses d'appareils de choc et de traction,
10 400	tubes bouilleurs,
84 600	viroles pour tubes bouilleurs,
300	batteries pour l'éclairage des trains, avec pièces de rechange,
11 500 m.	de courroies pour dynamos servant à l'éclairage des trains,
12 000	lampes à incandescence,
1 000	cartes du réseau des C.F.F. pour voitures,
6 400 kg.	de matériel de cuivre pour locomotives,
30 600	" d'étain de Banka,
2 300	" de soudure forte de cuivre,
5 000	" d'antimoine,
62 800	" de soude,
3 400	" de craie,
350	" de colle forte,
28 280	" de benzine,
275 800	" de pétrole,
58 450	" d'huile de lampe,
21 000	" d'huile de térébenthine et de ses succédanés,
41 200	" d'huile de lin,
72 400	" d'huile pour enclenchements et appareils centraux,
12 200	" d'huile à parquets,
5 350	" d'huile pour urinoirs,
2 000	" d'huile spéciale pour pompes à air Westinghouse,
4 900	" d'huile pour perceuses,
16 140	" de désinfectants (marques Aldoforme et Oloforme),
27 265	" de graisses diverses,
1 865 t.	de houille de forge,
68 t.	de charbon de hêtre,
2 420 t.	de gaillettes d'anhracite,
325 t.	de briquettes d'anhracite ovoïdes,
10 t.	de briquettes de lignite,

En tenant compte des 548 811 tonnes de combustible pour locomotives et des 1230 tonnes d'huile de graissage destinées à l'exploitation, matériel encore acquis en vertu de marchés par le service de la traction et des ateliers, la valeur totale de ces commandes se monte à fr. 22 496 000, chiffre rond, dont près de fr. 20 726 000 sont compris au poste „Achats“ des comptes des économats (pages 124 et 125 ci-après) alors que le

solde d'environ 1 770 000 concerne les ateliers. Les achats effectués directement par les économes des cinq arrondissements (sans les imprimés, dont l'acquisition s'effectue par l'administration des imprimés), s'élèvent à environ fr. 3 874 000 ou à 15,3 % de la somme totale de fr. 25 360 000 portée aux comptes de ces services.

6. Nous avons de nouveau obtenu de bons résultats de la *vente des vieux matériaux des ateliers* par un service central, mode de faire dont parle déjà le rapport de 1915. Au cours de l'exercice, ces ventes ont atteint la somme de fr. 708 680.

7. Comme les prix étaient avantageux, nous avons *vendu quelques vieilles machines-outil des ateliers* dont nous pouvions nous dispenser.

8. Les marchés avec la Société rhénane de vente de charbon et d'affrètement, à Mülheim-Ruhr et avec la Société des entrepôts M. Stromeyer, à Constance et Kreuzlingen, pour la *fourniture de combustible destiné au chauffage des locomotives* ont pris fin le 31 décembre 1915. La conclusion de marchés pour plusieurs années n'a pas non plus été possible cette fois-ci; on a uniquement réussi à passer les accords suivants:

a. avec la Société rhénane de vente de charbon et d'affrètement, à Mülheim-Ruhr, le 25 janvier, un II^e supplément aux marchés des 22 mars/7 avril 1909, pour la fourniture totale de 480 000 tonnes de houille de la Ruhr, de briquettes de la Ruhr et de coke, livrables du 1^{er} janvier au 31 décembre 1916; les quantités arriérées, s'élevant ensemble à 24 273 tonnes, seront en outre livrées après coup;

b. avec la Direction royale des mines de Sarrebruck:

I^{er} accord du 19 janvier, pour la fourniture de 18 000 tonnes de houille de la Sarre, jusqu'à fin mars 1916;

II^e accord du 30 mars 1916, pour la fourniture de 70 000 tonnes de houille de la Sarre, dans la période du 1^{er} avril 1916 au 31 mars 1917;

c. avec la Société des entrepôts M. Stromeyer, à Constance et Kreuzlingen:

I^{er} accord des 4/7 janvier 1916, pour la fourniture de 15 000 tonnes de houille de la Ruhr et de coke, de janvier à mars 1916;

II^e accord, du 30 mars 1916, pour la fourniture de 20 000 tonnes de houille de la Ruhr et de coke, au cours des mois d'avril à juillet 1916.

III^e accord du 24 juin 1916, pour la fourniture de 25 000 tonnes de houille de la Ruhr et de coke, pendant les mois d'août à décembre 1916.

Vingt wagons de briquettes belges ont en outre été commandés à titre d'essai.

Les négociations pour la fourniture ultérieure du charbon sont entamées.

9. Les *ouvriers des ateliers* ont bénéficié d'*augmentations de salaires* au delà du maximum ordinaire pour une somme annuelle de fr. 112 300, chiffre rond.

10. Nous nous proposons depuis longtemps d'augmenter de façon convenable l'*effectif des apprentis de nos ateliers*, et notamment d'en former aux ateliers de Zurich, où le manque de place ne permettait guère de le faire jusqu'ici. Ayant examiné la situation, nous pensons occuper dans nos ateliers, depuis Pâques 1917, 161 apprentis, vis-à-vis de 112 en 1916. L'accroissement sera donc de 49 unités, c'est-à-dire que par rapport au nombre des ouvriers, celui des apprentis s'élèvera de 2,93 à 4,28 %. Au cours des prochaines années, cette proportion sera encore augmentée petit à petit.

De cette façon, on aura convenablement pourvu au recrutement d'ouvriers indigènes et, du moins pour ce qui nous concerne, tenu compte des demandes de l'Association patronale suisse des constructeurs de machines et de la Société suisse des arts et métiers, tendant à ce que les entreprises publiques coopèrent dans une plus large mesure que jusqu'ici à la formation de jeunes ouvriers professionnels.

11. Conformément au désir de la majorité des ouvriers, nous avons décidé de donner congé au personnel *des ateliers de Coire le samedi après-midi* (comme précédemment à Olten, Romanshorn et Rorschach), tout en maintenant la durée de 54 heures de travail par semaine. Le temps de travail en moins du samedi est compensé par une prolongation correspondante de celui des autres jours de la semaine.

12. L'*effectif des ouvriers des ateliers*, leur répartition par classe et le chiffre de leur salaire moyen par heure au 1^{er} avril 1916 et 1915 accusent les chiffres suivants:

Nombre et répartition par classe des ouvriers des ateliers, et salaires moyens par heure au 1^{er} avril 1916 et 1915.

Ateliers	Ouvriers classés				Ouvriers non classés	Apprentis	Nombre total des ouvriers et apprentis	Ouvriers ayant dépassé le maximum ordinaire				Salaire moyen par heure dans les trois classes *				
	Nombre par classe de salaire							0/0	Nombre par classe de salaire			I	II	III	Total	
	I	II	III	Total												
									Cts.	Cts.	Cts.					Total
Yverdon	1916	283	109	76	468	13	13	494	129	73	18	220	74,46	64,41	55,51	69,04
	1915	317	108	87	512	14	20	546	131	74	20	225	71,53	64,06	53,80	66,94
Fribourg	1916	72	36	18	126	—	6	132	21	16	5	42	74,65	65,47	58,56	69,73
	1915	69	40	21	130	—	8	138	21	16	5	42	73,38	64,33	56,86	67,92
Bienne	1916	251	157	55	463	—	15	478	125	94	9	228	78,11	66,50	57,49	71,72
	1915	258	160	56	474	—	19	493	128	95	9	232	76,60	65,06	56,59	70,65
Olten	1916	426	269	92	787	10	46	843	189	137	25	351	76,21	64,67	55,66	69,86
	1915	422	268	90	780	14	41	835	197	139	25	361	75,49	63,87	54,72	69,10
Zurich	1916	486	122	126	734	12	—	746	232	76	26	334	78,04	67,21	58,67	72,91
	1915	500	126	131	757	13	—	770	238	77	26	341	76,61	66,27	57,81	71,55
Romanshorn	1916	38	7	18	63	8	1	72	26	6	5	37	77,68	65,71	55,22	69,65
	1915	39	7	15	61	11	1	73	27	6	5	38	77,21	65,43	54,40	70,24
Rorschach.	1916	164	76	55	295	2	14	311	57	48	13	118	74,62	66,42	57,62	69,34
	1915	161	76	58	298	10	13	321	60	47	13	120	74,27	65,48	56,90	68,57
Coire	1916	139	78	24	241	—	6	247	85	44	10	139	78,50	64,28	57,25	71,78
	1915	140	81	26	247	—	9	256	87	45	10	142	78,08	63,55	56,04	71,00
Bellinzone.	1916	350	123	73	546	—	11	557	133	56	21	210	75,47	63,18	55,75	70,06
	1915	335	150	92	577	1	23	601	139	66	27	232	74,82	62,28	55,00	68,39
Total et moyenne	1916	2209	977	537	3723	45	112	3880	997	550	132	1679	76,48	65,20	56,85	70,69
	1915	2244	1016	576	3836	63	134	4033	1028	565	140	1733	75,24	64,38	55,74	69,44

* Les salaires par heure sont basés sur la journée de 9 heures.

En admettant, pour 1916, 305 journées de 9 heures, le revenu annuel d'un ouvrier des ateliers s'élève en moyenne :

a. à fr. 2 099.38 ($305 \times 9 \times 76,48$) pour la I^{re} classe de salaire, à fr. 1 940.44 ($305 \times 9 \times 70,89$), en moyenne totale pour 1916,
 b. " 1 789.74 ($305 \times 9 \times 65,20$) " " II^e " " 1 906.13 ($305 \times 9 \times 69,44$), " " 1915,
 c. " 1 560.53 ($305 \times 9 \times 56,85$) " " III^e " " ainsi augmentation du revenu annuel moyen = fr. 34,31.

L'augmentation du revenu annuel moyen représente pour les 3723 ouvriers classés dont mention ci-dessus un surcroît de dépense de $3723 \times \text{fr. } 34,31 = \text{fr. } 127\,736.13$ par an.
 Pour ceux qui travaillent à la tâche, le revenu annuel est plus élevé.

IV. Département des travaux.

a. Généralités.

1. Eu égard aux conditions incertaines créées par la guerre, nous avons décidé d'insérer, jusqu'à nouvel avis, les clauses suivantes dans les nouveaux contrats de construction :

„Si, en cours d'exécution des travaux, il survient une augmentation du prix des matériaux les plus importants ou de la main-d'œuvre, elle sera supportée, lorsqu'elle dépassera le 7 %, à raison de deux tiers par les chemins de fer fédéraux et d'un tiers par les entrepreneurs.

Ces augmentations de salaires et de prix de matériaux seront déterminées par comparaison avec ceux spécifiés par les entrepreneurs dans la liste jointe à leur soumission.

Les entrepreneurs ne peuvent pas revendiquer le bénéfice de la disposition ci-dessus pour les hausses des salaires et des prix de matériaux qu'ils n'ont pas spécifiés.

Pour toute augmentation des salaires fixés, les entrepreneurs devront requérir le consentement de l'administration, même en cas de grève. Si les salaires viennent à être augmentés, les états de paie acquittés devront, dès cette époque, être communiqués à la direction des travaux.

La provenance des divers matériaux doit être indiquée lors de la remise de la soumission. Toute augmentation de prix doit être justifiée à l'aide des factures originales. L'administration se réserve, dans ce cas, la faculté d'acheter les matériaux elle-même et de les mettre à la disposition des entrepreneurs, aux prix de la soumission majorés d'un tiers de la différence.“

2. Un nouveau cahier des charges spécial pour l'exécution des tunnels d'adduction d'eau a été mis en vigueur en prévision de l'adjudication des travaux des usines hydro-électriques du St.Gothard.

3. Nous avons édicté de nouvelles prescriptions pour l'ensemble du service des ponts des chemins de fer fédéraux.

4. Nous avons élaboré de nouvelles „prescriptions spéciales pour l'exécution de constructions métalliques“, basées sur la nouvelle ordonnance concernant la construction des ponts.

5. De nouvelles prescriptions fondamentales ont été édictées pour unifier et simplifier les conditions d'engagement des ouvriers du service d'entretien et de surveillance de la voie.

b. Travaux.

Le budget de construction de 1916 prévoyait une dépense de fr. 27 840 540. La somme effectivement dépensée a été, en chiffre rond, de 4 millions de francs inférieure aux prévisions budgétaires. Cette réduction n'est pas attribuable à un retard voulu dans la conduite des travaux, mais elle s'explique tout naturellement par le fait que certains d'entre eux, pour lesquels une dépense était prévue au budget, n'avaient pas encore pu être mis en chantier, parce que la procédure d'approbation prit beaucoup plus de temps qu'on ne l'avait prévu lors de l'établissement du budget. Il ne faut cependant pas perdre de vue que les circonstances n'étaient pas non plus favorables à une accélération des travaux. Le manque d'ouvriers, l'augmentation notable des prix et la difficulté de se procurer certains matériaux de construction en ont entravé la marche. On a dû, par exemple, différer la construction du nouveau pont à double voie sur la Sitter, près de St.Gall, parce que la mise en soumission n'a pas donné de résultat satisfaisant et que, pour un travail aussi important, tout retard, voire même tout arrêt des travaux par suite du manque d'ouvriers ou de matériaux, aurait pu avoir de très fâcheuses conséquences. Eu égard au prix très élevé des fers et à la difficulté de s'en procurer certaines sortes, il a également fallu différer la construction du nouveau pont du Rhin, près de Ragaz et d'un second pont sur la Landquart, à la station du même nom, ainsi que la réfection et le renforcement de divers autres ponts métalliques. La double voie Viège—Brigue n'a également pas pu être mise en service, quoique les travaux d'infrastructure soient terminés, parce que les rails nécessaires n'étaient pas encore arrivés.

Malgré cette situation défavorable due à la guerre, certains travaux importants qui grevaient lourdement le budget de construction depuis nombre d'années ont pu être menés à bonne fin.

C'est par exemple le cas de la nouvelle ligne du *Hauenstein*, qui a été livrée à l'exploitation le 8 janvier 1916, soit une année avant le terme prévu au contrat. Le décompte avec les entrepreneurs s'est effectué sans contestations. Le coût du nouveau tronçon qui a 16 136 m. de longueur, s'élève à fr. 28 071 000 en regard d'un crédit de „ 26 200 000

Le dépassement de crédit est donc de fr. 1 871 000, ou de 7,2 %. Ce dépassement a été occasionné, en majeure partie, par les importants travaux de consolidation qu'il a fallu exécuter dans les parties du tunnel traversant du trias supérieur, et par l'augmentation très sensible des prix des matériaux utilisés pour les installations télégraphiques, téléphoniques et du bloc de ligne.

La ligne du lac de Brienz a été ouverte à l'exploitation le 23 août 1916. La jonction directe des deux centres d'étrangers, Lucerne et Interlaken, se trouve ainsi réalisée. Pour faciliter le trafic des marchandises, un service de trucs-transporteurs a été organisé sur le tronçon de plaine Interlaken-Meiringen. Les trucs sont à ressorts et peuvent être accouplés à n'importe quel train.

Les travaux d'extension de la gare aux voyageurs de Lausanne ont aussi été terminés au cours de l'exercice. On constate avec plaisir que la dépense est restée en dessous des prévisions budgétaires.

Des doubles voies en construction, celle de Nottwil à Rothenburg a pu être mise en service le 28 juillet 1916. Nous ajoutons que le passage inférieur de Tivoli, à Fribourg, et l'agrandissement des stations de Dachsen, Amsteg et Gurtellen ont été terminés en 1916.

Au tunnel II du Simplon, on s'est senti du manque d'ouvriers. Du côté sud on a en outre eu beaucoup de peine à se procurer les matériaux de construction. La longueur totale de la partie achevée du tunnel atteignait 14 812 m. à fin 1916, soit le 75 % de la longueur totale. 3376 m. ont été exécutés au cours de l'exercice.

En 1916, on a en outre travaillé à l'extension des gares de Brigue, Bienne, Soleure-gare principale, Baden et Landquart, à l'agrandissement des stations de La Plaine, Sion, Herzogenbuchsee et Dietikon, ainsi qu'à la construction de la double voie sur les parcours Viège-Brigue, Landeron-Neuveville, Longeau-Mâche et Winkeln-Bruggen. On a de même entrepris la construction du pont commun pour la route et le chemin de fer sur le Rhône (pont Butin), sur la ligne de raccordement de Genève.

Nous relevons encore que les achats de terrains pour la déviation de la ligne de la rive gauche du lac de Zurich ont été poussés énergiquement, de même que l'élaboration des projets définitifs. Les professeurs Narutowicz, de Zurich et Rehbock, de Karlsruhe, ainsi que le Dr Epper, ingénieur, à Berne, ont été appelés à fournir sur la chute de la Sihl un rapport qui a servi de base pour l'élaboration du projet définitif.

Enfin, nous ajoutons que les travaux préliminaires pour la construction du chemin de fer de la Surb ont été entrepris, le Comité d'initiative ayant versé un acompte de fr. 30 000 à valoir sur les fr. 700 000 que les intéressés sont tenus de fournir à titre de subvention.

c. Entretien de la voie.

Nos observations figurent à la suite du compte d'exploitation.

d. Installation de la traction électrique.

1. Dans notre rapport du 23 août 1913 concernant l'installation de la traction électrique sur le parcours de montagne de la ligne du Gothard, nous avons déclaré qu'en décidant d'introduire l'exploitation électrique on n'entendait pas trancher définitivement la question du *choix du système* de courant à appliquer. Nous annoncions que nous suivrions attentivement tous les essais et toutes les expériences faites avec les divers systèmes jusqu'au moment où l'état d'avancement des travaux préliminaires nous contraindrait à prendre une décision. Les travaux des deux usines d'Amsteg et de Ritom allant être mis en chantier, il n'était plus possible d'ajourner une décision. Après examen approfondi des progrès accomplis dans l'intervalle, nous avons décidé de nous en tenir au courant monophasé, dans l'idée que ce genre de courant serait directement produit par les usines.

2. Les usines hydro-électriques de la Reuss, près d'Amsteg, et du lac Ritom, près de Piotta ont été mises en chantier au cours de l'exercice. A Amsteg, les deux bâtiments destinés au logement du personnel futur de l'usine sont déjà prêts. En raison du manque d'appartements locatifs, ils peuvent être utilisés par le personnel de la construction jusqu'à l'achèvement des travaux. On a procédé à la correction du Kärselenbach sur une longueur d'environ 100 m. Les travaux de dérivation de la Reuss, à la prise d'eau du Pfaffensprung et les travaux d'infrastructure de la conduite forcée et du funiculaire, à Amsteg, ont en outre été adjugés.

A Piotta, la galerie de vidange, à 30 m. en dessous du niveau du lac de Ritom, a été à peu près terminée; il ne restait plus qu'une seule charge de mines à faire sauter. Un rapport élaboré par la Commission hydro-biologique de la Société helvétique des sciences naturelles conclut que l'hydrogène sulfuré contenu dans les eaux du lac Ritom, à partir de 12 m. de profondeur ne nuira pas aux poissons du Tessin.

Ont été adjugés: Les travaux d'infrastructure de la conduite forcée et du funiculaire, la superstructure et les installations mécaniques de ce dernier, la dérivation du Tessin à proximité de la halle aux machines,

les travaux d'infrastructure et la pose de la superstructure de la voie de raccordement, ainsi que la fourniture et le montage d'un pont métallique sur le Tessin.

Dans le tunnel du St. Gothard, on a installé un tronçon d'essai long de 750 m., et entrepris le forage des trous pour les supports de la ligne de contact définitive. On a adjugé les travaux de transformation de l'installation de ventilation, à Göschenen, nécessités par la pose de la ligne de contact.

e. Administration du matériel de la voie.

1. La vente des vieux matériaux de superstructure a produit la somme de fr. 2 811 617.06. Les prix de vente, en hausse constante depuis l'ouverture des hostilités, ont subi une nouvelle augmentation au cours de l'exercice. Les demandes de matériaux pour les besoins du pays ont été très importantes. De grandes quantités de matériel usagé ont été livrées pour la construction de voies industrielles.

2. La fourniture de rails et de traverses métalliques neufs par l'Union des aciéries allemandes, S. A., à Düsseldorf, s'est effectuée très irrégulièrement. A partir du 1^{er} juillet, le Gouvernement allemand a suspendu les exportations d'acier et de fer. Un poste de 157 tonnes de rails a été libéré au cours du mois de septembre. Il n'a pas été possible d'obtenir d'autres envois pendant l'exercice. En regard de nos besoins en rails et traverses pour les travaux neufs et les réfections de voies en 1916, s'élevant à 15 200 tonnes, les livraisons accusent un déficit de 4248 tonnes.

La convention commerciale germano-suisse conclue en octobre pour l'approvisionnement de la Suisse en fer et acier permet d'espérer que les quantités dont nous avons besoin pourront nous être fournies.

En vertu de cette convention, une société coopérative a été constituée en octobre, sous le nom de „Bureau central suisse pour l'importation d'acier et de fer d'Allemagne“. Cette société (Bureau central des fers) a pour mission de répartir équitablement entre les consommateurs suisses les contingents à importer. L'entrée des C. F. F. dans cette société était tout indiquée.

3. Des contrats ont été passés avec 34 maisons suisses pour la fourniture des traverses de bois pour 1917. La valeur totale de cette fourniture s'élève à fr. 533 342.

4. La fourniture des attaches de rails pour 1917 a été adjugée à cinq usines, dont quatre suisses, pour la somme de fr. 347 493.

5. Nous donnons ci-après un aperçu des quantités de matériel approvisionnées au cours de l'exercice :

<i>Rails en acier Thomas :</i>		Tonnes
Type C. F. F. I, de 45,9 kg. par mètre		4 136
" " II, " 48,8 " " "		1 220
" " V, " 36,0 " " "		734
Total		6 090

<i>Traverses métalliques :</i>		Pièces	Tonnes
Traverses C. F. F. I, 2,70 m. pour lignes principales		63 581	4 646
Traverses doubles C. F. F. I, 2,70 m. pour lignes principales		1 724	216
Total		65 305	4 862

<i>Attaches de rails.</i>	790 tonnes
-------------------------------------	------------

<i>Traverses de bois :</i>		Pièces
a. Traverses ordinaires:		
chêne (985 pièces proviennent de l'étranger)		14 802
hêtre (1000 " " " ")		1 589
pin (toutes du pays)		4 389
mélèze (" " ")		116
Total		20 896

b. Traverses pour branchements et ponts:		
chêne (toutes du pays)		555 m. ³

Il a été imprégné:

A. Traverses ordinaires:

1. Avec des produits solubles dans l'eau: chlorure de zinc, E. K., Triolith, Bellit:		Pièces	Pièces
chêne		11 888	
pin		3 771	
mélèze		267	
			15 926
2. A la créosote:			
hêtre			65 094
		Total	81 020

B. Traverses pour branchements et ponts:

1. Avec des produits solubles dans l'eau: chlorure de zinc, E. K., Triolith, Bellit:		m. ³
chêne		401
2. A la créosote:		m. ³
chêne		104
hêtre		664
		768
	Total	1 169

L'Allemagne a interdit l'exportation de la créosote dès le début de la guerre. A titre exceptionnel, un poste de 245 t. a été libéré en juillet. La S. A. pour la conservation du bois, à Zofingue, avait passé, en 1915 déjà, une commande de 400 t. de créosote anglaise. Cette quantité n'est arrivée à destination qu'au cours de l'exercice, après de laborieuses négociations.

Entre temps, la distillation du goudron a fait en Suisse de notables progrès, de sorte que la majeure partie de nos besoins pourront être couverts dans le pays. Il est vrai que les prix de la créosote indigène sont près de trois fois plus élevés que ceux de la créosote allemande.

Les achats de traverses de hêtre ont été réduits autant que possible par suite du manque de créosote. L'imprégnation des traverses d'autres essences a pu être effectuée de façon rationnelle avec d'autres produits, tels que le chlorure de zinc, le E. K., le Triolith et le Bellit.

V. Département du contentieux.

a. Généralités.

1. Au début de la guerre, nous avons décidé que nos employés et ouvriers de nationalité étrangère appelés sous les drapeaux par leur pays d'origine doivent être considérés comme licenciés dès le jour de leur départ (voir rapport de gestion de 1914, chiffre 18, page 159). Les *demandes de secours présentées par les familles d'employés et d'ouvriers appelés au service de guerre étranger* ne peuvent donc pas être prises en considération.

2. En ce qui concerne la *situation des chemins de fer fédéraux vis-à-vis de l'assurance militaire*, nous avons émis l'avis dans un mémoire au Département des chemins de fer que c'est en première ligne à l'assurance militaire à répondre du dommage subi par nos agents du fait de maladies contractées au service militaire ou d'accidents qui y surviennent; nous ajoutons que les chemins de fer fédéraux ou leurs caisses de secours ne pouvaient être astreints à couvrir le dommage que dans la mesure où leurs prestations sont supérieures à celles de l'assurance militaire ou, tout au plus, jusqu'à couverture complète du dommage provoqué par la maladie ou l'accident.

Le Département des chemins de fer, celui de justice et de police et le Département militaire sont en revanche d'avis que notre administration doit fournir intégralement les prestations que lui imposent le règlement n° 3 et les statuts de la caisse de pensions et de secours, tandis que l'assurance militaire n'est responsable que subsidiairement.

On a par contre reconnu le caractère uniquement subsidiaire des prestations de la caisse des malades et l'obligation qu'a l'assurance militaire de verser l'indemnité de chômage totale.

Nous avons donné des instructions dans ce sens.

3. Les Directions d'arrondissement ont été invitées à n'adresser à l'autorité supérieure de surveillance des *recours contre les décisions d'organes inférieurs compétents de cette autorité* que par l'intermédiaire ou avec l'assentiment de la Direction générale, qui, dans la règle, représente l'administration des chemins de fer fédéraux dans ses rapports avec les autorités fédérales.

4. Les deux contrats passés avec la Compagnie européenne d'assurance des marchandises et des bagages, S. A., à Berne:

- a. le 15 juillet 1913, pour la *vente de polices d'assurance des bagages* par les bureaux des C. F. F. chargés de l'émission des billets combinables, avec durée initiale de validité allant jusqu'au 30 juin 1916 (v. rapport de gestion de 1913, chiffre 10, page 124) et
 - b. le 17 juin 1914, pour *l'assurance de bagages d'après le système des estampilles*, avec durée initiale de validité allant jusqu'au 31 décembre 1916 (v. rapport de gestion de 1914, chiffre 11, page 157)
- ont été renouvelés jusqu'au 31 décembre 1919.

Selon entente avec ladite compagnie, le mode d'assurance désigné sous lettre *b* a également été convenu pour les *colis express*.

5. Divers abus nous ont obligés à rappeler au personnel, par une communication générale de service, que la discrétion la plus stricte devait être observée sur les *transports* confiés au chemin de fer, et que des *renseignements* ne pouvaient être fournis sur ceux-ci qu'aux personnes désignées comme parties au contrat dans la lettre de voiture. Il n'est fait exception à cette règle, ajoutons-nous, que pour les personnes en possession d'une autorisation émanant de nous-mêmes ou de la Direction d'arrondissement compétente.

6. Vu les conditions d'exploitation où se trouve la station de dépôt d'*Erstfeld* nous avons décidé, en 1915, d'y installer une „*cuisine laitière*“, où le personnel pourrait se procurer, au prix de revient, du lait et d'autres boissons non-alcooliques, ainsi que du fromage, de la charcuterie et du pain. Dès que cette intention fut connue, la société des restaurateurs d'*Erstfeld* demanda au Conseil d'Etat du canton d'Uri „de chercher autant que possible à empêcher l'exercice de cette industrie“. A la suite de cette pétition, le Conseil d'Etat décida que „l'administration du chemin de fer était tenue, avant d'ouvrir la cuisine en question, d'adresser une demande d'autorisation à l'autorité communale, qui aurait à formuler à ce sujet son préavis, l'octroi de l'autorisation du Conseil d'Etat devant être subordonné à la preuve que l'établissement projeté répond à un besoin“.

Nous avons recouru contre cette décision au Conseil fédéral, par l'entremise du Département des chemins de fer, en prétendant que l'installation de cette cuisine était une mesure de prévoyance nécessitée par les besoins spéciaux de l'exploitation, d'ordre purement interne pour le chemin de fer et relevant ainsi exclusivement de l'autorité de surveillance des chemins de fer. Dans sa séance du 27 mai 1916, le Conseil fédéral a déclaré notre recours bien fondé, annulé la décision du gouvernement uranais et autorisé les chemins de fer fédéraux à installer la cuisine projetée, et à l'ouvrir immédiatement. Il relève entre autres, dans ses considérants que de telles institutions sont propres à exercer une heureuse influence sur la sécurité de l'exploitation, et que l'autorité fédérale a par conséquent tout lieu d'encourager les efforts de ce genre. Nous avons rendu les Directions d'arrondissement attentives à ces considérations, en les invitant à envisager la création de nouveaux établissements de ce genre.

7. Afin de nous rendre compte des effets de nos instructions provisoires de 1913 aux Directions d'arrondissement (v. rapport de gestion de 1913, chiffre 8, page 183), nous avons fait une *enquête sur l'état des cessions et saisies de traitements et de salaires* à fin mai 1916; cette enquête a donné les résultats suivants:

	Effectif du personnel à fin		Nombre des débiteurs à fin		Nombre des cessions et saisies à fin		Total des retenues mensuelles à fin	
	(Mars 1913)	Mai 1916	(Mars 1913)	Mai 1916	(Mars 1913)	Mai 1916	(Mars 1913) Fr.	Mai 1916 Fr.
I ^{er} arr.	(7 180)	7 390.	(176)	172	(240)	441	(3 697)	3 435
II ^e "	(10 044)	8 908	(76)	65	(389)	265	(1 658)	1 685
III ^e "	(8 073)	7 470	(47)	24	(15)	29	(441)	945
IV ^e "	(5 566)	5 136	(40)	23	(38)	26	(647)	456
V ^e "	(4 888)	5 946	(59)	76	(70)	85	(2 876)	1 870
Total	(35 751)	34 850	(398)	360	(752)	846	(9 319)	8 391

Il y a donc vis-à-vis de 1913 une forte augmentation de saisies et de cessions au I^{er} arrondissement, tandis qu'au II^e elles ont notablement diminué. Dans ces deux arrondissements, le chiffre des retenues mensuelles n'a pas beaucoup changé. Dans les autres, l'état des saisies et cessions est demeuré à peu près stationnaire. Le nombre total des débiteurs n'a que faiblement diminué; son accroissement au V^e arrondissement est dû surtout aux nouvelles lignes rattachées à ce dernier.

L'augmentation frappante du nombre des saisies au I^{er} arrondissement est attribuée par la Direction de celui-ci au fait qu'il a souvent fallu, par suite de la mobilisation, engager à la gare de Genève, en remplacement des ouvriers du P. L. M., des gens déjà endettés ou n'étant pas à l'abri de tout reproche. En 1913, on comptait à Genève 36 saisies, tandis qu'il y en avait 150 à fin mai 1916. La Direction du I^{er} arrondissement vouera toute son attention à cette anomalie et cherchera les moyens d'y remédier.

D'autre part, les conséquences de la guerre se font naturellement aussi sentir dans ce domaine.

Dans une lettre aux Directions d'arrondissement, nous avons fixé les conditions auxquelles nous considérons comme admissible, dans certaines circonstances déterminées, l'octroi de prêts aux employés et aux ouvriers tombés dans le besoin sans qu'il y ait de leur faute. Cette question ne pourra être régularisée qu'au retour d'une situation normale.

8. Quand éclata la guerre, de nombreux voyageurs furent obligés, pour diverses raisons, d'abandonner leurs *bagages en pays ennemi*, où ils furent séquestrés par l'autorité. Les expériences recueillies par nous, et en particulier les multiples demandes qui nous furent adressées nous ont convaincus qu'un échange de ces bagages, s'opérant par l'intermédiaire d'un pays neutre, serait un grand bienfait pour beaucoup de particuliers de tous les pays belligérants. Nous avons par conséquent prié les administrations ferroviaires intéressées des Etats européens actuellement en guerre de vouloir bien examiner la question d'un semblable échange, en leur offrant de servir d'intermédiaire pour l'opérer.

9. Le Département suisse des finances a institué une commission d'experts chargée de discuter la question de l'*introduction d'un impôt fédéral du timbre* (devant frapper aussi les documents de transport); nous y étions représentés.

10. Dans sa séance du 25 novembre 1913, le Conseil d'administration a reconnu, comme nous, que les chemins de fer fédéraux ne devaient pas perdre de vue le but qui s'impose de remplacer peu à peu la traction à la vapeur par la traction *traction électrique*, ni négliger aucun facteur capable d'en faciliter et d'en activer la réalisation. Il a en outre estimé qu'en principe les usines génératrices doivent être construites et exploitées par nous-mêmes.

L'exécution du programme de l'introduction de la traction électrique sur le réseau fédéral au moyen d'usines propre au chemin de fer se heurte toutefois, dès le début, à une grosse difficulté. Les forces hydrauliques d'une puissance et d'une constance suffisantes pour les besoins de la traction se font de plus en plus rares dans le pays. Et là où il en existe, existe aussi le danger que les cantons, les communes ou des particuliers ne s'en emparent d'ici à ce que nous puissions en entreprendre l'exploitation.

D'autre part, les chemins de fer fédéraux ne peuvent pas non plus acquérir, dès maintenant, la concession des forces dont la possession leur paraît indispensable pour plus tard, alors qu'ils ne pourront les mettre en valeur que dans un avenir encore incertain. En effet, nous aurions à payer pendant de longues années, sans en rien retirer, des droits de concession et des droits d'eau très importants, comme c'est déjà le cas dans le bassin de la Reuss, dans la Léventine et dans le Valais; de plus, il serait contraire aux intérêts des contrées en question et de l'économie publique du pays en général de laisser inemployés des cours d'eau avantageux.

Nous croyons avoir trouvé un système qui réponde à ces diverses exigences.

Les chemins de fer fédéraux acquièrent de semblables concessions en leur propre nom, et ils octroient des *sous-concessions* à des tiers, à des conditions sauvegardant les intérêts du chemin de fer, moyennant que ces tiers assument l'obligation d'exploiter les forces tant que nous n'en avons pas besoin nous-mêmes.

Nous passons à cet effet des contrats reposant sur les principes suivants:

Pendant la durée du contrat, le sous-concessionnaire doit prendre à sa charge au moins les droits de concession, les droits d'eau et les impôts incombant aux chemins de fer fédéraux. Dans ses rapports avec l'autorité concédante, le sous-concessionnaire doit recourir à notre intermédiaire. Il doit construire l'usine de telle façon qu'elle se prête plus tard avec le moins de transformations possible au service du chemin de fer. Nous nous réservons par conséquent le droit d'approuver les plans et de surveiller la construction et l'exploitation par le sous-concessionnaire. Les comptes de construction doivent aussi être approuvés par nous. Les chemins de fer fédéraux s'assurent un droit de rachat, sans en assumer l'obligation. Le terme de rachat est fixé de manière à permettre de réaliser peu à peu, sans entrave, l'exploitation électrique du réseau, tout en tenant compte des intérêts commerciaux du sous-concessionnaire. Afin que ces contrats ne fassent cependant pas obstacle à l'installation de la traction électrique avant le terme prévu, si elle devenait nécessaire, ils contiennent une clause obligeant le sous-concessionnaire à nous fournir, même avant ce terme, l'énergie nécessaire en la forme voulue, et cela au prix de revient, si nous l'exigeons par un avis notifié trois ans à l'avance. Les contrats fixent les principes d'après lesquels se calcule le prix de revient. D'autre part, il est possible dans la plupart des cas d'assurer aux sous-concessionnaires la fourniture, après le rachat des usines, d'une partie des excédents d'énergie dont les chemins de fer fédéraux n'auront pas l'emploi, et cela leur permet de s'adapter plus facilement à la situation nouvelle qui résultera de ce rachat. Enfin, les contrats fixent l'amortissement que doivent opérer les sous-concessionnaires, en sorte que le prix du rachat peut être établi en tous temps, sans difficulté.

Nous appuyant sur ces principes, nous avons passé des contrats avec la S. A. des usines de la Lonza pour les concessions que nous possédons dans le Haut-Valais, soit celles des forces de la Binna et celle des forces du Rhône près du village de Mœrel. Notre Conseil d'administration les a ratifiés le 9 février 1917.

Des négociations ont été entamées pour la sous-concession des eaux de la Barberine, de l'Eau-Noire et du Trient, dans le Bas-Valais, ainsi que du tronçon Monte-Piottino, dans le canton du Tessin.

b. Assurances.

1. Par suite de la mise en vigueur au 1^{er} janvier 1916 d'une nouvelle loi sur l'assurance contre l'incendie, tous les bâtiments du canton de Berne ont été évalués à nouveau. Nous avons éliminé de l'assurance les parties d'immeubles qui, d'après la loi, n'y sont pas soumises. Notre fonds d'assurance s'est en outre chargé du cinquième de l'assurance totale. L'économie ainsi réalisée sur les primes se monte à plus de fr. 3000 par an.

2. Les *caisses cantonales d'assurance* nous ont payé fr. 15 416 pour 8 sinistres.

3. Notre *fonds d'assurance contre l'incendie* a été débité en 1916 de fr. 8479.45 pour 59 sinistres.

c. Cautionnements.

1. La *revision des cautionnements fournis en garantie de crédits pour frais de transport*, effectuée pendant le IV^e trimestre, n'a donné lieu à aucune mesure spéciale:

a. Sûretés fournies en espèces:

[illegible]

b. Sûretés fournies en titres :

[illegible]

c. Cautionnements :

[illegible]

Au total 3014 sûretés pour fr. 16 426 911.— (1915: 3174 — fr. 17 133 836. —). Dans cette somme sont comprises 23 *sûretés générales* s'élevant à fr. 2 244 500.—.

d. Impôts.

1. Notre recours contre la taxation des biens-fonds des chemins de fer fédéraux, à Albisrieden (v. rapport de gestion de 1915, ch. 2, p. 25), a été écarté par le Conseil d'Etat du canton de Zurich. Nous avons porté l'affaire devant le Tribunal fédéral, qui a approuvé notre manière de voir et exonéré de l'impôt les immeubles en cause.

2. Nous avons dû recourir contre le chiffre auquel la commission des impôts de la commune d'Altstetten (Zurich) a taxé nos terrains.

e. Accidents.

Nous nous référons, quant au nombre des accidents donnant lieu à responsabilité civile et aux indemnités payées en 1916, aux tableaux statistiques et aux comptes de l'exercice.

Il a été réglé pendant l'exercice les cas de responsabilité suivants :

par la Direction du 1 ^{er} arrondissement					22
33	33	33	33	II ^e	12
33	33	33	33	III ^e	37
33	33	33	33	IV ^e	15
33	33	33	33	V ^e	22

Total 108 (1915: 123)

Onze des arrangements conclus par ces Directions ont dû être soumis à notre ratification, conformément au règlement d'exécution de la loi sur le rachat.

f. Achats et ventes de terrains.

Nous empruntons les données suivantes aux tableaux statistiques :

Achats de terrain:				Ventes de terrain:			
	Parcelles	Superficie m ²	Prix d'achat Fr.		Parcelles	Superficie m ²	Prix de vente Fr.
I ^{er} arrond.	44	15 848	180 999. 40	57	49 747	24 429. 35	
II ^e "	54	110 063	412 137. 70	63	33 480	43 243. 20	
III ^e "	34	22 481.6	709 517. 65	23	7 743.6	3 073. 50	
IV ^e "	42	26 598	105 077. 80	15	4 556	1 612. —	
V ^e "	297	245 731	435 164. 95	7	46 076	15 688. —	
Total	471	420 721.6	1 842 897. 50	165	141 602.6	88 046. 05	

g. Réclamations.

1. *Réclamations et irrégularités* dans le *service international* (Direction générale) et dans le *service interne* (Directions d'arrondissement):

A. Réclamations adressées aux chemins de fer fédéraux.

I. Nombre des réclamations.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie							Pour retard				
	Réclama- tions non liquidées provenant de 1915	Réclama- tions reçues en 1916	Liquidées par le paiement d'indemnités		Repoussées		Restaient à liquider à la fin de 1916	Réclama- tions non liquidées provenant de 1915	Réclama- tions reçues en 1916	Liquidées par le paiement d'indem- nités	Re- poussées	Restaient à liquider à la fin de 1916
			par les services du contentieux	par les stations	par les services du contentieux	par les stations						
Direction générale	2 010	3 658	578	779	1 863	865	1 583	574	98	23	533	116
I ^{er} arrondissement	79	1 834	331	957	295	232	98	22	167	102	66	21
II ^e "	36	2 283	430	1 156	525	192	16	4	200	139	61	4
III ^e "	7	2 387	351	1 546	176	314	7	3	203	108	95	3
IV ^e "	2	1 342	188	607	260	284	5	—	114	71	43	—
V ^e "	14	1 495	201	677	329	281	21	2	79	56	21	4
Total	2 148	12 999	2 079	5 722	3 448	2 168	1 730	605	861	499	819	148
En 1915	1 264	13 923	2 231	4 938	3 194	2 676	2 148	337	1 448	638	542	605

II. Montant des indemnités.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie				Pour retard		
	Indemnités réclamées	Indemnités payées			Indemnités réclamées	Indemnités payées	Part des C. F. F.
		par les services du contentieux	par les stations	Part des C. F. F.			
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale	798 486	93 361	20 493	24 422	58 161	1 282	128
I ^{er} arrondissement	88 378	15 539	12 018	27 167	5 500	2 198	2 191
II ^e "	76 444	25 684	14 986	40 113	4 768	1 506	1 464
III ^e "	90 863	20 534	29 420	48 827	10 373	1 949	1 936
IV ^e "	47 112	11 307	7 094	17 112	3 838	793	789
V ^e "	53 346	10 859	8 204	17 629	2 254	896	733
Total	1 154 629	177 284	92 215	175 270	84 894	8 624	7 241
En 1915	1 226 575	166 732	72 056	154 876	128 827	13 659	8 188

B. Réclamations adressées à d'autres administrations pour des transports auxquels participent les chemins de fer fédéraux.

	I ^o Nombre des réclamations				II ^o Indemnités auxquelles participent les chemins de fer fédéraux			
	Pour perte totale ou partielle et pour avarie		Pour retard		Pour perte totale ou partielle et pour avarie		Pour retard	
	Réclamations transmises aux CFF	Réclamations liquidées par paiement d'indemnités de la part des CFF	Réclamations transmises aux CFF	Réclamations liquidées par paiement d'indemnités de la part des CFF	Total des indemnités	Part des CFF	Total des indemnités	Part des CFF
					Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Direction générale . . .	1 120	642	20	15	111 718	23 340	1 487	282
I ^{er} arrondissement . . .	226	169	18	8	4 673	2 999	77	72
II ^e " . . .	201	201	5	5	6 208	4 216	245	42
III ^e " . . .	203	197	20	10	4 234	3 412	131	118
IV ^e " . . .	67	67	2	2	1 649	1 136	15	7
V ^e " . . .	62	55	12	7	1 935	1 143	342	201
Total	1 879	1 331	77	47	130 417	36 246	2 297	722
En 1915	2 069	1 321	375	147	138 977	41 978	18 846	6 272

C. Irrégularités.

	Avaries ou pertes partielles	Empêchements à la livraison
Direction générale . . .	923	459
I ^{er} arrondissement . . .	1 133	519
II ^e " . . .	67	284
III ^e " . . .	83	384
IV ^e " . . .	308	367
V ^e " . . .	131	93
Total	2 645	2 106
En 1915	2 597	2 604

D. Procès.

	Pour perte totale ou partielle et pour avarie						Pour retard					
	En cours le 1 ^{er} janvier 1916	Intentés en 1916	Liquidés en 1916			En cours le 31 décembre 1916	En cours le 1 ^{er} janvier 1916	Intentés en 1916	Liquidés en 1916			En cours le 31 décembre 1916
			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 . . .	31	17	14	6	20	28	2	1	—	—	—	3
I ^{er} arrondissement . . .	7	2	4	1	5	4	1	—	1	—	1	—
II ^e " . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III ^e " . . .	2	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
IV ^e " . . .	1	1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
V ^e " . . .	5	1	4	—	4	2	—	—	—	—	—	—
Total	46	21	26	7	33	34	3	1	1	—	1	3
En 1915	23	44	17	4	21	46	2	2	1	—	1	3

h. Administration des caisses de pensions, de secours et des malades.

A. Généralités.

1. Les *comptes et bilans de 1915* soumis au Département suisse des chemins de fer et à l'Office fédéral des assurances sociales n'ont donné matière à aucune observation ni décision spéciale de la part de ces autorités.

2. Vu l'art. 54 de la loi fédérale sur l'assurance-maladie et accidents, nous avons demandé à la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, à Lucerne, de nous confier une agence pour l'ensemble de notre personnel astreint à l'assurance, et de nous *charger de son assurance* au sens des art. 55 et ss. de ladite loi (v. rapport de gestion de 1915, ch. 2, p. 27). La direction de cette caisse nous a répondu que son Conseil d'administration l'avait autorisée à conclure avec des entreprises fédérales des ententes spéciales pour la collaboration à l'assurance. L'affaire est encore en suspens.

3. La loi sur l'assurance-maladie et accidents a nécessité une revision des statuts de la *caisse des malades et de secours* pour nos ouvriers (v. aussi rapport de gestion de 1915, ch. 2, p. 27); nous avons eu soin de discuter les projets, dans plusieurs séances, avec les délégués des ouvriers intéressés. Après qu'ils auront été soumis au Conseil d'administration, les nouveaux statuts, tant ceux pour l'assurance-maladie que ceux pour l'assurance en cas d'invalidité et de décès, entreront en vigueur dès que fonctionnera l'Office des assurances sociales, à Lucerne (1^{er} janvier 1918).

Un examen des modifications que ladite loi oblige d'apporter aux *statuts de notre caisse de pensions et de secours des fonctionnaires* a démontré que ces changements peuvent être limités à environ trois articles, et qu'une *revision partielle* sera suffisante. Celle-ci ne déploiera également ses effets qu'à partir de l'entrée en fonction de l'office susdésigné.

4. Au cours de l'exercice, le *Comité central de la Société des agents de chemins de fer pensionnés* a de nouveau sollicité, en invoquant le renchérissement de la vie, l'octroi de suppléments de pension. De même qu'en 1913 (v. rapport de gestion de cette année, ch. 8, p. 200), nous avons dû refuser, tant pour des motifs juridiques que pour des raisons financières, de prendre cette demande en considération.

5. Le remaniement des *bases techniques d'assurance de notre caisse de pensions des fonctionnaires*, appuyé sur les expériences recueillies depuis 1907, a continué de progresser durant l'année; pour ce qui nous concerne, nous espérons pouvoir achever le travail en 1917 et le soumettre à l'approbation du Conseil fédéral en sa qualité d'autorité de surveillance dans le domaine des caisses de pensions et de secours des chemins de fer.

B. Caisse de pensions et de secours.

1. Au cours de l'exercice, l'administration des caisses de pensions et de secours a eu à régler les cas ci-après, conformément aux statuts:

Mise en invalidité et décès	Direction générale	Arrondissements					Total
		I	II	III	IV	V	
<i>Invalides</i>	5	78	73	80	22	56	314
invalides ayant moins de 5 ans de service	—	2	2	1	—	1	6
invalides ayant 5 ans de service ou plus	5	76	71	79	22	55	308
<i>Assurés actifs décédés</i>	4	24	27	19	12	19	105
indemnités à forfait allouées à des veuves	—	3	1	—	—	1	5
indemnités à forfait allouées à des orphelins	—	4	1	—	—	1	6
indemnités à forfait allouées à des orphelins de père et de mère	—	—	—	—	—	4	4
veuves pensionnées	3	20	23	17	11	12	86
orphelins pensionnés	3	40	50	27	26	13	159
orphelins de père et de mère pensionnés	1	—	—	1	—	—	2
<i>Invalides décédés</i>	16	33	35	38	25	19	166
veuves pensionnées	11	20	23	20	18	9	101
orphelins pensionnés	9	16	6	7	6	12	56
orphelins de père et de mère pensionnés	1	2	1	1	—	1	6
<i>Veuves décédées</i>	3	13	16	17	23	10	82
orphelins de père et de mère pensionnés	—	—	2	3	—	2	7
<i>Veuves remariées</i>	—	3	2	—	4	1	10
orphelins de père et de mère pensionnés	—	—	3	—	8	1	12

L'administration a reçu en outre 158 *demandes de secours basées sur l'art. 36*, lesquelles ont été accueillies en tout ou en partie par les commissions compétentes de la caisse de secours. La somme affectée à ces secours s'élève à *fr. 21 503. 30*.

Nous avons été avisés de 11 cas d'invalidité et de 14 décès résultant d'accidents qui engageaient la responsabilité des C. F. F.

2. Le tableau suivant indique les *mutations survenues dans l'effectif des actifs assurés, ainsi que dans les montants de traitements assurés*:

	Nombre	Montant des traitements assurés
Actifs assurés le 31 décembre 1915	22 699	62 720 946
Augmentation en 1916:		
1. Actifs assurés repris du Fonds de retraites P. L. M.	38	97 550
2. Entrées	671	1 277 140
3. Augmentations de traitements	—	4 473 228
	709	5 847 918
Diminution en 1916:		
1. Sorties	118	296 395
2. Invalides avec indemnités à forfait	6	12 275
3. " " pension annuelle	284	974 100
4. " à la suite d'un accident engageant la responsabilité civile	12	32 865
5. Décès avec indemnité à forfait aux survivants	5	13 755
6. " " survivants ayant droit à la pension	93	300 665
7. " sans survivants	11	26 890
8. " à la suite d'un accident engageant la responsabilité civile	16	44 840
9. Réductions de traitements	—	170
	545	1 701 955
Actifs assurés le 31 décembre 1916	22 863	66 866 909

3. Nous donnons ci-après un tableau du *mouvement* qui s'est produit dans l'état des *invalides, des veuves et orphelins pensionnés*:

	Nombre	Pensions annuelles
Invalides assurés le 31 décembre 1915	3 263	5 395 474. 60
Augmentation en 1916:		
1. Invalides repris du fonds de retraites P. L. M.	1	2 800. 20
2. Nouveaux invalides	291	614 937. —
3. Augmentations de pensions	—	3 423. 60
	292	621 160. 80
Diminution en 1916:		
1. Invalides décédés	168	269 701. —
2. Rachat de pension	1	634. 80
3. Pensions supprimées ou réduites	3	7 059. 60
	172	277 395. 40
Actifs assurés le 31 décembre 1916	3 383	5 739 240. —

La pension annuelle pour les *nouveaux* invalides est ainsi en moyenne de $\frac{614\,937}{291} = \text{fr. } 2113.19$ par tête, vis-à-vis de fr. 2211.16 en 1915. Il est à remarquer que le chiffre de 477 invalides de l'année dernière constitue une progression ascendante qui, l'expérience l'a démontré, devait être suivie d'une forte dépression. Or, cette réaction s'est produite; comme nous le verrons plus loin, la mise en invalidité a dépassé

nos prévisions (basées sur les expériences de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer) de près de 200 %.

La pension annuelle moyenne pour les *invalides décédés* est de $\frac{\text{fr. } 269\,701}{168} = \text{fr. } 1\,605.36$ par tête, en regard de fr. 1623.94 l'année précédente.

Effectif des veuves pensionnées.

	Nombre	Pensions annuelles
Veuves assurées le 31 décembre 1915	2 534	1 665 842.55
Augmentation en 1916:		
1. Veuves reprises du fonds de retraites P. L. M.	2	700. —
2. Nouvelles veuves	191	164 489.40
	193	165 189.40
Diminution en 1916:		
1. Veuves décédées	83	45 989.80
2. Veuves remariées	12	8 082.20
	95	54 072. —
Veuves assurées le 31 décembre 1916	2 632	1 776 959.95

Effectif des orphelins de père.

Orphelins assurés le 31 décembre 1915	1 226	230 986.85
Augmentation en 1916:		
Nouveaux orphelins	182	32 302.80
Diminution en 1916	162	30 910.35
Orphelins assurés le 31 décembre 1916	1 246	232 379.30

Effectif des groupes d'orphelins de père et de mère pensionnés.

Groupes d'orphelins assurés le 31 décembre 1915	149	71 176.25
Augmentation en 1916:		
Nouveaux groupes d'orphelins	17	8 995.29
Diminution en 1916	22	7 178.20
Groupes d'orphelins assurés le 31 décembre 1916	144	72 993.25

Pour les veuves et orphelins d'actifs pensionnés en 1916 à teneur des statuts des C. F. F., la pension annuelle moyenne est ainsi:

pour les *veuves*, de $\frac{\text{fr. } 80\,127}{93} = \text{fr. } 861.58$

vis-à-vis de fr. 871.45 en 1915;

pour les *orphelins*, de $\frac{\text{fr. } 26\,638.80}{149} = \text{fr. } 178.78$

en regard de fr. 156.81 pour 1915.

4. Le compte de profits et pertes figure à la page 138 de ce rapport; il boucle par un déficit annuel de fr. 2 167 076.03, dont la provenance est renseignée au tableau de la page 142. En regard de gains assez élevés provenant de nouvelles entrées (fr. 317 700), de sorties (fr. 288 000), d'un surplus d'intérêt (fr. 986 700) dû au

chiffre peu élevé du taux admis de $3\frac{1}{2}\%$, de la sous-mortalité des assurés actifs (fr. 694 500), figurent des pertes encore plus fortes pour augmentations de traitements (fr. 1 400 900), et en particulier pour la surinvalidité (fr. 2 456 000), qui a dépassé nos prévisions (basées sur les expériences de l'Union des administrations allemandes de chemins de fer) de près de 100 %. Ces gains et pertes démesurés, obtenus jusqu'ici, ne pourront être ramenés à un chiffre normal que lorsque nous serons en mesure, en nous appuyant sur les nouvelles bases techniques d'assurance (en voie d'élaboration), d'établir un nouveau bilan d'entrée répondant mieux aux circonstances actuelles; il va de soi que ce bilan bouclera par un déficit notablement plus élevé, et qu'il sera nécessaire d'augmenter la quote d'amortissement.

5. Le bilan figure à la page 144 de ce rapport; il boucle par un *déficit* de fr. 40 947 044. 98, dans lequel sont compris ceux des années précédentes.

Si, pour rendre le bilan plus clair, on en déduit les réserves nécessaires pour les pensions courantes et pour les pensions futures de veuves et d'orphelins, de même que les dépôts d'épargne et autres postes passifs, on obtient comme *bilan pour les assurés actifs au 31 décembre*, c'est-à-dire pour les assurés astreints au paiement des cotisations, le résultat suivant exprimé en millions (les chiffres de 1915 sont entre parenthèses):

Actif.

Divers	71.7	(64.9)
Déficit	40.9	(38.9)
	<u>112.6</u>	<u>(103.8)</u>

Passif.

Réserve des cotisations	<u>112.6</u>	<u>(103.8)</u>
-----------------------------------	--------------	----------------

En analysant encore la réserve des cotisations plus en détail, on obtient enfin le bilan suivant pour les assurés actifs:

Actif

Divers	71.7	(64.9)
Valeur réelle des recettes futures	106.5	(100.5)
Déficit	40.9	(38.9)
	<u>219.1</u>	<u>(204.3)</u>

Passif

Valeur réelle des dépenses futures	<u>219.1</u>	<u>(204.3)</u>
--	--------------	----------------

C. Assurance ouvrière.

1. Etaient assurés à la caisse des malades au 31 décembre:

classe *a*: 265 hommes et 6 femmes, soit 271 personnes (en 1915: 209).
 " *c*: 9068 " " 1288 " " 10 356 " (en 1915: 11 124).

La classe *a* (art. 16 des statuts) assure seulement les soins médicaux et pharmaceutiques; dans cette classe sont particulièrement rangées les personnes qui ne sont plus au service des chemins de fer fédéraux mais qui, d'après la loi, ont conservé leur droit à l'assurance. Le nombre de ces assurés augmentera par conséquent encore pendant bien des années.

La classe *c* accorde l'assurance complète, c'est-à-dire les soins médicaux et pharmaceutiques plus une indemnité de chômage et d'autres secours statutaires. Le nombre des assurés de cette classe a diminué de presque 10 % en regard de l'effectif de l'année précédente; c'est une conséquence de la situation actuelle (non repourvue de places vacantes).

La classe *b*, qui n'assure qu'une indemnité journalière de chômage, ne possède pas encore d'assurés.

2. Pour l'assurance-invalidité et au décès, le tableau ci-après renseigne sur les mutations survenues au cours de l'exercice:

Actifs assurés le 31 décembre 1915:	8 309
Augmentation du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 1916:	
Entrées	401

une pension quotidienne de fr. 1.87 en moyenne (1.93 en 1915), et une durée moyenne de service de 22 ans (24 ans en 1915). Comme nous l'avons déjà relevé dans les rapports précédents, les pensions d'invalides, vu le système de répartition en vigueur, augmentent d'année en année; les dépenses en chiffre rond ont été de fr. 275 900 en 1911, de fr. 344 200 en 1912, de fr. 391 500 en 1913, de fr. 437 500 en 1914, de fr. 523 800 en 1915 et de fr. 551 200 en 1916. L'augmentation de ces dépenses sera encore de longue durée, aussi les exercices futurs auront-ils à secourir un grand nombre d'invalides, pour lesquels les précédents n'ont laissé aucune réserve.

4. Les bilans de l'assurance-ouvrière se trouvent à la page 155 de ce rapport; vu les observations faites au sujet du compte de profits et pertes, nous n'estimons pas opportun de nous y arrêter plus longtemps.

i. Service médical.

1. Par arrêté du 13 mars 1916, le Conseil fédéral a, moyennant *création d'un service médical et régularisation du poste de médecin en chef*, apporté au règlement pour l'exécution de la loi de rachat et à l'échelle des traitements pour les fonctionnaires et employés à poste fixe des C. F. F., les adjonctions nécessitées par la mise en vigueur du règlement pour le service médical (v. rapport de gestion de 1915, chiffre 3, page 24), approuvé par le Conseil d'administration le 18 mars 1916. Nous avons nommé médecin en chef M. le Dr. Michalski, titulaire provisoire de ce poste, et le Conseil d'administration a ratifié cette nomination le 29 avril.

Le *règlement n° 46 pour le service médical* a été mis en vigueur le 1^{er} juin 1916, l'organisation de ce service ayant été achevée à cette date.

L'ensemble du réseau est divisé en trente circonscriptions médicales, et les trente médecins attitrés (il y en avait jusqu'alors plus de trois cents) ont été nommés sur la base d'un formulaire de contrat uniforme. Ils sont entrés en fonctions le 1^{er} juin.

De nouveaux formulaires uniformes ont été créés pour les certificats d'admission, de maladie, de guérison, etc.

Le personnel a été renseigné, par une communication générale de service, sur les innovations résultant du règlement n° 46. Nous avons en outre adressé aux médecins attitrés une instruction circonstanciée concernant leurs attributions.

Nous sommes convaincus que cette nouvelle organisation sera avantageuse pour le personnel aussi bien que pour l'administration, et que l'examen médical approfondi auquel seront soumis les candidats à des postes dans l'administration portera plus tard ses fruits sous le rapport de l'état sanitaire général du personnel. La possibilité de surveiller les traitements médicaux est en outre une garantie que l'administration, aussi bien que les agents consciencieux, seront moins que par le passé exposés à des dommages par les pratiques de certains médecins ou patients moins scrupuleux.

2. De l'incertitude s'étant encore manifestée çà et là quant à l'application des prescriptions médicales pour les *examens d'admission*, le *contrôle des malades par les médecins attitrés*, etc., des instructions générales ont été données en vue d'arriver à un mode de faire uniforme.

3. Les temps actuels ne se prêtent pas aux *améliorations* de grande portée en *matière d'hygiène*. Le médecin en chef intervient néanmoins partout où il constate des déficiences auxquelles il est urgent de remédier, et où cela peut se faire sans trop de frais.

4. Les caisses à pansement d'ancien système, déposées dans les trains et aux stations, ne répondent plus complètement aux exigences modernes quant à leur contenu et à l'emballage des objets. On a introduit un nouveau modèle, qui sera utilisé après le matériel actuel.

5. Il y a lieu de signaler ce qui suit au sujet de l'activité du service médical pendant la période du 1^{er} juin au 31 décembre 1916.

	Direction générale	Arrondissements					Total
		I	II	III	IV	V	
<i>A. Examens d'admission par les médecins attitrés*)</i>	8	460	432	222	20	209	1351
Postulants reconnus aptes:							
à tout genre de service	7	351	328	160	9	136	991
à tout genre de service, sauf à celui des trains et des locomotives	—	10	13	6	—	6	35
au service de bureau seulement	—	12	14	12	2	10	50
au service des ateliers ou à un service auxiliaire temporaire	—	10	18	12	2	11	53
seulement	—	55	45	22	3	29	154
Postulants mis en observation et appelés à subir une nouvelle visite	—	55	45	22	3	29	154
„ refusés	1	22	14	10	4	17	68
<i>B. Rapports sur la mise à la retraite.</i>							
<i>a. Propositions du médecin en chef</i>	1	17	25	11	1	15	70
mise à la retraite	—	4	5	2	—	5	16
transfert dans un autre service	—	2	3	1	—	1	7
mise en observation dans un hôpital	—	—	1	1	—	1	3
refus de mise à la retraite	1	11	16	7	1	8	44
<i>b. Propositions des médecins attitrés</i>	—	29	24	7	3	14	77
Propositions du médecin en chef basées sur les rapports des							
médecins attitrés:							
mise à la retraite	—	24	20	6	3	14	67
transfert dans un autre service	—	2	3	—	—	—	5
mise en observation dans un hôpital	—	1	—	—	—	—	1
refus de mise à la retraite	—	2	1	1	—	—	4
<i>C. Rapports du médecin en chef et des médecins attitrés sur des suites</i>							
<i>d'accidents</i>	—	5	11	5	—	4	25
Accidents reconnus comme cause d'invalidité permanente . . .	—	1	7	4	—	3	15
Accidents pour lesquels il n'a pas été admis d'invalidité ou de							
corrélation entre l'invalidité et l'accident	—	4	4	1	—	1	10
<i>D. Examens de contrôle</i>	3	33	27	17	8	35	123
<i>a. par le médecin en chef</i>	—	4	11	2	1	7	25
<i>b. par les médecins attitrés</i>	3	29	16	15	7	28	98
Nombre de maladies de plus de cinq jours annoncées pendant							
la période du 1 ^{er} juin au 31 décembre 1916	77	1986	2683	2113	1354	2132	10345

6. Le médecin en chef est chargé d'établir une *statistique du service médical*, et le matériel dont il dispose depuis le 1^{er} juin a été préparé. On s'est abstenu de publier des tableaux dans le présent rapport, parce que les résultats ne portent que sur une demi-année et que les travaux préparatoires pour la création définitive d'une statistique et les comparaisons nécessaires ne sont pas encore achevés. D'autre part, il s'est encore produit au cours du semestre, surtout dans les avis, des tâtonnements qui ne laisseraient pas d'influencer les tableaux statistiques, mais qui disparaîtront à l'avenir.

D. Directions d'arrondissement.

Les Directions d'arrondissement ont adressé chaque trimestre des rapports détaillés à leurs Conseils sur les affaires traitées par elles en vertu de la loi sur le rachat et du règlement d'exécution. Un certain nombre de ces affaires ont dû être transmises à la Direction générale pour 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.

La Direction du I^{er} arrondissement a discuté 1022 affaires en 98 séances, celle du II^e 1560 en 93 séances, celle du III^e 1301 en 95 séances, celle du IV^e 982 en 100 séances et celle du V^e 1297 en 99 séances. Les rapports trimestriels adressés aux Conseils d'arrondissement fournissent des renseignements détaillés sur leur gestion.

*) Sont compris dans ces chiffres les examens médicaux pour transfert de l'état provisoire à l'état définitif (admission dans la caisse de secours et de pensions et dans l'assurance-invalidité et au décès des ouvriers).

Observations finales et propositions.

Parvenus à la fin de notre rapport, nous relevons encore ce qui suit quant à la clôture de compte.

Le solde passif du compte de profits et pertes à fin 1916 est de fr. 44 533 033. 22

A fin 1915 il était de „ 25 826 206. 38

L'excédent de dépenses de l'exercice 1916 est ainsi de fr. 18 706 826. 84

En 1915, cet excédent, non compris le solde passif de l'année précédente, s'élevait à „ 16 630 119. 57

Le résultat de 1916 est ainsi de fr. 2 076 707. 27

moins favorable que celui de 1915.

Comme les années précédentes, nous avons passé au compte de 1916 toutes les opérations prévues au budget. Ce compte renferme donc, outre les versements réglementaires au fonds de renouvellement, les amortissements légaux, ceux pour installations supprimées et pour pertes diverses, ainsi que l'annuité pour l'intérêt et la couverture du déficit de la caisse de pensions et de secours. A nos yeux, ce mode de comptabilité uniforme est préférable, pour 1916 également, à l'abandon total ou partiel des opérations en cause. Dans son message du 19 mai 1916, concernant les comptes C. F. F. de 1915, le Conseil fédéral s'est rallié à cette manière de voir, et l'Assemblée fédérale l'a sanctionnée en approuvant les comptes.

Le résultat de 1916, qui accuse un déficit croissant du compte de profits et pertes, oblige à vouer la plus grande attention à la situation financière des chemins de fer fédéraux. Toutes les exigences nouvelles doivent être minutieusement examinées. La continuation de la crise économique entraîne de plus lourds sacrifices pour le personnel, et la baisse de production des matières premières, due à la guerre européenne, occasionne un nouveau renchérissement de nos matériaux les plus indispensables. L'amélioration de notre clôture de compte et le rétablissement de notre équilibre financier ne peuvent donc être réalisés que grâce à une augmentation de recettes basée sur l'élévation des taxes de transport.

Nous avons proposé à notre Conseil d'administration de vous prier de soumettre à l'Assemblée fédérale les résolutions suivantes:

1. Les comptes de 1916 et le bilan au 31 décembre 1916 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. Le compte de profits et pertes de 1916 bouclant par un solde passif de fr. 44 533 033. 22 est approuvé. Ce solde est reporté à compte nouveau dans la pensée qu'une décision sera prise plus tard pour sa couverture.

3. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1916 est approuvée.

Veuillez agréer, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 30 mars 1917.

Pour la Direction générale
des chemins de fer fédéraux:

Le président,
Dinkelmann.

Annexes:

Comptes et bilan, ci-après.
Tableaux statistiques, en édition distincte.